



JŪRNIEKS

NR. 5 (90) 2015



Krišjānis Valdemārs:
„Latviešiem
vajadzīgas trīs lietas:
pirmām kārtām skolas,
otrām kārtām skolas
un trešām kārtām
skolas.”

IMO aktualizē
jaunās
paaudzes
ieinteresēšanu
jūrnieka
profesijas
apguvē un
uzsāk jaunu
projektu
„IMO jūras
vēstnieks”

Eiropa
arvien
vairāk
ieklausās
IMO
viedoklī

Ainažos tradicionāli
pulcējas visu
paaudžu jūrnieki,
piemin jūrniecības
celmlaužus un
godina Krišjāni
Valdemāru, kuram
šogad 190 gadu
jubileja

Uzsāk gatavošanos
konkursa „Enkurs”
desmitajai –
jubilejas sezonai





LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048

E-pasts: lja@lja.lv

Fakss 67860082

Valdes priekšsēdētājs 67062101

Sabiedrisko attiecību speciāliste 67062125, 26454516

LATVIJAS KUĢU REĢISTRS

Tālr. 67062165

E-pasts: kr@lja.lv

LATVIJAS JŪRNIEKU REĢISTRS

Tālr. 67099419, fakss 67323100

E-pasts: jr@lja.lv

HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tālr. 67062101, fakss 67062139

E-pasts: lhd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS

Tālr. 67062155

E-pasts: kdd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 67062166, fakss 67860083

E-pasts: kdi@lja.lv

KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 67062128, fakss 67860082

E-pasts: koai@lja.lv

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



@LVJurasAd

LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 2 Bunkurēšanas kuģis uzsēžas uz sēkļa Rīgas ostā
Ainažos tradicionāli pulcējas Latvijas jūrniki
- 3 Kāds būs krīzes risinājums?
Jūrniecības ziņas īsumā
- 4 Jūrniecības ziņas īsumā
- 5 ITF brīdina jūrniekus neiekrist krāpnieku tīklos
- 6 Četri procenti no Latvijas jūrnikiem ir sievietes
Kompromiss ar drošību
- 7 ANO Ilgtspējīgas attīstības samitā apstiprina mērķus nākamajiem piecpadsmit gadiem
- 8 Ministru prezidente sveic ministrus par veiksmīgi aizvadīto Latvijas prezidentūru ES Padomē
„Transit-Kazakhstan 2015”
- 9 Par multimodālā transporta tīkla attīstību starp Eiropu un Āziju
Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomē
- 10 Programma „IMO jūras vēstnieks”
- 11 Dots starts „Enkuram 2016”
- 12 Jaunieši izvēlas ar jūru saistītas profesijas
Liepājas Jūrniecības koledža iedibina jaunu tradīciju – airēšanas sacensības
- 13 Topošie stūrmaņi apgūst burāšanas prasmes Kļīlē
- 15 Par lobijiem – ar nīcinājumu vai cieņu?
- 18 Cik svarīgas Eiropai ir Latvijas problēmas?
- 20 IMO par klimata pārmaiņām
- 21 Kad sakām jūrniecība, domājam – IMO, kad sakām IMO, domājam – jūrniecība

JŪRĀ UN KRASĀ

- 25 Vai likuma burts atbilst likuma garam?
- 27 ISPS kodekss *post factum*
- 29 Vienmēr jābūt pilnā gatavībā
- 30 Latvija ievēro ISPS kodeksa prasības
- 32 „Es neticu aklam patriotismam”

JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

- 34 Baltijas valstu jūras administrāciju tikšanās
- 35 Ostas valsts kontroles kampaņā septembrī nopietni pārkāpumi
nav konstatēti
Navigācijas līdzekļu apsaimniekotāju tikšanās
- 36 Mazajās ostās notiks sanāksmes par aizsardzības jautājumiem
Valsts pārvaldes Atvērto durvju diena
Kuģniecības izstādē Donso Latviju reklamē kā zviedru kuģu
īpašniekiem interesantu karogvalsti

OSTAS

- 37 Ostu ziņas īsumā
- 38 Statistika
- 39 Ventspils brīvostas pārvalde neplāno paaugstināt maksu
Liepājas ostā dominē beramkravas

RĪGAS OSTAI 815

- 40 Vienā ritmā sitas sirds
- 43 Vīri ar glanci

VECO JŪRNIKU STĀSTI

- 45 Aleksandrs Žukovs – ukraiņis ar Latviju sirdi

VĒSTURES LAPPUSES

- 47 Kara dzelmē aizrauties

BRĪVBRĪDIS

- 48 Jūras svētki 2015

Viss sākas galvā

Pie manis sapnī bija atnācis Krišjānis Valdemārs. Nezinu, vai šādu sapni rosināja Ainažos oktobra beigās notikušais tradicionālais Latvijas jūrnīeku saiets, kur īpaši tika runāts par Valdemāra personību un viņa devumu Latvijas jūrnīecības attīstībā, vai tas notika viņa simt deviņdesmitās jubilejas iespaidā, ko jūrnīecības sabiedrība atzīmēs decembra sākumā, vai arī veļu laiks nojauc robežu starp pasauli un aizsauli, starp šodien un pagātni. Valdemārs sapnī runāja ātri un daudz. Globālas problēmas nāk pār mūsu galvām, tāpēc jābūt tālredzīgiem, viņš teica, jābūt drosmīgiem, nedrīkst zaudēt pašcieņu, un vēl kaut ko tādā pašā garā. Bet galvenais viņa vēstījums bija – viss sākas katra cilvēka galvā. Pamošoties bija mazliet dīvaini: mūsu tautas dižgars manā sapnī runāja par lietām, kas uztrauc cilvēkus Latvijā un pasaulē.

Diezgan baisi kļūst, domājot par to, kādas idejas un projekti dzimst cilvēku galvās. Kāds taču bija izdomājis to haosu, kas tagad valda Eiropā, kad tai vīrsū un pāri gāžas gan kara izmociņu, nelaimīgu cilvēku tūkstoši, gan sava labuma meklētāji, gan jaunu musulmaņu vīriešu armija, kas reāli izskatās pēc armijas. Eiropas Savienības valstu līderi tiek un spriež, diskutē un meklē izeju no nu jau šķietamās bezizejas. Bet pa to laiku zilās liesmās deg bēgļiem domātās ēkas Vācijā un Ungārijā, dedzināšana apgriezienus uzņem pat tik lojālajā Zviedrijā, jo cilvēki visā Eiropā ir izmisuši, nobijušies un nedroši par savu rītdienu. Neziņa mājā cilvēku galvās.

Septembra beigās ANO Ģenerālās asamblejas ietvaros organizētajā Ilgtspējīgas attīstības samitā tika apstiprināta globāla vienošanās par ilgtspējīgas attīstības mērķiem pasaulē nākamajiem piecpadsmit gadiem. Uzstājoties samitā, Romas pāvests Francisks uzsvēra, ka mūsu planētai nepieciešami konkrēti lēmumi un tūlītēji pasākumi, lai aizsargātu vidi un cīnītos pret cilvēku tirdzniecību, narkotiku un ieroču nelegālu tirdzniecību, kā arī starptautisko noziedzību. Diemžēl ar runām un pieņemtajiem dokumentiem vien ir par maz, lai kaut kas pa īstam notiktu. Dokumentu blāķi tiek ražoti gan ES, gan ANO, gan IMO, gan Latvijas Saeimā, bet cilvēku prātos valda neziņa, ko ar to visu iesākt.

Masu mediji uzdzen trauksmi un kacina tautu. Tauta *šūmējas* un alkst asiņu tā vietā, lai radītu, celtu un sakārtotu. Bet par to, kas ir mūsu galvās, tomēr esam atbildīgi mēs paši, protams, ja vispār esam spējīgi domāt.

Anita Freiberga, žurnāla redaktore



Žurnāls „Jūrnīeks”. Latvijas Jūras administrācijas bezmaksas izdevums. Iznāk 6 reizes gadā. Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048. Tāl. 67062125. E-pasts: jurnieks@lja.lv
Redaktore: Anita Freiberga, tālr. 29229063.
E-pasts: marnews@com.latnet.lv.

Datorgrafika: Kaspars Vēveris. Ilustrācijām izmantoti Sarmas Kočānes, Haralda Apoga, Anitas Freibergas, Anša Zeltiņa, Aigara Gaļļa, Vladimira Novikova foto, fotomateriāli no Elīnas Šmites, Andreja Ziņģa, Aleksandra Žukova privātā arhīva, kā arī JI, EP, kopoja Sarma Kočāne, informācijai izmantoti ES, EP, IMO, ITF, LETA, SM, JS, VVD, RBP, VBP, LSEZ, liepajniekiem.lv, World Marine News un ārzemju preses materiāli.

Ainažos tradicionāli pulcējas Latvijas jūrnieceki

22. oktobrī Ainažos notika ikgadējais Latvijas jūrnieceku salidojums ar piemiņas brīdi vecajos jūrnieceku kapos, Krišjānim Valdemāram veltītu piemiņas lasījumu, jūrniececības veterānu sveikšanu un svētku koncertu. Pasākumu organizēja Ainažu jūrskolas muzejs, Latvijas Jūrniececības savienība, ģenerālsponsori bija Ventspils ostas pārvalde un Liepājas SEZ, bet balvas veterāniem sagādāja „Hanza jūras aģentūra”.



Uzrunājot klātesošos, LJA studenti kopā ar rektoru Jāni Bērziņu īpaši uzsvēra K. Valdemāra lielo lomu jūrniececības izglītības pamatu likšanā.



JA valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš, uzrunājot jūrniececības sabiedrību Ainažu vecajos jūrnieceku kapos, izteica pārliecību, ka, pateicoties tiem jūrniecekiem, kuri lika pamatus kuģošanai Latvijā, tiem, kuri tagad strādā pasaules jūrās, kā arī tiem, kuri apgūst jūrnieceka specialitāti, Latvijas jūrniececībai ir stabila nākotne.



Klātesošos uzrunā LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters, savukārt „Hanzas” prezidents Andris Jurdžs sarūpējis dāvanas jūrniececības veterāniem, kuras šoreiz saņēma (no labās) kapteinis Arvīds Buks, kapteinis Uldis Mačs, kuģu mehāniķis Ģirts Ozoliņš, kapteinis Kārlis Sesks un kuģu mehāniķis Gunārs Nartišs.



Kapteinis Normunds Vilkaušs (no kreisās), LJA prorektors Andrejs Zvaigzne, LKKA prezidents Jāzeps Spridzāns, kapteinis Ivo Logins, Ainažu jūrskolas muzeja darbiniece Antra Dūcīte, muzeja vadītāja Iveta Erdmane, kapteinis Antons Ikaunieks, kapteinis Arvīds Buks un kuģu mehāniķis Ģirts Ozoliņš jūrnieceku saietā Ainažos.

Bunkurēšanas kuģis uzsēžas uz sēkļa Rīgas ostā

Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas inspektori veikuši pārbaudi uz kuģa „Flagman 1”, kas naktī uz 10. oktobra avarēja Daugavgrīvā. Pārbaudē konstatēts, ka ir pārkāpta kuģošanas kompānijas alkohola lietošanas novēršanas politika, jo Valsts policija konstatējusi, ka kuģa kapteinis bijis alkohola reibumā un, kā vēlāk informēja policija, viņa izelpā pēc avārijas konstatētas

2,34 promiles alkohola. Kuģa tilpnēs bija 1,5 tūkst. tonnu degvielas, nevis 15 tūkst. tonnu, kā ziņoja masu mediji.

Trīsdesmit trīs gadus vecais kuģis „Flagman 1” ir viens no četriem bunkurēšanas kuģiem, kas apkalpo Rīgas un Ventspils ostas.

Lai vēl jo vairāk dramatizētu situāciju, pie ziņām par tankkuģa avāriju Rīgas ostā, kad bijām tikai mata



tiesu no ekoloģiskās katastrofas, portālos tika publicēti patiešām nopietnu gabarītu tankkuģu attēli.

Kāds būs krīzes risinājums?



ES iekšlietu ministri pēc karstām debatēm un strīdiem vienojās par 120 tūkstošu bēgļu sadali starp ES dalībvalstīm. Vai to var uzskatīt par samilzušās un joprojām pieaugošās krīzes risinājumu? Diez vai kāds normāli domājošs Eiropas politiķis, EP deputāts vai vienkārši cilvēks kādā no Eiropas valstu lauku saimniecībām tā varētu domāt.

Politikas pētnieki brīdina, ka diemžēl ES politiķi un līderi uzmanību koncentrē uz simptomiem – bēgļu grupām, nevis uz cēloņiem. Kā radīt apstākļus, lai atturētu cilvēkus no Sīrijas un Lībijas bēgt uz Eiropu? Kā pārtraukt pilsoņu karu Sīrijā un ieviest kaut zināmu stabilitāti Lībijā? Ja risinājums netiks rasts, šo valstu iedzīvotāji turpinās pārpludināt Eiropu, savukārt Eiropā gaidāmi nemieri, jo ES pilsoņi protestēs pret ES politikas nespēju atrisināt krīzi.

Daži starptautiskie analītiķi pauž viedokli, ka migrantu krīze ir pārbaudījums Eiropas Savienībai, kas parādīs, cik stipra vispār ir šī valstu savienība. ES vājš posms ir



Šengenas valstu ārējā robeža, kas ļāvuši Eiropā netraucēti ieplūst tūkstošiem migrantu. Ja netiks rasts risinājums, ES valstu domstarpības vēl tikai pastiprināsies.

Ko pozitīvu dos šī krīze? Visticamāk, tā novedīs pie pārmaiņām ES robežkontroles un imigrācijas politikā. Krīze varētu mudināt

dalībvalstis vairāk ieguldīt ārējās robežas apsargāšanā, kā arī patiesi kopīgas politikas izveidē.

Bet šai krīzei var būt arī negatīvas sekas – tā var novest pie Šengenas līguma laušanas un Eiropas iekšējo robežu atjaunošanas. Pašlaik gan vēl pārāgri prognozēt, kāds scenārijs attīstīsies ES. ■

Ostu aizsardzības konference Londonā

Jūnija sākumā Londonā notika 6. starptautiskā ostu aizsardzības konference „International Port Security”. Kā atzina tās rīkotāji un dalībnieki, līdz šim konferencei vēl



nekad nav bijusi tik liela nozīme kā tagad, ņemot vērā draudus un traģēdijas Vidusjūrā. Apstākļos, kad nelegālā migrācija uz ES pieaug katastrofālos apmēros, ES dalībvalstīm ir vitāli svarīgi sadarboties, lai palielinātu kuģošanas drošību un drošību ostās.

EK aktualizē drošības inspektoru apmācību

Eiropas Komisija ir izstrādājusi vingrinājumu un treniņu rokasgrāmatas, jo uzskata, ka ir ļoti svarīgi paaugstināt drošības inspektoru kompetenci, organizējot regulāru apmācību. Ir izdota Rokasgrāmata jūras drošības jautājumos, Rokasgrāmata ostas drošības jautājumos un Eiropas regula 725/3004.

EMSA regulāri publicē jaunāko informāciju

Liels uzsvars kuģošanas drošības nodrošināšanā tiek likts uz ostas valsts inspektoru profesionalitāti. EMSA izstrādājusi un regulāri atjauno „RuleCheck”, un tas ir instruments, kas būtiski palīdz ostas valsts inspektoriem pieņemt lēmumus kuģu pārbaudes laikā. ■



Misija ATALANTA turpina darbu

Misijas ATALANTA karakuģi jau kopš 2007. gada patrulē pirātu apdraudētajos rajonos. Ir iedibināta cieša sadarbība starp ES Jūras spēku karakuģiem un citām vienībām, kas darbojas šajā reģionā. ES operācijas ATALANTA kuģi „ESPS Galicia” un „ESPS Infanta Cristina” jūrā veic degvielas uzpildi un pārtikas krājumu papildināšanu Francijas Jūras kara flotes kuģim „FS Var”, kas veic patrulēšanu operācijas ATALANTA ietvaros.■



Roterdamas osta ievieš jaunus kontroles standartus



Roterdamas ostas pārvalde uzskata, ka drošība ir pirmajā vietā, bet reizē atzīst, ka ostas darbs allaž ir saistīts ar dažādiem riskiem. Tā, piemēram, 2012. gadā kuģniecības nozare saskārās ar incidentu saistībā ar refrīžerorkonteineru

ekspluatāciju. Bija nepieciešams ieviest jaunus kontroles un drošības standartus, kā arī modernizēt testēšanas metodes. Tagad kompānija „KGN” ir izstrādājusi īpašu testēšanas metodi bīstamo ķīmisko gāzu noteikšanai pirms konteineru atvēršanas. Miljoniem konteineru ik gadu ienāk Roterdamas ostā, un aptuveni 12–18% no tiem satur bīstamas gāzes, kas ir kaitīgas cilvēka veselībai, tāpēc, lai pasargātu darbiniekus no nepamatota riska, Nīderlandes likumdošana paredz konteineru pārbaudi pirms atvēršanas.■

Pirātisms BIMCO redzeslokā

Starptautiskās jūrnieku dienas ietvaros notika BIMCO brīfings, kurā runātāji atgriezās pie pirātisma temata, kas joprojām nav izzudis. Klātesošie secināja, ka bez valsts un privātā sektora tālākas sadarbības pirātisms atkal var atsākties ar pilnu sparū.



Eiropas Savienības Jūras spēku (EU Navfor) vadītājs ģenerālmajors Mārtins Smits uzsvēra: „Jūras patrulām, privātajām bruņotajām komandām, tirdzniecības kuģu apkalpēm, pašizliedzīgi darbojoties, ir izdevies panākt pirātu uzbrukumu skaita samazināšanos Indijas okeānā, bet es joprojām esmu pārliecināts – ja pirāti sapratīs, ka zaudējam modrību, viņu uzbrukumi tirdzniecības kuģiem atsāksies ar pilnu sparū, kas noteiktu būtu ļoti sāpīgs trieciens kuģniecības nozarei.”■

Pieaug ieroču kontrabanda

Statistika liecina, ka pēdējā laikā pieaug nelegāli pārvadātu un nedeklarētu ieroču skaits uz tirdzniecības kuģiem. Nereti apkalpes tīši vai netīši ir bijušas iesaistītas ieroču kontrabandā. Tā, piemēram, septembra sākumā Grieķijas varas iestādes konfiscēja nedeklarētu ieroču kravu uz kuģa, kas bija ceļā no Turcijas uz Lībiju. Septiņu cilvēku apkalpi pavadīja uz Hēraklijas ostu tālākai izmeklēšanai. Tas ir visai bīstams signāls nelegālās migrācijas kontekstā.■



IMO ievēlēts jauns ģenerālsekretārs

IMO 114. sesijā par jauno IMO ģenerālsekretāru vienbalsīgi ievēlēts Lims Kitači no Dienvidkorejas, kurš 2016. gada 1. janvārī nomainīs līdzšinējo ģenerālsekretāru Ko-ji Sekimizu. Līdz šim Lims Kitači bija Pusanas ostas pārvaldes prezidents, kopš 1986. gada Dienvidkorejas darba grupas sastāvā piedalījies IMO sanāksmēs kuģošanas drošības un vides aizsardzības jautājumos, kā arī citu jautājumu risināšanā. No 1992. gada aktīvi strādājis, lai veicinātu kuģošanas drošību Dienvidkorejā, kā arī visā Āzijas reģionā atbilstoši IMO konvenciju



Lims Kitači.

prasībām. 2004. gadā tika ievēlēts par Tokijas saprašanās memoranda priekšsēdētāju, strādājis arī citos ar jūras drošības politiku saistītos atbildīgos amatos.■

ITF brīdina jūrniekus neiekrist krāpnieku tīklos

ITF brīdina jūrniekus, ka interneta vidē darbojas noziedzīgi grupējumi, kuri, izmantojot dažādas krāpnieciskās shēmas, izkrāpj no jūrniekiem naudu. Krāpnieki izmanto šķietami ticamus kontaktus, piemēram, Lielbritānijā, un viņu darbošanās galvenais princips ir piedāvāt pakalpojumu vai darbu apmaiņā pret samaksu, radot iespaidu, ka maksājums tiek veikts valsts iestādei, medicīnas iestādei, bankai vai lidsabiedrībai. Krāpnieki izmanto reāli esošajām un licencētajām kompānijām ļoti līdzīgus kompāniju nosaukumus un vajadzības gadījumā operatīvi tos maina. Jūrnieki saņem aicinājumu bez maksas ievietot savu CV tīmekļa vietnēs, pievienojot pases un jūrnieka sertifikāta kopijas un bankas kontu, ko pēc tam izmanto krāpnieciskām darbībām. Piemēram, kompānijas „Al-Najat” radītā shēma no tūkstošiem jūrnieku izkrāpa naudu, uzliekot tiem medicīnisko maksu. Jūrnieki to pārskaitīja uz norādīto bankas kontu, nepārbaudot, vai šāds maksājums vispār ir jāveic. Norvēģijas kompānija „Cruise Line” septembrī paziņoja: „Ir kompānija, kas, uzdodoties par „Cruise Line” partneri, vervē darbā cilvēkus, izplatot fiktīvas darba piedāvājuma vēstules, darba līgumus, pieprasot aizpildīt vīzu pieteikumus un iemaksāt komisijas naudu. Mūsu kompānija un tās īstie sadarbības partneri brīdina, ka neizplata šos darba piedāvājumus un nekādā gadījumā nekad nepieprasa komisijas vai starpniecības maksu.” Savukārt ITF aicina jūrniekus ignorēt darba piedāvājumus, kas tiek sūtīti pa e-pastu, vai arī noskaidrot, kas tā ir par kompāniju, kas piedāvā savus pakalpojumus. Šajā ziņā var palīdzēt licencētās darbā iekārtošanas kompānijas un jūrnieku arodbiedrības.■



„Shell” pārtrauks urbšanas darbus Aļaskā

Naftas giganta „Shell” ASV nodarbes prezidents paziņojis, ka tiks pārtraukti pretrunīgi vērtētie urbšanas darbi Aļaskā, jo tur atrastais naftas un gāzes daudzums ir niecīgs, vēsta laikraksts „The Guardian”. Lēmums, ko plaši atbalstījuši vides aktivisti, sekoja pēc neveiksmīga urbuma izveidošanas aptuveni 130 kilometru attālumā no Aļaskas ziemeļrietumu krasta. Lai gan tajā tika atrasta nafta un gāze, tās daudzums ir nenozīmīgs, norāda „Shell”. Lielbritānijas un Nīderlandes uzņēmums daudz runājis par naftas un gāzes iegūšanas iespējām šajā reģionā. „Shell” iztērējis aptuveni septiņus miljardus ASV dolāru, cerot, ka arktiskajos ūdeņos spēs atrast bagātīgas naftas un gāzes iegulas, taču tagad paziņojis, ka pagaidām darbus pārtrauks.■

Vai tiks radīts bezpilota kuģis?

„MSubs” un „Shuttleworth Design”, sadarbojoties ar Plimutas universitātes speciālistiem, projektē pirmo bezapkalpes kuģi, pagaidām sauktu „Mars”, kas tiks aprīkots ar mūsdienīgām atjaunojamās enerģijas tehnoloģijām. Projekta iniciatori ir pārliecināti, ka viņiem izdosies radīt pirmo kuģi, kas šķērsos Atlantijas okeānu bez cilvēku



klātbūtnes. Projekta autori arī atzīst, ka, lai gan jau ir bezpilota lidmašīnas un sauszemes transports, kuru nevada cilvēks, uz jūras nekas tamlīdzīgs līdz šim nav radīts. Vai projektētajiem izdosies radīt šādu kuģi, redzēsīm pēc gadiem diviem, kad paredzēts projektu pabeigt.■

Filipīnās postījumus nodara taifūns „Koppu”

Filipīnās taifūns „Koppu” izpostījis milzum daudz māju un pārrāvis elektrolīnijas. Nācies evakuēt 14 tūkstošus cilvēku, vēsta „Sky News”.■

Četri procenti no Latvijas jūrniekiem ir sievietes

Saskaņā ar Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra datiem 4% no Latvijas aktīvo jūrnieku kopējā skaita ir sievietes. Pavisam reģistrētas 466 sievietes ar derīgiem jūrnieku profesionālās kvalifikācijas dokumentiem.

Lielākā daļa jūrniecībā nodarbināto sieviešu (419) ir apkalpojošais personāls – pavāres, stjuartes u.c. 20 sievietes ir ierindas jūrnieki klāja komandā (matroži), viena sieviete – ierindas jūrnieks mašīntelpas komandā (motoriste). 26 sievietes ir kuģu vadītājas – 22 stūrmanes, trīs kapteiņa vecākās palīdzes un viena sieviete saņēmusi kuģa kapteiņa kvalifikāciju darbam uz kuģiem virs 3000 BT.



Pēdējo gadu laikā pieaudzis jūrniecībā strādājošo vidējais vecums. Laika posmā no 2010. līdz 2015. gadam par 4% samazinājies jūrnieku vecumā no 20 līdz 29 gadiem skaits, savukārt jūrnieku vecumā no 60 līdz 69 gadiem skaits par 4% pieaudzis. Pieaudzis arī jūrnieku skaits vecumā no 30 līdz 39 gadiem, savukārt samazinājies jūrnieku skaits vecumā no 40 līdz 49 gadiem.

Latvijā 2015. gada 1. janvārī bija reģistrēti 11 895 aktīvie jūrnieki ar darbam derīgiem kvalifikācijas dokumentiem uz tirdzniecības flotes kuģiem, un Latvija joprojām ir pirmajā vietā ES jūrnieku skaita ziņā, rēķinot uz ekonomiski aktīvo iedzīvotāju skaitu.■



Kompromiss ar drošību

Aptuveni 50% no aptaujātajiem aktīvajiem jūrniekiem atzīst, ka drīzāk ir gatavi uz dažādiem kompromisiem un pārkāpumiem drošības jautājumos, nekā pateikt *nē* klientiem vai augstākai vadībai, bet 80% uzskata, ka tieši komerciālais spiediens varētu ietekmēt drošības prasību ievērošanu ikdienas darbā. Atklāts paliek jautājums par kuģošanas kompāniju attieksmi pret drošības jautājumiem – kompāniju darbības stratēģija parāda arī jūrnieku nostāju kuģošanas drošības prasību ievērošanā. Daudzi ar jūras drošības jautājumiem saistīti pētījumi apliecina it kā jau sen zināmu patiesību: kuģa apkalpes attieksme pret drošības prasībām, to izpratne un izpilde ir viens no svarīgākajiem priekšnosacījumiem, kas ļauj izvairīties no incidentiem jūrā.

Īrijas pieredze norāda uz vispārējam tendencēm kuģošanas drošības pārkāpumus

Lai novērstu nāves gadījumus jūrniecībā, Īrija 2015. gada pavasarī pieņēma jaunu kuģošanas drošības stratēģiju, kas tika izstrādāta, sadarbojoties visām ieinteresētajām pusēm un analizējot iemeslus, kas veicinājuši cilvēku bojāeju jūrā. Jaunā dokumenta autori uzsver: lai samazinātu negadījumu skaitu, vispirms jau katram cilvēkam pašam jābūt atbildīgam par savu drošību un dzīvību. Nekādi drošības regulējumi nepalīdzēs, ja cilvēki paši par sevi nerūpēsies, tāpēc jaunā

stratēģija galvenokārt paredz dažādas izglītojošus pasākumus.

Lai gan vidējais bojā gājušo cilvēku skaits nav liels, tomēr nelaimes notiek, neskatoties uz likumdošanas aktu noteiktajiem augstajiem drošības standartiem, pārbaudēm un prasībām. Lielākais negadījumu skaits saistīts ar zvejniecības un atpūtas nozari. 99% no bojā gājušajiem ir vīrieši, kuru vidējais vecums nepārsniedz 44 gadus. Jūras negadījumu izmeklēšanas ziņojumi rāda, ka visbiežāk nelaimes gadījumu cēlonis ir zema kuģošanas drošības kultūra, nepietiekams, nepiemērots vai pienācīgi neuzturēts drošības aprīkojums vai vispār šā aprīkojuma trūkums, nepietiekama apkalpes sagatavotība, nespēja plānot drošu kuģošanu jūrā, tai skaitā laika apstākļu ignorēšana, individuālā glābšanas aprīkojuma, piemēram, glābšanas vestes nelietošana, kuģošanai nepiemērots, nestabils vai pārslogots kuģis.

Jūrnieku dzīvību apdraud drošības standartu neievērošana, veci un sagrabējuši kuģi, negodīgi kuģu īpašnieki, nedrošs kuģa karogs, verdzībai tuvi darba apstākļi uz zvejas kuģiem un, protams, pirātisms. Pēdējos gados, bet jo īpaši pēdējā gada laikā cilvēku dzīvību apdraud *spoku kuģi* metāllūžņu vērtībā, kas kā sarūsējuši spaiņi ar migrantu tūkstošiem uz borta tiek pamesti tuvākā tirdzniecības kuģa vai krasa apsardzes ziņā, kam glābt cilvēku dzīvību jūrā nosaka SOLAS konvencija.■

ANO Ilgtspējīgas attīstības samitā apstiprina mērķus nākamajiem piecpadsmit gadiem



Latvijas Valsts prezidents Raimonds Vējonis ar kundzi Ivetu Vējoni vizītes ietvaros piedalās Amerikas Savienoto Valstu prezidenta Baraka Obamas un Mišelās Obamas kundzes rīkotajā pieņemšanā.

2015. gada 25. septembrī Apvienoto Nāciju Organizācijas (ANO) Ģenerālās Asamblejas ietvaros organizētajā Ilgtspējīgas attīstības samitā tika apstiprināta globāla vienošanās par ilgtspējīgas attīstības mērķiem nākamajiem piecpadsmit gadiem (tā saucamais *post-2015*). ANO apstiprinātais dokuments paredz, ka katrai valstij jāiekļauja *post-2015* mērķi nacionālajā plānošanas un finansēšanas ietvarā.

Eiropas Komisijas priekšsēdētāja pirmais vietnieks Franss Timmermans, kurš ir atbildīgs par ilgtspējīgu attīstību un par Komisijas delegācijas vadīšanu priekšsēdētāja Junkera vārdā, sacīja: „Šī vienošanās ir vēsturisks notikums un nozīmīgs solis vispasaules ilgtspējīgas attīstības virzienā, un tas ir ievērojams sasniegums, jo visa pasaule ir vienojusies par kopīgiem mērķiem ilgtspējīgai nākotnei. Eiropa ir apņēmusies šo dienaskārtību īstenot gan ES iekšienē, gan ES ārpolitikā.”

Uzrunājot ANO samita dalībniekus, Latvijas Valsts prezidents Raimonds Vējonis akcentēja klimata pārmaiņu un bioloģiskās daudzveidības samazināšanās izaicinājumus un uzsvēra, ka sociālie, ekonomiskie un vides izaicinājumi, ar kuriem mūsu planēta šodien saskaras, ir savstarpēji



saistīti. Pasaulei ir jāapvieno pūliņi, lai pēc piecpadsmit gadiem mēs ar lepnumu varētu teikt, ka izdarījām visu, kas bija mūsu spēkos, lai apturētu klimata pārmaiņas un nodrošinātu cieņpilnu dzīvi visiem.

IMO ģenerālsekretārs Koji Sekimizu, uzstājoties ANO asamblejas sēdē, atzinīgi novērtēja jauno dokumentu, īpaši akcentējot, ka arī starptautiskajai kuģošanai ir nepieciešama ekonomiskā izaugsme.

Koji Sekimizu: „Es patiesi ticu, ka ilgtspējīgas attīstības mērķis ir

parādīt skaidru ceļu, kas ejams, lai pasaule mainītos uz labu. Esmu pārliecināts, ka starptautiskais jūras transports būs viens no galvenajiem spēlētājiem, nodrošinot starptautisko tirdzniecību un palīdzot veidot un paplašināt ekonomiskās saites pasaulē. Starptautiskā Jūrniecības organizācija ir gatava strādāt, lai sasniegtu *post-2015* mērķus, un esmu pārliecināts, ka visas IMO dalībvalstis iesaistīsies diskusijās par to, kā to vislabāk realizēt.”

Vienošanās ietver 17 mērķus un 169 apakšmērķus vides, sociālās un ekonomiskās attīstības jomās. Jaunais ietvars būs universāls un saistošs visām valstīm.

Romas pāvests Francisks uzsvēra, ka mūsu planētai ir nepieciešami konkrēti lēmumi un tūlītēji pasākumi, lai aizsargātu vidi un cīnītos pret cilvēku tirdzniecību, nelegālu narkotiku un ieroču tirdzniecību, kā arī starptautisko noziedzību.

Tāpat Romas pāvests Francisks uzsvēra, ka cilvēks ir daļa no vides. Ja mēs darām pāri videi, mēs darām pāri visai cilvēcei. Vide ir fundamentāla vērtība visās pasaules reliģijās. Vides iznīcības pamatā ir cilvēku alkas pēc finansiāliem labumiem. Tomēr šāda ideoloģija var novest pie bioloģiskās daudzveidības neatgriezeniska zuduma un apdraudēt visu cilvēci.■



Romas pāvests Francisks.

i UZZIŅAI

ANO Ilgtspējīgas attīstības samits no 2015. gada 25. līdz 27. septembrim notika ANO mītnē Ņujorkā, ASV. To apmeklēja vairāk nekā 150 valstu vadītāji, kas ir lielākais valstu vadītāju skaits ANO Ģenerālās asamblejas vēsturē. Pirmo reizi ANO samitu apmeklēja un uzrunu teica Romas pāvests Francisks.

Ministru prezidente sveic ministrus par veiksmīgi aizvadīto Latvijas prezidentūru ES Padomē

Septembra sākumā pirms valdības sēdes Ministru prezidente Laimdota Straujuma ministriem pasniedza Pateicības rakstu par veiksmīgi aizvadīto Latvijas prezidentūru Eiropas Savienības Padomē.

Vienlaikus valdības sēdē tika izskatīts Apbalvošanas padomes priekšlikums un 86 valsts pārvaldes darbiniekiem piešķirti Ministru kabineta Atzinības raksti par nozīmīgu ieguldījumu, nodrošinot veiksmīgu Latvijas prezidentūru Eiropas Savienības Padomē.

MK Atzinības raksts piešķirts četriem Satiksmes ministrijas darbiniekiem – valsts sekretāra vietniecei Ilzei Aleksandrovičai, Eiropas Savienības lietu koordinācijas departamenta direktorei Elīnai Šimīgai-Neversovskai, ministrijas nozares padomniekam Ģirtam Bramanam, kā arī ministrijas nozares padomniekam Mārim Andžānam.

ES Jūras stratēģijas ietvara direktīvas ieviešana Latvijā, Lietuvā un Igaunijā

Par vidi atbildīgie Baltijas valstu ministri ir vienojušies arī turpmāk Baltijas Ministru padomes darba kārtībā iekļaut ūdens aizsardzības jautājumus, apmainoties pieredzē un daloties ar labo praksi Eiropas Savienības ūdens ietvara direktīvas un ES Jūras stratēģijas ietvara direktīvas ieviešanā Latvijā, Lietuvā un Igaunijā. Par to informēja Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas (VARAM) parlamentārais sekretārs Edgars Tavors, kurš pārstāvēja Latviju ministru neformālajā sanāksmē Rietumlietuvā.

„Gatavojoties decembrī gaidāmajai klimata pārmaiņu konferencei Parīzē, Latvija informēja Baltijas valstu kolēģus par finansējuma avotiem klimata pārmaiņu radīto problēmu risināšanai. Turklāt sanāksmes dalībnieki apmainījās ar viedokļiem par Eiropas Komisijas izstrādāto priekšlikumu ES emisiju tirdzniecības sistēmas reformai,” teica VARAM pārstāvis.

Baltijas vides ministru neformālās sanāksmes notiek Baltijas Ministru padomes ietvaros. 2016. gadā prezidentūru Baltijas Ministru padomē pārgāms Latvija.

„Transit-Kazakhstan 2015”

Latvija un Kazahstāna ir stratēģiskie partneri Eirāzijas tranzīta kravu plūsmā, tāpēc abas valstis turpinās sadarboties Eirāzijas piegāžu ķēžu veidošanā, veidojot sinerģiju starp dažādiem transporta veidiem. To 17. septembrī, uzrunājot klātesošos transporta un loģistikas izstādes „Transit-Kazakhstan 2015” atklāšanā, paziņoja Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks Uldis Reimanis.



Latvijas un Kazahstānas attiecības tranzīta un dzelzceļa pārvadājumu jomā jau tradicionāli ir bijušas ļoti ciešas – Kazahstāna Latvijai ir trešais lielākais partneris dzelzceļa kravu pārvadājumos. Starp abām valstīm kopš 2003. gada kursē un par labi pazīstamu zīmolu ir kļuvis konteinervilciens „Baltika Transīt”, ar kuru tiek pārvadāts lielākais kravu apjoms starp Baltijas valstīm un Centrālāziju.

Eirāzijas sauszemes transporta koridora attīstība, it īpaši strauji augošie konteinerkravu pārvadājumi pa dzelzceļu starp Ķīnu un Eiropu paver jaunas iespējas Latvijas un Kazahstānas sadarbībai tranzīta un loģistikas jomā. Sadarbojoties un izmantojot esošo pieredzi un potenciālu, abas valstis šobrīd gatavo integrētus loģistikas risinājumus kravu pārvadājumiem starp Ķīnu un Eiropu, īpaši Skandināviju. Kazahstāna nodrošina dzelzceļa risinājumus no Ķīnas līdz Latvijas ostām, tāpat arī šobrīd realizē apjomīgus investīciju projektus un veido jaunu transporta un loģistikas savienojumu starp Ķīnu uz

Kazahstānu speciālajā ekonomiskajā zonā Horgosā. Savukārt Latvija piedāvā loģistikas mežglu, no kura var organizēt gan Kazahstānas, gan Ķīnas preču izplatīšanu Baltijas valstīs un Skandināvijā. Rīgas, Ventspils un Liepājas ostas savienotas ar regulāro prāmju satiksmi Baltijas jūrā, ostu termināli apstrādā dažāda veida kravas ar augstu pievienoto vērtību un nodrošina konkurētspējīgus pakalpojumus.

U. Reimanis: „Latvija mērķtiecīgi strādā un ir cieši apņēmusies kļūt par aktīvu Eirāzijas piegāžu ķēžu dalībnieci, un Kazahstāna šajā kontekstā ir ļoti būtisks mūsu partneris. Esmu gandarīts, ka abu valstu prioritātes sakrīt. Esmu arī pārliecināts, ka Kazahstānas kolēģi mūs kā partnerus vērtē tikpat augstu kā mēs viņus un mēs esam

i UZZIŅAI

Latviju tirdzniecības misijā Kazahstānā piedalījās 20 nozares uzņēmumu, to skaitā „Latvijas dzelzceļš”, Rīgas un Ventspils brīvostas, Liepājas SEZ, „DB Schenker”, „Stena Line”, Rīgas universālais termināls u.c.

vienisprātis, ka uzticamu ilgtermiņa partneru izvēlē ir jāvērtē darbi, nevis jāklausa skaļos vārdos. Kazahstāna nenoliedzami sevi ir pozicionējusi kā aktīvu Eirāzijas jaunā Zīda ceļa attīstītāju, gan organizējot ikgadējus forumus, konferences un izstādes, kur piedalās visas pārvadājumos ieinteresētās valstis, gan arī veicot ievērojamas investīcijas transporta nozarē un tādējādi dodot būtisku ieguldījumu Eirāzijas sauszemes pārvadājumu attīstībā.”

Par multimodālā transporta tīkla attīstību starp Eiropu un Āziju

10. septembrī Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Kaspars Ozoliņš piedalījās ASEM Eirāzijas transporta un loģistikas simpozijā Dienvidkorejas galvaspilsētā Seulā, kur uzrunāja klātesošos par transporta koridoru attīstīšanu starp Eiropu un Āziju.

ASEM simpoziju, kas idejiski turpina aprīlī Rīgā notikušajā ASEM transporta ministru samītā aizsāktu augsta līmeņa diskusiju par Eiropas un Āzijas transporta un loģistikas savienojumu attīstību, atklāja Dienvidkorejas prezidente Paka Gunhje.



i UZZIŅAI

Simpozija ietvaros tika pieņemta Seulas deklarācija, kas paredz augsta līmeņa ekspertu darba grupas izveidi Eirāzijas savienojamības veicināšanai infrastruktūras attīstības, regulējuma harmonizēšanas, projektu finansēšanas jomās. ASEM valstis atbalstīja Latvijas iniciatīvu ieviest ASEM transporta sadarbības koordinējošā partnera statusu, kura kompetencē rotācijas kārtībā būs nodrošināt ASEM transporta ministru darbības koordināciju.

ASEM valstu delegāciju vadītāju paneldiskusijas ietvaros K. Ozoliņš dalījās ar Latvijas redzējumu par multimodālā transporta tīkla attīstību starp Eiropu un Āziju, uzsverot abu reģionu savienošanas lielo nozīmi, kas tiešā veidā ietekmē to ekonomisko labklājību un ilgtspējīgu attīstību.

K. Ozoliņš: „Latvijas izdevīgais ģeogrāfiskais stāvoklis mums ļauj

aktīvi piedalīties Eirāzijas piegāžu ķēžu veidošanā, veidojot sinerģiju starp dažādiem transporta veidiem un maršrutiem, tai skaitā piedāvājot integrētus loģistikas un distribūcijas risinājumus Ziemeļeiropas reģionam. Seulas simpozija tematika veicina ASEM Rīgas deklarācijā aprīlī iezīmēto prioritāšu sasniegšanu un dod jaunu ieguldījumu Eiropas un Āzijas multimodālās savienojamības veicināšanā.”

Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomē

9. septembrī notika Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes (LOTLP) sēde, kurā padomes locekļi uzklusēja ziņojumu par Eiropas standarta sliežu platuma dzelzceļa projekta „Rail Baltica” īstenošanas gaitu, kā arī izskatīja citus padomes darba kārtības jautājumus.

Satiksmes ministrijas Dzelzceļa departamenta direktora vietnieks Māris Riekstiņš informēja, ka „Rail Baltica” projekta detalizēto tehnisko izpēti plānots pabeigt līdz 2016. gadam, kas ļaus uzsākt Eiropas standarta dzelzceļa un saistīto infrastruktūras objektu tehnisko projektēšanu un būvniecību.

Notiek darbs pie „Rail Baltica” intermodālā kravu loģistikas centra iespējamās vietas noteikšanas, kas būtu savienota ar Rīgas ostu, starptautisko lidostu „Rīga”, kā arī citiem kravu apmaiņas un izcelsmes objektiem Latvijā. Tāpat tiek veikta izpēte saistībā ar „Rail Baltica” dzelzceļa līnijas integrāciju Rīgas centrālajā dzelzceļa stacijā, veidojot to par multimodālu sabiedriskā transporta un pasažieru apkalpošanas mezglu, kā arī likumdošanas

pilnveidošanas izpēti par taisnīgas atbildības noteikšanu par projektam nepieciešamajiem vai tā rezultātā ietekmētajiem nekustamajiem īpašumiem.

Lai izvērtētu projekta iespējamo ietekmi uz Latvijas dzelzceļa tīkla infrastruktūras maksu, tika nolemts kādā no tuvākajām LOTLP sēdēm izskatīt jautājumu par Latvijas dzelzceļa konkurētspēju un infrastruktūras maksas samazināšanas iespējām. Satiksmes ministrs Anrijs Matīss atzina, ka šā brīža ekonomiskajā situācijā (Krievijas rubļa zemais kurss un energoresursu zemās cenas) būtu jādome, kā uzlabot Latvijas tranzīta koridora konkurētspēju.

Tāpat LOTLP uzklusēja Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas sagatavoto informatīvo ziņojumu par

aktualitātēm vides aizsardzības jomā, t.sk. slāpekļa emisiju kontroles rajona (NECA) zonu ieviešanu Baltijas jūrā. Saskaņā ar Ministru kabineta lēmumu jautājumā par NECA statusa iespējamo noteikšanu Baltijas jūrai, lemjot par pieteikuma iesniegšanu Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā (IMO), ir jārosina NECA statusa noteikšanu paplašināt arī attiecībā uz citiem Eiropas jūru reģioniem, t.sk. Ziemeļjūru. Ziemeļjūras valstis vēlētos ir apstiprinājušas gatavību iesniegt dokumentus IMO par Ziemeļjūru kā NECA zonas noteikšanu. Pieteikumos nepieciešams norādīt prasību spēkā stāšanās datumu, kas būtu viens un tas pats gan Ziemeļjūrai, gan Baltijas jūrai un nebūtu īsāks par triju gadu periodu no lēmuma pieņemšanas brīža IMO.■

Programma „IMO jūras vēstnieks”

Viena no jūrniecības nozares aktuālajām problēmām ir kvalificētu jūrnieku trūkums, īpaši jau domājot par industrijas vajadzībām nākotnē, tāpēc IMO par vienu no saviem galvenajiem izaicinājumiem un misiju uzskata jaunās paaudzes ieinteresēšanu par jūrnieka profesijas apguvi.



„Mums ir svarīgi sabiedrībā radīt labu priekšstatu par jūrniecības nozari kopumā, bet it īpaši jauniešu vidū, tāpēc IMO uzsāk jaunu projektu „IMO jūras vēstnieks”. Jau iecelti sešpadsmit jūras virsnieki,



kuri popularizēs jūrnieka profesiju jauniešu vidū, sākot jau no pamatskolas vecuma. Mēs aicinām šajā projektā iesaistīties visus tos, kam nav vienaldzīga jūrniecības nozares nākotne,” aicina IMO ģenerālsekretārs Sekimizu.

Pasaules jūrniecības diena uzrunā jauniešus

IMO galvenā mītne Londonā vēra durvis, lai Pasaules jūrniecības dienas ietvaros aicinātu skolu jaunatni, sākot jau no pamatskolas vecuma, iepazīt jūrnieka profesiju. Svētku pirmajā dienā jaunieši iepazīna kuģa simulatoru, varēja stāvēt uz kuģa tiltiņa, kā arī varēja vairāk uzzināt par jūrnieka profesiju un karjeras iespējām. Otrajā dienā jaunieši tikās ar dažādu jūrniecības mācību iestāžu studentiem, topošajiem nozares speciālistiem, kuģu vadītājiem un mehāniķiem, kuri aizrautīgi stāstīja par mācību procesu, pirmajām jūras praksēm



Desmit iemesli, kas attur jaunos cilvēkus izvēlēties jūrnieka profesiju

Diskusijās, kas norisinājās Pasaules jūrniecības dienas ietvaros, tika nosaukti kavēkļi, kas attur jaunos cilvēkus izvēlēties jūrnieka profesiju.

- Vajadzētu vieglu piekļuvi internetam.
- Nepieciešams celt jūrnieka profesijas prestižu.
- Vajag spodrināt kuģniecības nozares tēlu.
- Jābūt plašākai un pieejamākai informācijai par jūrniecības nozares nozīmi pasaules ekonomikā.
- Jābūt informācijai par karjeras iespējām.
- Topošie jūrnieki par vienu no lielākajām problēmām atzīst nepietiekamu jūras praksi. Nav mācību kuģu, kur jau studiju procesā topošie jūrnieki varētu iegūt vajadzīgās praktiskās iemaņas.
- Joprojām ļoti zems ir karoga valstu politiskais atbalsts jūrniecības nozarei.
- Salīdzinoši mazais sieviešu īpatsvars jūrniecības nozarē.
- Nepietiekama esošo jūrnieku profesionālā novērtēšana un kvalifikācijas celšana.
- Pietrūkst atbalsta, lai pēc karjeras jūrā cilvēks varētu pārkvalificēties darbam krasta specialitātē.

Dots starts „Enkuram 2016”

Aizvadītajā gadā Latvijas Jūras akadēmija svinēja divdesmit piecu gadu jubileju, Liepājas Jūrniecības koledža piesaista jauniešus jūrnieka profesijai, un mēs esam lepni par saviem jūrniekiem pasaulē jūrās. Kopš Latvija atguvusi neatkarību, jūrniecības sabiedrība kopīgi strādā, lai jauniešu vidū popularizētu jūrnieka profesiju. 29. septembrī Latvijas Jūras administrācijā notika konkursa „Enkurs” organizatoru un sponsoru sanāksme, lai izvērtētu konkursa iepriekšējo sezonu un lemtu par konkursa rīkošanu 2016. gadā. Visi konkursa atbalstītāji pauda gatavību turpināt sadarbību, tāpēc tika nolemts, ka jāsāk gatavošanās konkursam „Enkurs 2016”.

Nākamā būs konkursa jubilejas sezona – „Enkurs” notiks jau desmito reizi. Sanāksmē tika ierosināts piešķirt balvu skolām, kas konkursā piedalījušās visus 10 gadus, un tās ir Bauskas Valsts ģimnāzija, Brocēnu vidusskola, Rojas vidusskola un Rīgas Ķengaraga vidusskola. Pēc tam balvu varētu pasniegt katru gadu tām skolām, kas piedalās konkursā desmito reizi pēc kārtas.

Tāpat tika spriests par starptautiskās sadarbības atjaunošanu. 2011. un 2012. gadā



„Enkurs” kringua kompānijas „Lapa” mācību centrā 2015. gada pavasarī.

un tajās piedzīvoto. Ar jauniešiem tikās arī jūrniecības un kuģošanas nozares speciālisti, bet trešajā dienā uz semināru kopā pulcējās kuģniecības un jūrniecības nozares akadēmiskā vide, lai spriestu par jūrniecības profesiju, jaunās paaudzes iespējām jūrniecībā, kā arī par to, kā pilnīgot izglītības kvalitāti. IMO aicina visas dalībvalstis arī

Šā gada „Enkura” stipendiāti.



konkursa „Enkurs” uzvarētāji sacentās ar Lietuvas konkursa „Ceļš uz jūru” uzvarētājiem, bet pēc tam šis projekts vairs netika turpināts. Konkurss Lietuvā savulaik tika iedibināts, apgūstot un izmantojot „Enkura” pieredzi.

Uz sanāksmi bija ieradies „Latvijas kuģniecības” valdes priekšsēdētāja padomnieks Ģirts Apsītis, lai izvērtētu iespēju uzņemumam pievienoties konkursa sponsoru pulkam.

Šogad mācības Latvijas Jūras akadēmijā sākuši 17 jaunieši no vidusskolām, kas piedalījušās jūrniecības nozares konkursā vidusskolēniem „Enkurs”, tai skaitā 11 šā konkursa dalībnieki.

No Rēzeknes 5. vidusskolas Jūras akadēmijā šogad iestājušies četri puīši, pagājušajā gadā jūrniecības studijas uzsāka trīs šīs skolas absolventi. No Ventspils 4. vidusskolas, kas šogad konkursā piedalījās pirmo reizi, akadēmijā iestājušies trīs jaunieši – divi puīši un viena meitene. No Ventspils 1. ģimnāzijas uz Jūras akadēmiju devies viens bijušais *enkuriets*.

Par jūras virsniekiem izlēmuši kļūt divi Liepājas Valsts 1. ģimnāzijas absolventi un trīs *enkurieti* rīdzinieki – no Rīgas

Ķengaraga vidusskolas, Rīgas Hanzas vidusskolas un Rīgas 31. vidusskolas.

Mācības akadēmijā sākuši arī jaunieši no Alūksnes Valsts ģimnāzijas, Rojas vidusskolas, Ugāles vidusskolas, Valmieras Pārgaujas ģimnāzijas un Jēkabpils 3. vidusskolas.

Jau ceturto gadu tiek piešķirtas „Enkura” stipendijas, tām var pieteikties 1. kursa studenti, kas piedalījušies konkursā un saņēmuši „Enkura” sertifikātu. Šogad pirmajā semestrī stipendiju saņems topošie kuģu vadītāji Izolde Krūkle no Ventspils 4. vidusskolas un Deinis Grigorjevs no Rēzeknes 5. vidusskolas, kā arī kuģu elektroautomātikas programmas students Rafaels Apelis no Rēzeknes 5. vidusskolas un Rīgas 31. vidusskolas absolvents Daniels Brikmanis, kurš izlēmis kļūt par kuģu mehāniķi.

30. septembrī stipendiju saņēmušus sveica Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības prezidents Igors Pavlovs, Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš, Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters un Latvijas Jūras akadēmijas rektors Jānis Bērziņš.

savās valstīs organizēt pasākumus, lai pievērstu jauniešus jūrnieka specialitātei.

Visu izšķir kadri

IMO ģenerālsekretārs Koji Sekimizu visaugstākajā līmenī aktualizējis jautājumu par kvalitatīvu jūrniecības izglītību, kā arī par jauniešu

ieinteresēšanu un piesaistīšanu jūrniecības profesijām, no kā vistiešākajā veidā nākotnē būs atkarīga jūrniecības nozare, kas ik gadus pieprasa arvien vairāk profesionāli izglītotu speciālistu. Koji Sekimizu arī norāda, ka nepieciešams palielināt sabiedrisko, politisko un finansiālo atbalstu jūrniecības izglītībai un apmācībai.

Jaunieši izvēlas ar jūru saistītas profesijas

2015./2016. mācību gadā Liepājas Jūrnieceības koledžā kopumā uzņemti 197 jaunieši. Nokomplektētas trīs grupas, kurās kuģa mehāniķa vai kuģa vadītāja profesiju apgūs 97 jaunieši ar pamatskolas izglītību. Bet 100 jauniešu mācības turpinās koledžā, kur pēc izvēles apgūs gan kuģa mehāniķa, gan kuģa vadītāja, gan loģistikas speciālista profesiju, iegūstot pirmā līmeņa augstāko profesionālo izglītību.

„Gan jūrskolā, gan koledžā izdevās nokomplektēt visas plānotās grupas un uzņemt audzēkņus pat ar uzdevu, jo pieredze rāda, ka pirmā pusgada laikā 3–10% audzēkņu pārtrauc mācības, saprotot, ka studijas viņiem ir par grūtu,” saka Liepājas Jūrnieceības koledžas direktors Vladimirs Dreimanis. „Ja kāds domā, ka mācīties profesiju būs vienkārši, viņš maldās, jo pie mums atlaižu nav. Tieši pretēji, jūrnieceības specialitāšu apgūšanas process ir sarežģīts. Paredzams, ka lielākas grūtības būs tiem, kuri ne tik labi mācījušies matemātiku un fiziku, bet mēs viņiem ļausim sevi pierādīt, jo topošo jūrnieceku prakse uz kuģiem rāda, ka vajadzīgas ne tikai



teorētiskās zināšanas, bet arī vēlme, izturība un gribasspēks. Dažkārt tieši gribasspēkam ir ļoti pozitīva loma: saprotot, ka izvēlēta specialitāte viņu interesē, jaunieši sāk cītīgi mācīties un gūst panākumus. Un viens otrs no mācību ziņā vāja studenta kļūst par cilvēku, no kura citi var ņemt piemēru.

Bet tas, kā veiksmīgāk nokomplektēt, piemēram, loģistikas speciālistu grupu, ir jautājums, kas tuvākā nākotnē būs jārisina ne tikai koledžās, bet arī Izglītības ministrijas līmenī. Patlaban budžeta vietas piešķir tikai pilna laika studentiem, taču pienācis laiks nopietnāk izsvērt iespēju budžeta vietas piešķirt arī tiem, kas mācās

nepilna laika studijās. Piemēram, koledžas piedāvātā loģistikas speciālistu apmācības programma kļūst arvien pieprasītāka tieši nepilna laika studentu vidū. Arvien vairāk cilvēku izvēlas attālināto apmācības metodi – strādāt un vienlaicīgi mācīties. Līdz ar to, nodrošinot budžeta vietas tikai pilna laika studentiem, ne tikai Liepājas Jūrnieceības koledžās, bet arī citu mācību iestāžu potenciālie nepilna laika studenti nereti izvēlas mācīties ārvalstīs.”

Paplašinot sadarbību ar Liepājas Universitāti, no šā mācību gada Liepājas Jūrnieceības koledžas absolventiem ar kuģa mehāniķa kvalifikāciju būs iespēja studēt mehatronikas bakalaura programmas 2. kursā, kas ļauj ietaupīt vienu studiju gadu. Tāpat koledžās audzēkņiem būs iespēja apgūt fiziku Liepājas Universitātes modernī aprīkotajā laboratorijā.

Savukārt Liepājas Universitātes studenti varēs izmantot koledžas piedāvāto mūsdienu, modernām mācību metodēm atbilstošo elektrotehnikas laboratoriju, kas nodrošina iespēju augstā līmenī apgūt visu, kas saistīts ar elektrību un elektrotehniku.■

Liepājas Jūrnieceības koledža iedibina jaunu tradīciju – airēšanas sacensības

Airēšanas sacensības ir spēka, izturības un ātruma pārbaude. Kuģojot ar lieliem kuģiem, jūrnieceki nevar iztikt bez mazās palīgflotes, tāpēc arī topošajiem jūrniecekiem jāprot apiepties ar laivu kā tehnisko palīglīdzekli, lai kritiskā situācijā neapjukt un spētu rīkoties atbilstoši apstākļiem.

Airēšanas sacensības ir aizsāktas, lai stiprinātu jūrnieceības tradīcijas pilsētā un nodrošinātu iespēju jauniešiem apgūt airēšanas prasmi. Plānots, ka šādas sacensības turpmāk būs tradicionālas un notiks katra gada septembrī. Tās organizē Liepājas Jūrnieceības koledžas

sporta organizators Andris Freimanis sadarbībā ar mācību iestādes pašpārvaldes un līdzpārvaldes aktīvistiem metodiskās Santas Dreiblathenas vadībā.

Šogad sacensībās piedalījās LJK jūrskolas otrā, trešā un ceturtā kursa stūrmaņu specialitātes audzēkņi, no katra kursa viena komanda – seši airētāji un stūrmanis. Distance bija starp Tirdzniecības kanāla diviem tiltiem.

Nākamajā gadā sacensības varētu paplašināt, uzaicinot uz tām Klaipēdas Jūras akadēmijas, Latvijas Jūras akadēmijas, arī pilsētas vispārīgglītojošo skolu, profesionālo un augstāko mācību iestāžu pārstāvjus, kuri vēlētos mēroties spēkiem airēšanā.■



Liepājas Jūrnieceības koledžas sabiedrisko attiecību speciāliste Indra Grase



Topošie stūrmaņi apgūst burāšanas prasmes Ķīlē

Liepājas Jūrnieceības koledžas astoņi pirmā kursa topošie stūrmaņi – Verners Štolceris, Valters Kuncītis, Nauris Freimanis, Kitija Lagzda, Amanda Moisijčuka, Alens Ščeglovs, Endijs Vičivskis un Raivis Dinvietis – atgriezušies no Vācijas pilsētas Ķīles, kur kopā ar vācu jauniešiem apguva burāšanas prasmes, lai pienācīgi sagatavotos galvenajam pasākumam, kas notiks nākamā gada vasarā – burāšanai no Ķīles uz Liepāju un atpakaļ.

„Tik daudz jahtu vienuviet biju redzējis tikai filmās, tas ļoti palicis atmiņā,” tā, atceroties spilgtākos iespaidus pēc ierašanās Ķīles ostā, stāsta Nauris Freimanis. „Otrs, kas iespaidies atmiņā, ir brauciens no Ķīles uz vienu no Dānijas salām, jo tā bija pirmā reize, kad burāju. Bija liels vējš un lieli viļņi, tāpēc sajūtas bija iespaidīgas. Trešais, ko noteikti atcerēšos, ir peldēšanās Ķīles piestātnē starp jahtām nakts vidū. Vēl noteikti atmiņā paliks salas, kur pabijām, un tas, ko tur redzējām.”

Arī Endijs Vičivskis saka, ka visspilgtākie iespāidi bijuši jūrā: „Mēs burājām ar mazo laivu, bija lieli viļņi, un bija ātri jāreaģē, lai tā nepiesmeltos

ar ūdeni. Grūti bija pierast pie tā, ka visu laiku šūpo. Man patika mūsu komanda, jo vienmēr bija jautri un viegli sastrādāties gan ar jauniešiem, gan pieaugušajiem. Jāuzlabo komunicēšana starp latviešu un vāciešu komandu, jo mums bija angļu valodas prasmes, bet viņiem ne tik labas.”



Savukārt Valteram Kuncītim visvairāk paticis tas, ka iemācījies burāt. „Vēl man patika tas, ka vācieši bija ļoti draudzīgi un izpalīdzīgi. Man patika iepazīt vācu un dāņu kultūru, kas ir ļoti atšķirīga no mūsējās, tāpēc man bija interesanti.”

Tā pēc atgriešanās no starptautiskā pieredzes apmaiņas brauciena stāsta Liepājas Jūrnieceības koledžas pirmā kursa audzēkņi, kuriem koledžas direktora Vladimira Dreimaņa un pasniedzēja Mihaila Mutora pavadībā bija iespēja apgūt burāšanas prasmes uz divmastu burukuģa „Seestern” un šonera „Clara”. Vispirms jaunieši izgāja burāšanas

►►► 14. lpp.



►►► 13. lpp.

teorētisko apmācību, guva zināšanas par kuģa uzbūvi, jūras kartēm un citām navigācijas ierīcēm, nepieciešamo ekipējumu un mezglu siešanas veidiem, kā arī mācījās noteikt vēja virzienu un, sadarbojoties ar vācu jauniešiem, pilnveidoja iemaņas strādāt komandā. Pēc tam topošie jūrniki devās burāšanas tūrēs, lai praksē nostiprinātu iegūtās zināšanas un apgūtu iemaņas.

Koledžas direktors Vladimirs Dreimanis uzsver vairākus šā brauciena ieguvumus gan jauniešiem, gan pedagogiem: „Mūsu iecere bija atdzīvināt vienu no Jūrniecības koledžas tradīcijām, kad jauniešiem jau pirmajā kursā ir iespēja piedalīties ar jūru saistītās aktivitātēs. Savulaik pirmā kursa audzēkņi tika iesaistīti gan airēšanā, gan burāšanā, un viņi tā saucamo *jūras garšu* izbaudīja jau pašā mācību sākumā, tādējādi iegūstot zināmu pieredzi un saprašanu, vai izvēlētais ceļš ir pareizs. Patlaban topošie jūrniki tikai trešā kursa beigās nonāk līdz jūras praksei, un tad, pirmo reizi izbaudot dzīvi jūrā, jauniešiem var rasties vilšanās sajūta. Šoreiz lielākie ieguvēji, protams, bija mūsu koledžas audzēkņi, kuri guva pirmo pieredzi jūrā un sapratni, ka tas ir aizraujoši un interesanti. Kopumā burāšanā piedalījās astoņi jaunieši no Ķīles un astoņi no Liepājas. Viņi gan apguva vajadzīgās iemaņas, gan sadraudzējās, pārvarot valodas barjeru. Liepājas un Ķīles jauniešu draudzība,



kopīgi burājot, ir ļoti labs sākums sadarbības uzsākšanai ar Vāciju. No mūsu puses tā bija pirmā grupa, kas pēdējos 20 gados piedalījies šādā pasākumā. Savukārt vāciešiem tā bija pirmā reize, kad viņi organizēja starptautisku burāšanu ar divām laivām vienlaicīgi. Veidojot sadraudzību ar Ķīles jauniešiem, mūsu mērķis ir mācību procesu padarīt interesantāku un saturīgāku. Svarīgi arī, lai studenti redz, kā jūrniekus apmāca citās valstīs, kāda tur ir attieksme un prasības.

Taču tā ir pozitīva un vērtīga pieredze arī pašiem mācībspēkiem. Lai attīstītu burāšanu un airēšanu arī Liepājā, ir iecere dibināt burāšanas klubu, kur varētu pieņemt ne tikai Jūrniecības koledžas audzēkņus, bet arī citu pilsētas skolu jauniešus, lai attīstītu fizisko sagatavotību

un izglītotu jautājumos, kas saistīti ar jūru. Tāpēc svarīgi bija uzzināt, cik daudz laika un resursu tas prasa, cik daudz tajā varētu iesaistīties pilsēta, kā organizēt šādus pasākumus.”

Starptautisko pieredzes apmaiņas braucienu organizēja Ķīles Jauniešu tradicionālo burātāju biedrība sadarbībā ar Liepājas Jūrniecības koledžu. Šis pieredzes apmaiņas brauciens bija kā gatavošanās daudz lielākam burāšanas pasākumam, kas notiks nākamā gada vasarā. Veicot nelielus izbraucienus, jaunieši tiek gatavoti 2016. gada projektam „Starptautiska jauniešu vizīte/ apmaiņa Ķīlē un Liepājā”, kad Liepājas un Ķīles jaunieši jauktās komandās burās no Ķīles uz Liepāju un atpakaļ. ■

Indra Grase

Par lobijiem – ar nicinājumu vai cieņu?

Visos laikos un visās valstīs dažādas pilsoņu grupas ir izmantojušas iespējas savās interesēs ietekmēt likumdošanu un valsts pieņemtos lēmumus, mēģinot mainīt pastāvošo kārtību. Lobēšana ir viena no civilizētām valsts varas ietekmēšanas formām, tāpēc jo īpaši biznesa pasaulē vārdi „lobēšana” un „lobijs” tiek lietoti visdažādākajās interešu apspriešanas vai realizācijas situācijās, bieži vien neapzinoties, ka veicamās vai plānojamās darbības pēc to pazīmēm drīzāk varētu apzīmēt ar vārdiem „koruptīvs” vai „korupcija”. Jā, robeža starp lobismu un korupciju patiešām ir ļoti trausla.

Ieskats lobēšanas vēsturē

Pieņemts uzskatīt, ka lobēšana kā sabiedrisko attiecību visspecifiskākā un visvairāk kritizētā sastāvdaļa radusies 19. gadsimta vidū ASV prezidenta Ulisa Simpsona Grānta prezidentūras laikā. Pēc vēstures liecībām, šim slavenajam 1861.–1865. gada ASV pilsoņu kara ģenerālim bija tradīcija pēc smagas darba dienas kopā ar savu komandu atpūsties kādas viesnīcas vestibīlā. Tur nepiespiestā atmosfērā viņa ministri un senatori tikās ar visdažādākajiem cilvēkiem, uzklauzīja viņu problēmas un lūgumus un deva tiem, dažkārt savtīgi, solījumus palīdzēt. Te arī vārda izcelsme – *lobby* tulkojumā no angļu valodas nozīmē vestibils, priekštelpa, priekšnams. Tagad bez lobistiem ar vārdu *lobby* angļu valodā dažkārt apzīmē ne tikai kuluārus parlamentā, bet arī aizkulišu aģitatorus parlamenta vai Kongresa locekļu ietekmēšanai, kā arī gājienus vai mītiņus pie parlamenta ēkas. Savukārt, piemēram, gaiteni, kur parlamenta locekļi uzturas balsojot, angļu valodā sauc par *division lobby*. Pēc līdzības žurnālistus, kuri drīkst uzturēties parlamenta kuluāros, sauc par *lobby correspondents*, bet pašas sarunas kuluāros – *lobby interviews*.

Lobisms kā instruments

Lobisms ir instruments, ar ko visdažādākās sabiedrības grupas (arodbiedrības, apvienības, asociācijas, biedrības u.tml.) savu interešu nodrošināšanai un aizsardzībai realizē ietekmi „no apakšas” uz valsts

varas aparātu, īpaši parlamentu. Svarīgs demokrātijas nodrošināšanas nosacījums šajā procesā ir tas, lai minētās intereses nebūtu pretrunā ar sabiedrības interesēm. Pat ja lobēšanas procesu realizē tikai daži cilvēki, pozitīvs rezultāts var būt ļoti ievērojams un var skart milzīgu valsts iedzīvotāju daļu. Lobēšana paplašina politiskās dzīves dalībnieku skaitu, tā „signalizē” politiķiem, kuriem jāpieņem likumi, par iespējami kļūdainu vai nepilnīgu likumu pieņemšanas sekām.



Daudzās Eiropas valstīs nav speciāla likuma, kas reglamentē lobēšanu, savukārt ASV vairāki štati ir izdevuši sevišķus likumus, piemēram, Masačūsetsas štatā likums jau kopš 1890. gada prasa lobistu reģistrāciju, atklājot arī uzdevuma devēju, bet no 1946. gada ASV darbojas federālais likums lobisma regulēšanai. Tajā sākotnēji tika paredzēts, ka jebkurai personai, kura par maksu vai citu apsvērumu dēļ veic darbības ar mērķi pieņemt vai noraidīt kādu likumdošanas aktu ASV Kongresā, pirms attiecīgo aktivitāšu uzsākšanas jāreģistrējas Kongresā un rakstveidā un zvērot jādeklarē savi dati, kā arī tās

personas dati, kuras uzdevumā vai interesēs tā strādā vai uztājas.

Lobisms ES

Pirms priekšlikumu izskatīšanas ES Padomē tie tiek apspriesti Pastāvīgajā pārstāvju komitejā (*the Committee of Permanent Representatives*), kuras pamatfunkcija ir Eiropas Komisijas un tās darba grupu sagatavoto normatīvo aktu un politikas dokumentu projektu galīgā saskaņošana un pabeigšana pirms formālā akcepta ES Padomē. Liela ietekme uz likumdošanas procesu ir Eiropas Parlamenta speciālajām komitejām, kuras pamatoti tiek uzskatītas par visnozīmīgākajām ES lobēšanas procesā. Tieši šīs komitejas izstrādā normatīvo aktu projektus un dokumentos iestrādā konkrētas tiesību normas, kuras pēc apstiprināšanas var ļoti būtiski ietekmēt uzņēmēju intereses, tāpēc arī dažādu lobistu interešu kolīzijas bieži rodas tieši šo komiteju līmenī.

Briseles statistika rāda, ka 70% gadījumu Eiropas Parlaments likumprojektus pieņem, neizdarot tajos gandrīz nekādus grozījumus, tāpēc būtiski ir tomēr panākt savu interešu nodrošināšanu ministru līmenī.

Lai arī daudzi uzskata, ka lobēšanas darba regulēšana Briselē ir samērā mīksta, Eiropas Parlamentā lobisma jautājumus diezgan konkrēti reglamentē Parlamenta procedūru noteikumi. Lai lobisti iegūtu tiesības apmeklēt publiski pieejamās Parlamenta institūcijas, tiem noteikti ir jāreģistrējas, un šis reģistrs ir

►►► 16. lpp.

i UZZIŅAI

ES lobiju reģistra dati par 2014. gada aktivitātēm. Diemžēl dati var nebūt pilnīgi objektīvi, jo daudzi savas aktivitātes joprojām oficiāli nepublicē.

10 lielākie uzņēmumu tēriņi:

1. ExxonMobil € 4,5–5 milj. (iepriekšējā gadā € 4,75–5 milj.)
2. Shell € 4,5–5 milj. (iepriekšējā gadā € 4,25–4,5 milj.)
3. Microsoft € 4,5–4,75 milj. (iepriekšējā gadā € 4,5–4,75 milj.)
4. Deutsche bankas € 3,962 milj. (iepriekšējā gadā € 1,99 milj.)
5. Dow Eiropā € 3,75–4 milj. (iepriekšējā gadā € 800–900 tūkst.)
6. Google € 3,75–4 milj. (iepriekšējā gadā € 1,25–1,5 milj.)
7. General Electric € 3,5–3,75 milj. (iepriekšējā gadā € 3,25–3,5 milj.)
8. Siemens € 3,23 milj. (iepriekšējā gadā € 4,35 milj.)
9. Huawei € 3 milj. (iepriekšējā gadā € 3 milj.)
10. BP € 2,5–3 milj. (iepriekšējā gadā € 1,25–1,5 milj.)

►►► 15. lpp.

publiski pieejams, kas ļauj salīdzināt, kas, ko un par ko lobē. Starp citu, arī Parlamenta deputātiem periodiski ir jāiesniedz visaptveroša deklarācija par viņu profesionālo darbību, turklāt Parlamenta deputāti par savu pienākumu pildīšanu nav tiesīgi saņemt dāvanas vai kādus citus labumus.

Un kā tad Latvijā?

Lai gan lobēšana ir legāla ietekmēšana un lobisms ir likumīga savu interešu aizsardzība, tomēr Latvijā un bijušajās PSRS republikās, dažkārt arī Austrumu bloka valstīs joprojām šim vārdam nav īpaši laba pieskaņa. Daudzi lobēšanu uzskata par mēģinājumu ietekmēt varas struktūras vai lēmējinstīcijas savtīgos nolūkos, kas nereti nebūt nav tālu no patiesības, kad dažādi ekonomiskie grupējumi ne nu gluži vienmēr rīkojas valsts un tautas interesēs, pārkāpjot dažnedažādus ētikas kodeksus un godprātīgas darbības tradīcijas.

Bet lai nu kā, arī Latvijā, tāpat kā citās valstīs, lobēšanas process neapšaubāmi notiek, un tas ir nepārtrauktā attīstības procesā. To dažādās formās veic atsevišķas asociācijas, sabiedrisko attiecību kompānijas, juridiskie biroji, kā arī politiskās partijas. To veic arī atsevišķi indivīdi, kuriem ir pieejami lobēšanai nepieciešamie mehānismi: pazišanās, ietekme, finansiālās iespējas. Lobēšana visbiežāk prasa ilgstošu un pacietīgu darbu ar publisko lēmumu pieņēmējiem un vēlamā rezultāta sasniegšanai

nepietiek tikai ar vēlēšanos un interesi; ir jārealizē sistēmiska un konsekventa analītiska pieeja, bieži vien bez spējas iesākt novest līdz galam, bez kompetences un jautājuma perfekta pārzināšanas ir vajadzīga arī apskaužama pacietība un mērķtiecība.

Kuģošanas nozares lobiji

Viens no starptautiskās kuģošanas nozares lielākajiem un veiksmīgākajiem lobijiem piecpadsmit gadus ir bijis „The World Shipping Council” (WSC) nu jau bijušais prezidents un izpilddirektors Kristofers



Kristofers Kohs.

i UZZIŅAI

Kristofers Kohs no 1990. līdz 1993. gadam vadīja ASV Kuģošanas drošības komiteju, kur šajā amatā viņu iecēla ASV prezidents Džordžs Bušs. Pēc tam viņš desmit gadus dažādos augstos amatos pavadīja Kapitālija kalnā.

Kohs, kurš visus šos gadus efektīvi pārstāvējis kuģniecības nozares intereses Vašingtonā, Briselē, IMO, Pasaules Muitas organizācijā, kā arī citās starptautiskās institūcijās. Viņš lieliski spējis strādāt ar medijiem, kam nebūt nav mazsvarīga nozīme, kad tiek veidots kāda jautājuma sabiedriskais un politiskais fons. Koha ietekme starptautiskā līmenī ir bijusi tik liela, ka citi nozares grandī ar cieņu viņu dēvē par kuģošanas nozares haizivi, vien piesardzīgi piebilstot, ka šī haizivs nav bijusi asinskāra. Nozares speciālisti atzīst, ka par paveikto Kristoferam Koham ir pateicīga ne tikai WSC, bet arī visa pasaules kuģošanas industrija.



Džons Batlers.

„Pārvaldes un politiskie jautājumi, ar kuriem saskaras un arī turpmāk saskarsies kuģošanas nozare, turpinās būt izaicinoši,” aizejot pensijā, savā uzrunā teica līdzšinējais WSC prezidents, kurš turpinās darbu „The World Shipping Council” kā vecākais konsultants. Par jauno WSC prezidentu kļuvis Džons Batlers, kurš 18 gadus strādājis kuģošanas sabiedrībā „Sher & Blackwell” un piecus gadus bijis WSC padomnieks.

„The World Shipping Council” – kuģošanas nozares interešu aizstāvis

2000. gadā pasaules lielākās kuģošanas kompānijas, lai aizstāvētu savas intereses, nodibināja



„The World Shipping Council”. Pēc 2001. gada 11. septembra terora akta WSC cieši sadarbojās ar ASV valdību, Eiropas Komisiju, kā arī starptautiskām organizācijām, lai izstrādātu jaunu likumdošanu, kas palīdzētu nodrošināt jūras kravu pārvadājumu, ostu un cilvēku drošību. 2007. gadā WSC atvēra biroju Briselē, lai iespējami labāk veidotu nozares un Eiropas Komisijas sadarbību, strādājot pie Eiropas Savienības likumdošanas jūras drošības un vides aizsardzības jautājumiem, bet 2009. gadā WSC ieguva konsultatīvu statusu IMO. WSC tiek uzskatīta par respektējamu un nozīmīgu padomnieku kuģošanas nozares jautājumos, par vērā ņemamu partneri kuģošanas drošības un vides aizsardzības jautājumos, kā arī par principiālu sarunu partneri jautājumos, kas skar kuģošanas nozares interešu aizstāvību.

WSC mērķis – nodrošināt saskaņotu nostāju

WSC mērķis ir nodrošināt kuģošanas nozares, politikas veidotāju un citu nozaru saskaņotu darbību kuģošanas nozarei svarīgu jautājumu risināšanā, likumdošanas izskatīšanā un pieņemšanā. Tikai sadarbojoties un meklējot kompromisu, ir iespējams sekmīgi risināt tos jautājumus un problēmas, ar ko šodien saskaras pasaules transporta sistēmas, tai skaitā jūras transports.

WSC daudz dara, strādājot pie programmām un tehnoloģijām, lai uzlabotu kuģošanas drošību un vides aizsardzību, bet tajā pašā laikā uzsver, ka tikpat liela vērtība jāvelta brīvai tirdzniecības plūsmai.

Kristofers Kohs: „Jūras transports ir efektīvākais preču transportēšanas veids, bet diemžēl kuģu kurināmais nodara kaitējumu jūrai, videi un cilvēkiem, tāpēc IMO pieņēma lēmumu par sēra izmešu samazināšanu, kas ievērojami uzlabos gaisa kvalitāti. Piemēram, ASV un Kanādas ostās ik gadu ienāk vairāk nekā simt tūkstoši kuģu. Samazinot SOx un NOx emisijas no kuģiem, līdz 2020. gadam šos kaitīgos izmešus izdosies samazināt par 74 procentiem. Domājot par ilgtspējīgu attīstību, arī WSC atbalstīja IMO lēmumu, kaut jāatzīst, ka kuģošanas nozarei šis nebūt nav viegls uzdevums. Patiesībā videi draudzīgi jūras pārvadājumi nav tikai jautājums par pāreju uz zema sēra satura degvielām. Lai gan tas ir ļoti būtisks ieguldījums vides aizsardzībā, kuģošanas nozarei arī turpmāk sagaida daudzi izaicinājumi, bet tas ir neizbēgami un nepieciešami. Kuģu operatori būs spiesti rēķināties ar augstām degvielas izmaksām, bet kuģošanas nozarei ir jāapzinās sava atbildība un pienākumi vides un veselības problēmu risināšanā. Mums visiem kopā ir jākoncentrējas nevis uz šodienas izdevīgumu, bet gan uz ilgtermiņa stratēģiju un vides ilgtspējīgu attīstību. Arī WSC kā nozīmīgs un ietekmīgs kuģošanas nozares spēlētājs var panākt progresu attiecībā uz vides problēmām, ar kurām saskaras jūras pārvadājumu nozare. Izmantojot savu datu bāzi, WSC veic pētījumus par to, kā, piemēram, konteinerkuģi ievēro prasību par SO2 emisiju samazināšanu. Ar gandarījumu varu teikt, ka jau izdevies panākt labus rezultātus, ar kuriem var būt apmierināti gan kuģu īpašnieki, gan sabiedrība, jo samazināts sēra saturs degvielā

samazina kuģa ekspluatācijas izmaksas un ir ievērojami draudzīgāks videi.”

Brisele nekad negul

Dānijas Kuģu īpašnieku asociācija (DSA) ir nolēmusi palielināt savu pārstāvniecību Briselē – līdzšinējo divu padomnieku vietā tur strādās četri jūrniecības nozares speciālisti. DSA nemaz nenoliedz, ka tās mērķis ir palielināt ne tikai savu klātbūtni, bet arī ietekmi Eiropas politiskajos gaiteņos, aktīvi piedaloties likumdošanas izstrādē, kas skar un ietekmē kuģošanas industriju. Dānijai kā kuģošanas lielvalstij ir ļoti svarīgi visi tie jautājumi, kas saistīti ar jūrniecības likumdošanu. DSA vadība uzsver, ka no 2016. gada 1. janvāra Dānija pāņņem Eiropas Kuģu īpašnieku asociācijas vadību, tāpēc tai vēl jo svarīgāk ir atrasties notikumu centrā.

DSA Briseles biroja vadītājs Saimons Bergulfs: „Jau gandrīz trīsdesmit gadus DSA ir pārstāvniecība Briselē, un tas ir ļoti svarīgi, jo Dānijas flote ienes miljardiem kronu Dānijas ekonomikā, tāpēc mums ir tik svarīgi visaugstākajā līmenī pārstāvēt

šo nozari un mūsu valsti Briselē. Dānija iestājas par saprātīgu ES likumdošanu jūrniecības nozarē, domājot par to, lai netiktu pieņemti kuģošanas nozari diskriminējoši tiesību akti. Mēs zinām, ka ES transporta komisāres darba kārtībā līdz 2017. gadam būs jūrniecībai svarīgu jautājumu skatīšana, un vēlamies aktīvi piedalīties šajā procesā.”



Saimons Bergulfs.

Cik svarīgas Eiropai ir Latvijas problēmas?

Ansis Zeltiņš, kurš Latvijas prezidentūras ietvaros strādāja Jūrnieceības darba grupā, jūlija beigās atgriezās no Briseles, lai turpinātu darbu Latvijas Jūras administrācijā par valdes priekšsēdētāja padomnieku. Briseles laiks viņam ļauj paskatīties uz daudziem procesiem Eiropā no pavisam cita skatupunkta. „Ja esi bijis tur iekšā, reāli redzi, kā vajadzētu strādāt efektīvai valsts pārvaldes birokrātijai, jo, piemēram, Eiropas Padomes sekretariāta darba kapacitāte ir apbrīnojama,” atzīst ANSIS ZELTIŅŠ.

Uz Latvijas prezidentūru atskatoties

Ansis Zeltiņš: „Prezidentūras uzdevumā ietilpa organizēt darba grupu sanāksmju sekmīgu norisi, un priekšsēdētāja atbildība bija šo darba grupu sanāksmju vadīšana. Tas bija izaicinājums, sēdēt citu divdesmit septiņu valstu priekšā un vadīt procesu. Vidēji nedēļā notika divas darba grupas sanāksmes, tāpēc jāteic, ka mans darbs bija diezgan intensīvs. Reizēm ar dienu bija par maz, lai pagūtu sagatavoties sanāksmei, jo laika rāmis ir nepielūdzams, un tev noteiktā laikā jāpagūst ne tikai izurbties cauri dokumentu kalniem, bet arī jāspēj apkopot tik dažādos viedokļus un sagatavot dokumentu, kas apmierinātu šķietami tik atšķirīgās intereses un vajadzības. Prezidējošajai valstij jāspēj atrast to saskares punktu, kas palīdz Eiropas kopienas valstīm kādā jautājumā pieņemt kopīgu lēmumu. Tā, protams, ir lielākā māksla un lielākais izaicinājums, un Latvija ar to tika galā ļoti labi, jo vispirms jau prata nolikt savas intereses uz Eiropas altāra, ko ne vienmēr spēj lielās valstis, kuras cenšas virzīt un lobēt savas intereses, kaut gan pēc būtības tā nedrīkstētu notikt. Latvijas prezidentūra visiem patika arī tāpēc, ka visi bija noguruši pēc itāļu prezidentūras, kad daudzi procesi bija haotiski un nesaprotami. Latvijai kā nelielai valstij nebija tik lielu lietu, ko tā vēlētos lobēt, tāpēc mūsu prezidentūra bija atvērta un debatēs neviens netika atraidīts. Bet tajā pašā laikā Latvija parādīja, ka spēj analizēt situāciju, saprast,

kas patiesībā ir būtiski, pamatot un noturēt savu viedokli, kā arī pieņemt lēmumus. Mūs cienīja arī par to, ka Latvija parādīja mugurkaulu un spēja izturēt to neformālo spiedienu, ko laikam jau izjūt katras prezidējošās valsts pārstāvji. Ja runājam par mūsu nozari, tad jāatzīst, ka satiksmes ministrs Anrijs Matīss strādāja visaugstākajā līmenī. Savukārt es vadīju Jūrnieceības darba grupu, kura no citām darba grupām atšķiras ar koleģiālu darbības stilu, kas ļauj konstruktīvāk un arī produktīvāk pieņemt izsvērtus lēmumus.”



Vai pazudis tulkojumā?

„Eiropas Savienībā, šķiet, viss ir nolikts pa plauktiņiem, visi saprot un zina, kas kuram darāms. Piemēram, likumdošanas iniciatīva ir vienīgi Eiropas Komisijai, kas nozīmē, ka ikviens likums rodas tieši tur. „Eiropas Komisija ir sarežģīts un birokrātisks mehānisms, kur strādā ļoti profesionāli ierēdņi, kuru darbs ir ārkārtīgi efektīvs. Ierēdņu atlases metodika ir tik augstā līmenī, ka ikvienai privātā biznesa darbinieku atlases sistēmai tur būtu ko pamācīties,” stāsta A. Zeltiņš. „Ja runājam par likumdošanas izstrādes

procesu, tad it kā tam nevajadzētu būt balstītam uz politiskiem mērķiem, bet, izejot cauri dažādām stadijām, daudz kas, protams, politizējas.” Kā un cik ļoti Latvija var paust savu viedokli, ietekmēt kāda likumprojekta virzības gaitu un pārstāvēt savas intereses – lūk, jautājums, uz kuru meklēsim atbildes.

– Patiesībā jau Eiropas Savienība ir tik dažāda, ka brīnums, ka vispār tā par kaut ko var vienoties.

– Tiešām, realitāte ir tāda, ka sapratne par daudzām lietām Eiropā, skatoties no dienvidiem uz ziemeļiem un no austrumiem uz rietumiem, kardināli atšķiras. To, ko Zviedrija saprot pa labi, Itālija, ļoti iespējams, saprot pa kreisi. Jau vēsturiski Dienvid Eiropas valstīs izpratne par daudziem jūrnieceības jautājumiem kardināli atšķiras no Ziemeļ Eiropas valstu izpratnes. Bet likumdošanas process jau tāpēc nepastājas, un Eiropas Padomes darba grupās tad arī notiek debates, kad dalībvalstis nāk klajā ar saviem viedokļiem, papildinājumiem un arī kaškiem.

– Un tas droši vien ir īstais brīdis, kad arī Latvija var izteikt savu viedokli attiecīgā likumprojekta sakarā?

– Tieši tā. Tas ir brīdis, kad Latvija kā dalībvalsts var paust savu nostāju attiecīgā jautājuma sakarā. Ja runājam, piemēram, par Ostu regulu, kas Padomes līmenī jau izdiskutēta un nodota Eiropas Parlamentam, tad Latvijas viedokli varēja aizstāvēt vai nu Latvijas atašejs

Briseļē, vai arī eksperts no Rīgas. Tā bija vienas no divdesmit astoņu valstu iespējām pārliecināt pārējās dalībvalstis, izteikt savas bažas vai panākt to, ko mēs uzskatām par pareizu. Kad likumprojekts jau nonācis Parlamentā, tas tiek skatīts pēc būtības, un šajā stadijā dalībvalstis vairs nevar pateikt, ka mūs šis dokuments neapmierina, tam vairs nav nekādas jēgas.

Ja runājam par Ostu regulu, tad visiem, protams, atmiņā ir regulas rašanās brīdis un pirmais tās variants, kas visiem bija kā vērsim sarkana lupata.

– Latvija bija neapmierināta ar regulas nostādnēm. Vai neapmierinātība ar šo dokumentu bija arī visās citās dalībvalstīs?

– Pagājuši jau vairāk nekā desmit gadi, kopš sākās ņemšanās ap Ostu regulu. Pa šo laiku ir mainījusies jūrniecības industrija, un arī pats dokuments vairs nav tāds, kāds tas bija pirms desmit gadiem. Strādājot pie šīs regulas, Komisija ir ņēmusi vērā politiskos aspektus un dalībvalstu viedokļus, kā rezultātā dokuments ir ļoti vienkāršots. Bet joprojām regulai ir atbalstītāji un noliedzēji. Ostas ir pret regulas ieviešanu, savukārt kuģošanas nozare, piemēram, Eiropas Kuģu īpašnieku asociācija, Ostu regulu atbalsta, jo uzskata, ka, pateicoties šim dokumentam, samazinās savas izmaksas, un tas padarīs saprotamāku Eiropas ostu saimniecību. Ne tikai industrijas, bet arī ES dalībvalstu intereses šajā jautājumā atšķiras. Tā dēvēto sauszemes dalībvalstu interese par Ostu regulu ir neliela, tās nemaz nevēlas risināt problēmas, kas uz tām neattiecas. Savukārt valstīm, kurām ir pieeja jūrai, ostu nozare, protams, ir svarīga, bet katrai no šīm valstīm intereses ir dažādas, reizēm pat diametrāli pretējas. Eiropas lielo ostu valstis – Vācija, Holande, Beļģija, arī Spānija un Itālija – katra saredz vai nu savu labumu, problēmu, apgrūtinājumu vai risinājumu, tāpēc tas, kas notika Padomes darba grupā Itālijas prezidentūras laikā, kad apsprieda Ostu regulu, bija visai sarežģīts laiks, lai neteiktu vairāk, jo, lai pieņemtu kādu lēmumu, par kaut ko tomēr jāvienojas, jāmeklē



Ansis Zelīns.

risinājumi un kompromiss. Par Ostu regulas atbalstītājiem var uzskatīt holandiešus, un viņu atbalsta zemteksts slēpjas nevis pašā regulas tekstā, bet gan iespējās, ko tā var dot nākotnē. Te runa ir par valsts atbalsta iespējām ostu biznesam, kas pašlaik netiek stingri regulēts. Holandiešiem tā ir politiska aktualitāte konkurences cīņā starp Holandes, Vācijas un Beļģijas ostām, jo viņi uzskata, ka vācieši un beļģi, izmantojot esošās likumdošanas caurumus, ar valsts naudu subsidē savu ostu sektoru, un tas holandiešu izpratnē ir nepieļaujami. Piemēram, Antverpenes ostai ir garš ieejas kanāls, kas tālāk no Antverpenes reāli kļūst par kuģojamu iekšējo ūdensceļu. Un, tur kaut ko būvējot un uzlabojot, beļģi to definē kā iekšējo ūdensceļu infrastruktūras sakārtošanu, kam var novirzīt valsts finansējumu, bet patiesībā tas visticšākajā veidā tomēr attiecas uz Antverpenes ostas konkurētspējas palielināšanu. Līdzīga situācija ir arī Vācijā. Itāļi atkal vēlas reformēt savu ostu sektoru un jaunajā regulā saskata iespējas to izdarīt. Tā katrs cenšas dabūt cauri savas intereses.

– Un ko vēlas Latvija?

– Mums lielākā ņemšanās bija ap jautājumiem, uz kādiem ostu pakalpojumiem attieksies jaunā regula. Ja runājam par pakalpojumu spektru, tad, protams, kardināli atšķiras

tas, kā ostas šos jautājumus uztver un skata un kā šie pakalpojumi nepieciešami un tiek sniegti ES valstu ostās. Ja paskatāmies kaut vai uz tādu sadaļu kā padziļināšanas darbi, tad Latvijas ostās šie pakalpojumi ir ļoti aktuāli, un mēs tos attiecinām uz ostas infrastruktūras uzturēšanu. Valstis, kurās ir līdzīga situācija kā Latvijā, viena otru saprot, bet ir valstis, piemēram, Zviedrija, kas ģeogrāfiski atrodas citā situācijā, jo tur visapkārt ir klintis. Viņuprāt, ostu padziļināšana ir pasākums, ko vienreiz izdara un aizmirst, jo klintīs jau nekādi dziļumi regulāri nav jāatjauno. Strīdīgs ir arī loču un velkoņu pakalpojumu jautājums, kur arī Eiropa sadalās divās daļās. Viena daļa šos pakalpojumus saista ar kuģošanas drošību ostās un uzskata, ka šo pakalpojumu nodrošināšana jāpietuvina valstij, atstājot tos ostu pārvalžu ziņā, kā tas ir Latvijas gadījumā. Otra daļa uzskata, ka šie pakalpojumi jānodod brīvajā tirgū. Arī pašu ostu juridiskais statuss ir atšķirīgs. Piemēram, Anglijā lielākā daļa ir privātas ostas, tāpēc angļi pret regulu bija noraidoši, viņiem nekāds regulējums neesot nepieciešams. Bet ir valstis, kur ostas ir sociālo funkciju pildītājas, kur ostai ir mazāk komerciāla, vairāk sociāla nozīme. Kā piemēru var minēt salas, kur ostas nodrošina satiksmi

▶▶▶ 20. lpp.

IMO par klimata pārmaiņām

2015. gada beigās notiks Parīzes klimata pārmaiņu konference, kurā piedalīsies pasaules līderi. ANO ģenerālsēkretārs Bāns Kimuns uzskata, ka šī konference var kļūt par pagrieziena punktu klimata pārmaiņu problēmu risināšanā, un jau atzinīgi novērtējis jauno Klimata rīcības plāna projektu, ko atbalsta 147 valstis, kas rada 85% no pasaules siltumnīcefektu radošo gāzu emisijām.

IMO ģenerālsēkretārs Koji Sekimizu nācis klajā ar paziņojumu, ka, debatējot par klimata pārmaiņām, jāņem vērā IMO viedoklis par pasākumiem, kas būtu veicami cīņā ar klimata pārmaiņām. Konferencē, kas notika Singapurā, Sekimizu uzsvēra, ka, pieņemot lēmumus, jāreķinās ar kuģniecības nozares milzīgo ietekmi uz pasaules ekonomiku, kā arī ar šīs nozares unikālo starptautisko struktūru. Viņš arī norādīja, ka tieši kuģošanas nozare līdz šim ir vienīgā, kas realizējusi milzīgu projektu – ieviesusi tādas degvielas standartus, kas palīdz samazināt siltumnīcefektu izraisīto gāzu emisiju, un ir vienīgais biznesa sektors, kas reāli šīs prasības arī ievēro.

„Gadu desmitiem IMO dalībvalstis īsteno stingru un izlēmīgu vadības politiku, radot juridisku un tehnisku sistēmu, un šīs politikas rezultātā kuģniecība pakāpeniski ir kļuvusi tīrāka, zaļāka un drošāka, reizē nodrošinot regulārus jūras kravu pārvadājumus pasaulē,” uzsvēra Sekimizu.

Viņš arī atgādināja, ka pieprasījums pēc jūras kravu pārvadājumiem ik gadus pieaug, tāpēc jāapzinās, ka, lai arī sēra emisiju apjoms vienam kuģim samazināsies, kopējās emisijas šajā sektorā noteikti palielināsies. Pēdējo 40 gadu laikā jūras tirdzniecības apjoms pieaudzis vairāk nekā trīs reizes. Sekimizu arī atzina, ka nav vienkārša risinājuma tālākai siltumnīcefekta samazināšanai, bet nekādā gadījumā nedrīkst neapdomīgi apgrūtināt kuģošanas biznesu. IMO ir pierādījusi, ka mērķtiecīgi realizē globālus jautājumus, kas ir svarīgi katram cilvēkam un visas pasaules sabiedrībai kopumā, tāpēc IMO ir tā institūcija, kurai arī turpmāk jārisina tās klimata pārmaiņu problēmas, ko izraisa kuģošanas biznesa nozare.

„Ko es sagaidu no kuģniecības nozares? To, ka, negaidot IMO lēmumus, katra kuģošanas kompānija uzņemsies iniciatīvu, lai turētu augstu jūrniecības industrijas karogu un jūrnieka profesijas prestižu,” teica IMO ģenerālsēkretārs.

►►► 19. lpp.

un salu apgādi. Kritēriju bija daudz, tāpēc to visu ietilpināt kādā šablonā nebija viegli. Arī strīdu bija daudz, un beigu beigās no regulas tika izņemti loču pakalpojumi, pasažieri, kravas un padziļināšanas darbi, bet velkoņu pakalpojumi palika regulā ar atrunu, ka arī osta pati savās robežās var sniegt šos pakalpojumus, bet ar saviem velkoņiem nedrīkst sniegt pakalpojumus brīvajā tirgū.

– Diemžēl Latvijas Konkurences padome Rīgas ostas velkoņu lietā šo jautājumu skaidro kā konkurences pārkāpumu.

– Tā kā Ostu regula pagaidām ir tikai likumprojekts, Latvijas Konkurences padome, pieņemot lēmumus, balstās uz Latvijas normatīvajiem dokumentiem.

– Kāda tālāk būs Ostu regulas virzība?

– Regula ir Eiropas Parlamentā, kur tagad darbojas lobiju armija un, rupji izsakoties, skalo smadzenes deputātiem un deputātu grupām. Ziņotājs par regulu ir vācietis, un jau decembra vidū varētu būt pirmais lasījums plenārsēdē. Ko tas nozīmē? Ziņotājs apkopo visus deputātu priekšlikumus un liek uz balsošanu attiecīgajā komitejā, un tad virza uz plenārsēdi apstiprināšanai pirmajā lasījumā.

– Vai Latvija laikus un profesionāli reaģēja uz Ostu regulas jautājumiem?

– Es uzskatu, ka mēs esam bijuši nedaudz histēriski. Vispirms jau godīgi jāatzīst, ka Latvijā ir diezgan grūti rast kopīgu viedokli pašu ostu starpā. Kaut ko ģenerāle Latvijas Tranzīta biznesa asociācija, kaut ko Lielo ostu asociācija, tad vēl kaut kas notiek Satiksmes ministrijas Tranzīta politikas departamentā, bet lielākā problēma ir tā, ka cilvēki īsti nepārzina tās procedūras, kas notiek Briselē, un nezina, ko mēs varam un ko nevaram ietekmēt. Bet procesus tomēr vajadzētu izprast pārzināt. Mēs jau varam teikt, ka mums kaut kas nepatīk, bet tam nebūs nekādas nozīmes un jēgas, jo Latvijai ir četras balsis, kas neko neizšķir. Ir jāmeklē sabiedrotie, jāpārliecina, aktīvi jādarbojas, bet tam ir

i UZZIŅAI

Pēc būtības Ostu regula sastāv no divām daļām. Pirmā – atklātības jeb caurspīdīguma sadaļa: kādi ir ostu maksas veidošanās procesi, kādi ir ostu ilgtermiņa projekti, to caurskatāmība. Šie jautājumi lielā mērā saistīti ar Eiropas finansējuma piešķiršanu ostu infrastruktūras projektiem. Otrā – ostu pakalpojumi: kādus pakalpojumus drīkst vai nedrīkst sniegt osta, kādi tiek nodoti brīvajā tirgū un kas tiek saprasts ar terminu ostas pārvalde.

nepieciešams laiks, argumenti un arī finanses.

– Un kā mums ir ar argumentiem?

– Ir lietas, kur nostrādā, piemēram, mūsu specifika, bet ir lietas, par kurām ir bezjēdzīgi stāstīt itālim, kurš mūsu problēmas nespēj saprast, jo mūsu izpratnes radikāli atšķiras.

– Cik lielā mērā Eiropas ietvaros vispār ir iespējams samērot tik dažādas vajadzības un izpratnes?

– Vienmēr paliek jautājums, vai ostas Itālijā un ostas Latvijā vai Zviedrijā ir jāieliek vienādos rāmjos? Un vai vispār to var izdarīt? Šis jautājums paliek atklāts, jo katrs ir pārliecināts, ka tieši viņu sistēma ir pareizākā un labākā.

– Tad ir jautājums, vai šāda Ostu regula vispār bija vajadzīga?

– Personīgi es domāju, ka tā nebija vajadzīga. Komisija pamatā balstījās uz principu, ka lielākā ostu pakalpojumu daļa ir jāpalaiž brīvajā tirgū, jo Eiropa dzīvo pēc brīvā tirgus principiem, tāpēc ir jāpaplašina to pakalpojumu spektrs, uz kuru attiecas brīvā tirgus nosacījumi. Kopienai ir politiski stratēģiskais redzējums, uz kuriem Eiropa virzās, un tas vairāk vai mazāk var patikt atsevišķām dalībvalstīm, tai skaitā arī Latvijai. Mums ir jāapzinās, ka Eiropas kontekstā, piemēram, mūsu ostu sektors ir mazs, lai arī mums tas ir ļoti nozīmīgs un mums par to jācīnās. Bet vienmēr jāatceras, ka mūsu ostu problēmas nebūs tās, kuru dēļ pasaule apstāsies, un mūsu problēmas var izrādīties tik lokālas, ka nevienam citam tās nebūs svarīgas. Diemžēl.■

Anita Freiberga

Kad sakām jūrniecība, domājam – IMO, kad sakām IMO, domājam – jūrniecība

Tā, iespējams, varētu raksturot priekšstatu, kas radies par Starptautisko Jūrniecības organizāciju (IMO), ko līdz 1982. gadam sauca par Starptautisko Jūrniecības konsultatīvo organizāciju (IMCO). Par tās izveidi Apvienoto Nāciju Organizācija pieņēma lēmumu 1948. gadā Ženēvā, jo bija pilnīgi skaidrs, ka starptautisko kuģošanas drošību var panākt vienīgi tad, ja ir starptautiski noteikts regulējums, kam pakļaujas visi kuģotāji pasaulē. IMO Konvencija stājās spēkā 1958. gada 17. martā, kad to bija ratificējuši 21 valsts.

Šobrīd IMO ir Apvienoto Nāciju Organizācijas specializētā aģentūra, kas atbildīga par starptautiskās kuģošanas drošības un aizsardzības uzlabošanu, kā arī kuģu radītā piesārņojuma novēršanu.

Savulaik IMO pirmais uzdevums bija pieņemt starptautisku konvenciju par cilvēku dzīvības aizsardzību jūrā (SOLAS), kas tika izdarīts 1960. gadā. Otru vērienīgāko dokumentu – Starptautisko konvenciju par piesārņojuma novēršanu no kuģiem (MARPOL) – pieņēma 1973. gadā. 1978. gadā stājās spēkā Starptautiskā konvencija par jūrnieku sagatavošanu un diplomēšanu (STCW), bet 2013. gadā – Starptautiskā konvencija par darbu jūrniecībā (MLC). Šie ir četri stūrakmeņi, kas satur un regulē jūrniecības nozari šodien. Bet likumi nav akmenī cirsti dzīve, jaunas situācijas un vajadzības bieži prasa uzlabot prasības un veikt grozījumus spēkā esošajos dokumentos. Tā rodas pielikumi un grozījumi, saskaņā ar kuriem dzīvo un strādā pasaules jūrniecība. IMO ir pieņēmusi vairāk nekā 50 dažādu starptautisko instrumentu (konvencijas un protokolus) un vairāk nekā 930 rezolūciju, kuru nosacījumi ir iestrādājami nacionālajā likumdošanā. Gunārs Šteinerts, kurš no 1993. līdz 1997. gadam pārstāvēja Latviju IMO, atceras: „Kad deviņdesmito sākumā pirmo reizi devos uz IMO Londonā, es kā jauns puika skrēju gar Temzas malu un skatījos, kur tad ir tā IMO. Ieraudzīju karogus, un man iekšā viss sagriezās otrādi. Pagāja tikai daži gadi, un darbs tur kļuva par manu



ikdienu, bet tolaik IMO šķita kaut kas satraucošs.”

Tā pasaulē notiek un ar to jārēķinās

Lai gan 1991. gada 17. septembrī Latviju uzņēma Apvienoto Nāciju Organizācijā, kas pavēra ceļu arī uz pilntiesīgu dalību IMO, divus gadus Latvija IMO darbā piedalījās tikai ar novērotājas tiesībām, bet par tās oficiālu dalībvalsti kļuva 1993. gadā.

Latvijas Satiksmes ministrijas Jūrlietu departamenta un Latvijas Jūras administrācijas amatpersonas un eksperti regulāri piedalās IMO komiteju un apakškomiteju darbā. IMO darba plānu komitejās un apakškomitejās izmanto kā nozares vadības darba plānu un orientieri turpmākai attīstībai. IMO ir organizācija, kuras kompetenci un ietekmi neviens neapšaubā. Par to, kas ir IMO, kā tur noris darbs un kā tajā pārstāvēta Latvija, kompetenti

►►► 22. lpp.

►►► 21. lpp.

var pastāstīt Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības departamenta direktors Raitis Mūrnieks, bet viņš sarunu uzsāk ar pretjautājumu:

– Es gribēju pajautāt, vai tu vari vienā teikumā pateikt, kas ir IMO?

– **Domāju, ka tā ir institūcija, kas spēj kompetenti izvērtēt situāciju jūrniecības nozarē, pieņemt izvērtētos lēmumus un veidot jūrniecības nozares nākotnes stratēģiju. Bet man arī šķiet, ka tas tomēr ir tāds ļoti lēns un birokrātisks aparāts.**

– Pēc būtības tā ir tāda kā liela ģimene. Šobrīd IMO sastāvā ir simt septiņdesmit viena dalībvalsts, trīs nevalstiskās organizācijas, un visiem šiem tik dažādajiem *ģimenes locekļiem* panākt kopīgu viedokli un vienošanos kādā jautājumā nemaz nav tik viegli. Ja paskatās uz konvencijas izstrādāšanas un konvencijas spēkā stāšanās gadu, varam redzēt, ka šos divus datumus šķir visai iespaidīgs gadu skaits. Kāpēc tā? Varbūt nevajadzētu koncentrēties tik daudz uz normatīvo instrumentu jaunradi, cik uz jau esošo normatīvo instrumentu ieviešanu? IMO ir atzinusi, ka tā pēdējos gados atsevišķos gadījumos strādā tukšgaitā, jo ir ļoti daudz IMO instrumentu (dokumentu), kas gan ir izstrādāti un pieņemti, bet nav stājušies spēkā, jo pietrūkst dalībvalstu atbalsta.

– **Paiet piecpadsmit, divdesmit gadu, un pa šo laiku reālajā dzīvē viss ir mainījies, jo kuģošanas industrija attīstās ļoti strauji un arī laiks iet uz priekšu.**

– Laiks tiešām nevienu negaida. Jūrniecības industrija ir ļoti strauji augoša, tāpēc jau pāris gadiem ir liela nozīme, nemaz nerunājot par vairākiem gadu desmitiem. MLC konvencija stājās spēkā 2013. gadā, bet tika pieņemta jau 2006. gadā; Starptautiskā konvencija par kuģu balasta ūdeņu un nosēdumu kontroli un pārvaldību tika pieņemta 2004. gadā, bet līdz šim brīdim vēl nav stājušies spēkā. Šie ir tikai daži piemēri. Paiet tik ilgs laiks, ka daudzas lietas jāvērtē pavisam no cita skatupunkta, tāpēc IMO vēlas

mainīt kārtību. Pēc būtības arī pati jūrniecības organizācija ir nonākusi pārmaiņu priekšā. Par jauno IMO ģenerālsekretāru ir ievēlēts Lims Kitači (*Lim Ki-tack*) no Dienvidkorejas, kurš amatā stāsies 2016. gada 1. janvārī. Kā jau pieņemts, katrs jauns vadītājs, jautāts par svarīgākajiem darbiem, informē par savu programmu, un Lims Kitači uzsvārusi, ka uz jau esošo, izstrādāto normatīvo aktu ieviešanu un smagnējā IMO sekretariāta darba reorganizāciju. Arī līdzšinējais ģenerālsekretārs Koji Sekimizu centās mainīt esošo sistēmu, samazinot apakškomiteju skaitu, bet, vai tas ir devis cerētos uzlabojumus, dalībvalstis vēl šaubās. Taču tagad IMO, visticamāk, piedzīvos reformas.

– **Kāpēc IMO vadošajā amatā jau atkal ir ievēlēts Āzijas reģiona pārstāvis?**

– Iespējams, tam, ka ģenerālsekretāra amatu ieguvis Dienvidkorejas pārstāvis, ir kāds racionāls iemesls, bet tas man nav zināms, jo Latvija nav to četrdesmit valstu vidū, kuras pieņem lēmumus IMO padomē. Mums nav tiesību balsot, jo esam maza valsts, kurai nav, piemēram, ievērojamas kuģubūves vai kāda cita liela pienesuma jūrniecības nozarei. No Eiropas Savienības balsošanā piedalās tikai divpadsmit valstis. Manuprāt, viens no argumentiem, kāpēc tika ievēlēts Lims Kitači, varētu būt viņa iepriekšējā pieredze, strādājot Pusanas ostas pārvaldē, kas ļoti cieši sadarbojās ar jūrniecības industriju. Līdz šim IMO nereti tika pārņemts, ka tā neieklausās tieši industrijas viedoklī.

– **Ja Latvijai nav nekādas īpašas ietekmes, vai vispār ir vērts tērēt laiku, sēžot plenārsēdēs? Vai tā ir tikai interese iegūt informāciju no pirmavota, vai arī kas vairāk, piemēram, ņemot vērā, ka diskusijās tomēr tiek uzklauts Latvijas viedoklis?**

– Tos jautājumus, ko esam izdiskutējuši mājās – Eiropā, Latvijā, protams, aktīvi atbalsta. Latvijas prezidentūras Eiropas Savienības Padomē laikā mūsu viedoklī ieklausījās. Kādam varbūt mūsu jautājumi var likties mazsvarīgi, bet kopumā mēs centāties panākt vairāku lietu sakārtošanu.

– **Kas bija tie jautājumi, par kuriem runāja Latvija?**

– Prezidentūras laikā katra Eiropas līmeņa jautājuma izvērtēšanu koordinēja Latvija. IMO un Eiropas pieņemtajos dokumentos, kas regulē jūrnieku darba tirgu, bija iestrādātas atšķirīgas prasības. Pateicoties Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistram, šo prasību nesaīkātību pamanīja, un mēs varējām šo jautājumu aktualizēt. Sākotnēji IMO bija grūti pārliecināt, ka šīs dažādās prasības ir nepieciešams harmonizēt. Tomēr ar Amerikas atbalstu mūsu viedokli gēma vērā.

– **Kas bija pretrunu pamatā?**

– Prasības par citu dalībvalstu izdotu sertifikātu atzīšanu jūrniekiem STCW konvencijas I/10 noteikumu kontekstā, kas izrietēja no Polārijas kodeksa (*Polar Code*) un Drošības kodeksa kuģiem ar dzinējiem, kas darbināmi ar gāzi vai citām degvielām ar zemu uzliesmošanas temperatūru (*IGF Code*). Tā kā šīs konvencijas noteikums neattiecas uz minētajiem kodeksiem, bija nepieciešams harmonizēt sertifikācijas atzīšanas kārtību abos šajos kodeksos.

– **Un viss, kas nav stingri reglamentēts, tiek interpretēts?**

– Ir daudzas lietas, kur karoga valstij ir „manevrēšanas” iespējas noteikumu izpratnes kontekstā, ir vairāki skatījumi uz vienu un to pašu jautājumu, kas bieži rada pārpratumus. Līdz ar to noteikumos, kur iespējama interpretācija, ir jāievieš skaidrība, kā šo noteikumu pareizi ieviest, lai nerodas pārpratumi, kuģiem apmeklējot dažādu valstu ostas.

– **Kas ir tie svarīgākie jautājumi, kas tagad ir IMO darba kārtībā?**

– Arī IMO šobrīd ir skāris bēgļu jautājums. IMO darba kārtībā ir Vidusjūras problēma. Situācija ir satraucoša, jo iet bojā cilvēki, un šī problēma vēl tikai pieņemas spēkā. Ņemot vērā, ka bēgļu transportēšanā ir iesaistīti kuģi, tas kļūst par kuģošanas un cilvēku drošības jautājumu. Savukārt kuģi, kas, glābjot cilvēkus, uzņem bēgļus, nonāk ķīlnieka lomā, jo rodas neskaitāmi jautājumi: vai uz kuģa ir pietiekami

daudz vietas, kur bēgļus izvietot, vai pietiekamā daudzumā ir glābšanas aprīkojums utt.? Protams, pirmajā brīdī, glābjot dzīvības, šie jautājumi atvirzās otrajā plānā, bet pēc būtības tā nedrīkstētu būt, jo tad, kad kuģis ar bēgļiem ienāk ostā, visi drošības jautājumi atkal kļūst svarīgi. Tāpēc ir diskusijas, kā uz šīm ārkārtas situācijām reaģēt ostas valsts kontroles inspektoriem. Tikai loģiski, ka IMO ir uzņēmusies iniciatīvu šo jautājumu sakārtošanā. No IMO svarīgo jautājumu klāsta nepazūd diskusijas par pasažieru kuģu drošību, alternatīvo degvielu izmantošanu, e-navigāciju, Balasta ūdeņu konvenciju. Katru gadu jūrā bojā iet tūkstotis jūrnieku, neskaitot pasažierus, tāpēc IMO ir izvirzījusi mērķi samazināt bojā gājušo jūrnieku skaitu vismaz uz pusi. Lielākā problēma ir vietējā kuģošanā iesaistītie pasažieru kuģi, un IMO vienmēr ir uzsvērusi, ka kuģiem ir jābūt vienlīdz drošiem, neatkarīgi no tā, vai tie ir iesaistīti piekrastes vai starptautiskajā kuģošanā. Tāpat aktuāls ir arī jūrnieku izglītības jautājums, jo tehnoloģijas attīstās tik ātri, ka jūrnieki pat nespēj izsekot līdzi visam jaunajam. Jūrnieku izglītības jautājums ir arī šā gada IMO moto: „Maritime Education and Training”.

Būt vai nebūt – tāds ir jautājums

Gadiem ilgi aktuāls bija arī jautājums, ka netiek samērotas IMO un Eiropas prasības. Eiropa dažkārt ir steigusies notikumiem pa priekšu, tāpēc ES valstis ir maltas gluži kā starp diviem dzirnakmeņiem – IMO un ES prasībām. R. Mūrnieks atzīst, ka šī problēma tiešām nodarbinājusi Eiropas jūrniecības nozares ļaudis, tomēr pēdējā laikā situācija mainījies, jo Eiropa arvien vairāk ieklausās IMO viedoklī un saprot, ka reģionāli nevar noteikt stingrākas prasības, tā kropļojot biznesu. Protams, paliek spēkā arī Eiropas iekšējās prasības, kas jāievēro kuģotājiem, piemēram, dažādas ziņošanas, bet kopumā Eiropas prasības iet kopsolī ar starptautiskajām prasībām. Latvija 2009. gadā labprātīgi pieteicās IMO auditam ar mērķi izvērtēt valsts pārvaldes sistēmu jūrlietās un nodrošināt jūras

drošības un aizsardzības jomā pieņemto Latvijai saistošo starptautisko līgumu prasību un standartu īstenošanu un ievērošanu, lai novērstu vides piesārņošanu no kuģiem un padarītu drošāku jūras satiksmi. Audits bija kā mēraukla, lai novērtētu, cik labi jūrlietu sistēma Latvijā strādā un kā to pilnveidot.

2016. gada 1. janvārī spēkā stājas prasība, ka nu jau IMO audits dalībvalstīm kļūs par obligātu, tāpat arī Eiropas direktīva (2009/21/EK) par karoga valstij noteikto prasību ievērošanu nosaka, ka jābūt veiktam šādam auditam, tā apliecinot,



Raitis Mūrnieks.

ka Eiropas un IMO starptautiskās prasības tiek sinhronizētas.

Otrs būtisks jautājums ir pieņemto konvenciju izpilde. Pasaulē ir dažādi kuģošanas maršruti. Ja kuģis *strādā* šajos pārgājienos (līdz 24 stundām), tad, piemēram, prasības, kas izriet no STCW un MLC konvencijām, attiecībā uz darba un atpūtas stundām ir grūti īstenot. Četrpadsmit stundu pārgājienā uz tankkuģa jāpagūst izdarīt ļoti daudz praktiskas lietas: izmazgāt tankus, sagatavot kuģi, darbs ostā, kur paralēli kravas operācijām dažādas uzraugošās institūcijas veic arī savas funkcijas. Sabalansēt noslodzi uz kuģa ir sarežģīts uzdevums gan kuģa komandai, gan kuģošanas kompānijai.

– Kāda jēga ir konvencijai, ja to nevar īsti ievērot, un visi to lieļiski zina, bet piever acis?

– Var izpildīt, bet tad kuģa īpašniekam skaitliski jāpalielina apkalpe. Taisnību sakot, uz jaunajiem kuģiem tas ir pagrūti, jo, attīstoties jaunajām tehnoloģijām, tos būvē ergonomiskus ar iespējami mazāku nepieciešamo minimālo apkalpi, līdz ar to rodas pārslodze. Šeit atkal ir jārod kompromiss starp kuģa īpašnieku un karoga valsti. Lai izpildītu katru konvencijas prasību, jāiegulda ievērojami līdzekļi, bet kuģu īpašnieki cenšas ekonomēt, kā

un kur vien var. Kuģošana ir tā nozare, kas balansē starp izdevīgumu un drošību, un ir svarīgi saprast, kur ir šī robeža. Bet ko nozīmē izpildīt prasības? Daudziem dažkārt šķiet, ka daudzas noteikumu prasības ir formalitāte, un viņi īsti neiedziļinās būtībā. Jaunā IMO nostāja šajā jautājumā ir nevis tikai truli izpildīt prasības, bet domāt droši un saprast katra regulējuma jēgu, jo problēma nereti rodas no tā, ka automātiski izpilda darbības, kuras nesaprot. Bet, ja pasaulē viss būtu ideāli, konvencijās nevajadzētu veikt grozījumus.

– Latvijas Jūras administrācijas speciālisti aizbrauc uz lielo IMO ģimeni, kur visus ģimenes

►►► 24. lpp.

►►► 23. lpp.

locekļus nemaz nav iespējams iepazīt. Kā reāli notiek Jūras administrācijas speciālistu darbs, varbūt vispirms jāmeklē sapratne Eiropas saimē?

– Panākt sapratni Eiropas saimē nav viegli. Piemēram, HELCOM ietvaros strādā tikai astoņas Eiropas Savienības valstis un Krievija, tās ir valstis, kurām ir kopīga Baltijas jūra. Tad, lūk, Itāliju vai Franciju mūsu problēmas šeit mazāk interesē. Līdz ar to diplomātijai ir ļoti liela loma, lai panāktu vēlamu rezultātu ne tikai HELCOM ietvaros, bet visā ES, kurā ir divdesmit astoņas valstis.

Pārējām IMO dalībvalstīm Eiropas bloks ir ļoti neērts, jo principā mēs varam apturēt kāda jautājuma virzību, tāpēc dažkārt nākas dzirdēt uzskatu, ka uz IMO nemaz nevajadzētu braukt visām ES dalībvalstīm, jo ir tikai viens viedoklis reiz divdesmit astoņi. Kā jau minēju, ir grūti panākt vienotu viedokli ES dalībvalstu starpā, bet, kad tas ir panākts, tad uz IMO ar vienotu mērķi ir jābrauc un mums svarīgi jautājumi jāizstāst. Visi par vienu, viens par visiem! Tad nu Latvijas prezidentūras laikā mēs kā prezidējošā valsts dažkārt iznesām visu smagumu vieni paši. Savukārt Eiropas Komisija, kas IMO piedalās kā novērotāja, novēro arī mūs – dalībvalstis. Neskatoties uz iepriekš panāktu vienošanos kādā jautājumā, lielās jūrniecības valstis Zviedrija, Somija, Holande, Vācija, Francija tomēr bieži cenšas diktēt savus noteikumus. No tādas valstiskas pieejas tas ir saprotams, jo katrai dalībvalstij ir jāizstāst savi kuģu īpašnieki un savas intereses.

Eiropas Komisijai ir doma, ka pēc IMO sanāksmēm vajadzētu rīkot ES dalībvalstu sanāksmes, lai izvērtētu, kā mēs katrā IMO sanāksmē esam strādājuši un vai iepriekš koordinētais viedoklis ir pausts uz lielās IMO skatuves un mērķi sasniegti. Daļēja taisnība jau tur ir, jo uz katru sanāksmi mēs braucam ar konkrētu mērķi – atbalstīt vai noraidīt kādu no citu valstu priekšlikumiem. Tāda kopības sajūta izpalika kaut vai Ukrainas jautājuma sakarā. Kad katrs sēž savas valsts

galvaspilsētā, visiem ir skaidrs, ka Krieviju vajadzētu nosodīt, bet, kad katra atsevišķa valsts nonāk uz lielās skatuves, tad tomēr kavējas publiski paust savu viedokli. Arī mums pašiem šis jautājums bija diezgan jutīgs, jo lieliski apzināmies, ka caur Latviju iet Krievijas tranzīts, tāpēc pateikt skaļi, ka mēs Krieviju nosodām, zinot, ka zālē varbūt sēž Krievijas transporta ministrs, ir milzīgs izaicinājums un uzdrīkstēšanās. Bet, ja politiski ir pieņemts lēmums, ka Krievija ir jānosoda, tad mums vairs nav jāizliekas, ka mēs to nedarām.

– Bet kas notiek gadījumā, ja, piemēram, Latvijai tiešām ir kāds ļoti svarīgs jautājums, kas būtiski var ietekmēt situāciju mūsu valstī?

– Ja Latvijai ir kāds ļoti svarīgs jautājums, tad mums vispirms ir jākonsultējas ar pārējiem divdesmit septiņiem ES ģimenes locekļiem, no kuriem daudzus šis jautājums vispār varbūt neinteresē, piemēram, HELCOM ietvaros. Ir gadījumi, kad dažas valstis grēko un savus priekšlikumus iesniedz IMO, nesaņemot tos ar Eiropas Komisiju. Dažkārt labi, argumentēti dalībvalstu priekšlikumi, kas iesniegti IMO, ir jāatsauc no IMO darba kārtības, jo nav ievērotas iesniegšanas procedūras, kas prasa ES dalībvalstīm jautājumus sākotnēji izdiskutēt Eiropā.

– Izskatās, ka mēs tā īsti neko nevaram pasākt ne ES, ne IMO.

– Visur pamatā ir diplomācija un diskusijas. Piemēram, ņemot vērā šobrīd Krievijas īstenoto starptautisko politiku, pēdējās sanāksmēs IMO dalībvalstis neatbalstīja gandrīz nevienu no Krievijas iesniegtajiem dokumentiem. Ir jāatrod līdzīgi domājošas valstis, kuras atbalstīs tavu priekšlikumu, un ar to vēl nepietiek, mums vēl viss jāsaprot ar Eiropu, jo citādi nekas nevar notikt. Un te tad sākas diplomācija. Lai kaut ko *dabūtu cauri*, ir jāvelta daudz laika un enerģijas ārpus oficiālām sanāksmēm, atašeju līmenī vai pat satiksmes ministru līmenī.

– Vai tas nozīmē, ka arī Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā visu nosaka politika, lobijs un lielo intereses?

– Tā demokrātiskā pasaulē notiek, un ar to jārēķinās, lobijs nav nosodāms, ja tas ir līdzsvarā. Nevar lobēt lietas, kas būtu pretrunā, piemēram, ar starptautiskām kuģošanas drošības pamatvērtībām. Lai gan drošība ir plašs jēdziens, tomēr var teikt, ka kuģu īpašniekiem ar katru gadu būs arvien grūtāk un grūtāk izpildīt drošības prasības, jo IMO un to dalībvalstu pamatuzdevums ir veicināt drošu, aizsargātu, videi draudzīgu, efektīvu un ilgtspējīgu kuģošanu caur savstarpēju sadarbību. Runājot par grozījumiem, IMO beidzot ir ieviests šis četrus gadus cikls: ja grozījumi ir pieņemti šodien, tad tie stāties spēkā pēc četriem gadiem. Līdz šim grozījumi IMO instrumentos notika divas reizes gadā.

– Un kuģi peld, kravas tiek pārvadātas, viss notiek.

– Ņemot vērā apjomu, ko pārvadā kuģi, un intensitāti, ar kādu tie pārvietojas, jāatzīst, ka jūras transports ir viens no visvairāk un visstingrāk regulētajiem transporta veidiem. Un tas ir arī viens no drošākajiem, pat neraugoties uz to, ka jūrā notiek sadursmes un kuģi pat iet bojā. Katru negadījumu, jo īpaši, ja tas prasījis cilvēku dzīvības, detalizēti izmeklē un analizē. Lai gan „Costa Concordia” avārija notika 2012. gada sākumā, vēl joprojām IMO notiek diskusijas par šo negadījumu. Itāļi dusmojas – cik ilgi var diskutēt par vienu notikumu, laiks slēgt šo jautājumu, tomēr tas vēl ilgi pavadīs pasažieru kuģu industriju. Par „Titāniku” diskutē vairāk nekā simt gadu. Ja viss notiktu perfekti, droši vien nebūtu iespējama attīstība, jo kļūdas liek aizdomāties, ko darām nepareizi, tās aicina uzlabot, izstrādāt un ieviest arvien augstākus standartus. Jūrniecības nozare, lai cik pretrunīgi tas izklausītos, kļūst drošāka no pieļaujamajām kļūdām. Un par tām ir jārunā, skaļi jārunā, lai paši un citi no tām mācītos un nākotnē līdzīgas kļūdas neatkārtotos. Par kuģošanas drošību atbildīgi esam mēs visi kopā – gan karogvalsts, gan ostas valsts, gan piekrastes valsts un arī jūrnieku izcelsmes valsts. ■

Anita Freiberga

Vai likuma burts atbilst likuma garam?

(Nobeigums. Sākums žurnāla 4. nr.)

ISPS kodekss



Ostās un uz kuģiem kopš 2004. gada ir saistošs kāds pavisam nopietns dokuments – Starptautiskais kuģu un ostas iekārtu aizsardzības kodekss (ISPS), kas apriori tiek uzvertts kā drošības garants pret terorismu. Pirms ieiešanas ostā vai atrodoties dalībvalsts teritorijā esošajā ostā, kurā ir noteikts attiecīgais aizsardzības līmenis, kuģim jāapstiprina ostas iekārtas aizsardzības virsniekam, ka ir sāka kuģa aizsardzības plānā noteikto pasākumu un procedūru ieviešana un attiecīgā aizsardzības līmeņa gadījumā dalībvalsts izdoto instrukciju izpilde. Kuģim jāziņo par visiem sarežģījumiem, kas radušies ieviešanas gaitā, kā arī ostas iekārtas aizsardzības virsniekam un kuģa aizsardzības virsniekam savstarpēji jāsadarbjas un jāsašķir attiecīgie pasākumi. Uz papīra



likumdevējs visu lieliski ir aprakstījis – kā būtu, ja būtu. Bet jūrnieki, raugoties no sava skatpunkta, ir skeptiskāki, jo viņuprāt ISPS reālā darbība pagaidām nav sasniegusi izvirzītos mērķus. Par to liecina fakts, ka 27% līdz pat 50% (kā tas ir Dānijā) jūras virsnieku neuzskata, ka ISPS prasības ir palielinājušas kuģu drošību. Turklāt jūras virsnieki uzsver, ka ISPS kodeksā nav veikti nekādi grozījumi un papildinājumi, neskatoties uz to, ka gan kuģu ekspluatācijas prasības, gan situācija ar jūras pirātismu ir ievērojami mainījušas starptautisko kuģošanu.

Ostas valsts kontrole

Ostas papīri un dokumenti, kravas dokumenti, dažādi ziņojumi, darbs uz kuģa un pārbaudes – tas viss rada papildu spriedzi. Katrs kuģa kapteinis ir atbildīgs ne tikai savā kuģa īpašnieka, bet arī valsts priekšā, jo arī no viņa ir atkarīgs tas, vai attiecīgās valsts karogs, piemēram, būs Parīzes saprašanās memoranda *baltaajā, pelēkajā* vai *melnajā* sarakstā. Atbildība kā

Dāmokla zobens karājas virs kapteiņa galvas, un ostas valsts kontroles ziņā ir, tēlaini izsakoties, pārgriezt vai nepārgriezt zirga astru. Ostas valsts kontrole ir pārbaude, lai pārliecinātos par kuģa, tā aprīkojuma, apkalpes, kā arī apkalpes dzīves un darba apstākļu atbilstību konvencijām un citiem normatīviem aktiem.

Kapteiņi atzīst, ka ostas valsts kontrole (PSC) vienmēr uz kuģa rada spriedzi, jo visu par simt procentiem

►►► 26. lpp.

i UZZIŅAI

ISPS kodeksa mērķi: 1) radīt starptautisku struktūru, veidojot sadarbību starp dalībvalstīm, valsts iestādēm, vietējām administrācijām un kuģošanas un ostu nozarēm, lai atklātu draudus aizsardzībai un veiktu pasākumus pret incidentiem, kas vērsti pret starptautiskajos darījumos iesaistītiem kuģiem un ostas iekārtām; 2) iedibināt attiecīgus pienākumus un uzdevumus dalībvalstīm, valsts iestādēm, vietējām pārvaldēm un kuģošanas un ostu nozarēm gan valsts, gan starptautiskā mērogā, lai nodrošinātu kuģošanas aizsardzību; 3) nodrošināt ar aizsardzību saistītas informācijas savlaicīgu un efektīvu vākšanu un apmaiņu; 4) nodrošināt aizsardzības novērtēšanas metodiku, lai būtu sagatavoti plāni un procedūras, kā reaģēt aizsardzības līmeņu maiņu gadījumos; 5) nostiprināt pārliecību, ka ir veikti atbilstoši un samērīgi kuģošanas aizsardzības pasākumi.

i UZZIŅAI

„Dāmokla zobens” – tēlainis izteiciens, ko saprot kā nemiētīgu apdraudējumu, kas seko cilvēkam, neskatoties uz viņa labo stāvokli, ietekmi, bagātību. Pēc sengrieķu leģendas Sirakūzu valdnieks Dionīsijs II (405.–308. p.m.ē.) savu troni uz vienu dienu nodevis galminiekam Dāmoklam, jo tas viņu nosaucis par laimīgāko cilvēku pasaulē. Taču drīz vien Dāmoklam laimes izjūta gaisusi, jo, sēžot pie dzīru galda, viņš ieraudzījis virs savas galvas zirga astrā iesietu kailu zobenu. Tā valdnieks parādīja, ka viņa dzīve nebūt nav apskauzama, jo dzīvība ir nemiētīgi apdraudēta.



EKSPERTA VIEDOKLIS

Dānijas kapteinis Kristians Rorbeks, kuram ir 27 gadu ilga jūras pieredze, pēdējos deviņus gadus strādājis par kapteini uz Dānijas kuģniecības kuģa. Viņš ir bijis 38 pasaules valstu 113 ostās, tāpēc lieliski pārzina administratīvās prasības un šo prasību radīto sloģu visā pasaulē.



„Problēma jau nav pirms ierašanās sniegt ziņas ostai. Problēma slēpjas dokumentu apjomā, jo katrai ostai ir savas prasības attiecībā uz dokumentiem, kas jāiesniedz gan pirms, gan pēc ierašanās. Dažas ostas pieprasa informāciju 24 stundas pirms ierašanās, citas 48, bet vēl citas 72 stundas iepriekš. Arī pēc ierašanās katrai ostai attiecībā uz dokumentiem ir savas prasības. Dažas ostas dokumentus pieņem elektroniskā veidā, citās dokumenti ir jāizdrukā, jāapzīmogo un jāparaksta. Tā vien šķiet, ka bez kuģa zīmoga kuģošanu pasaulē varētu pārtraukt. Daudzās ostās ir jāaizpilda vairāk dokumentu, nekā to prasa starptautiskās konvencijas. Ir ostas, kas izstrādājušas savas veidlapas, nereti tās ir vietējā valodā, tāpēc aizpildīšana sagādā problēmas. Esmu aprēķinājis, ka aptuveni astoņdesmit procentus no sava darba laika es veltu tikai dokumentiem.

Daudzas Eiropas valstis ir pievienojušās Šengenas līgumam, tātad šo valstu starpā nav robežkontroles, ja kravas tiek vestas tranzītā no vienas Šengenas valsts uz citu. Tomēr katru reizi, kad kuģis ieiet kādā no Šengenas valstu ostām, visi dokumenti ir jāsapatavo un jāiesniedz. Kad kuģis kursē sešu Šengenas valstu zonā, kopā jāsapatavo 80 dokumentu, no kuriem 42 jānosūta iepriekš. Pat tad, ja kuģis kursē uz vairākām vienas valsts ostām, papīri jāsapatavo un jāiesniedz katrai ostai atsevišķi.

Es saskatu trīs veidus, kā cīnīties ar pārmērīgu birokrātiju. Pirmkārt, līdzīgi kā aviācijas nozarē, arī kuģniecībā kuģim vajadzētu brīvi pārvietoties vienas valsts robežās. Otrkārt, valstīs un ostās jāpieņem elektroniskās veidlapas. Visbeidzot, ostas dokumenti būtu jāsamazina līdz minimumam un jāievieš starptautiski veidlapu standarti. Šādi risinājumi ir nepieciešami, lai, no vienas puses, samazinātu kuģa izmaksas, no otras puses, kapteinis savu laiku varētu veltīt galvenajam uzdevumam – nodrošināt sava kuģa, savas komandas, kravas un apkārtējās vides drošību.”

►►► 25. lpp.

nav iespējams paredzēt. Pēkšņi izrādās, ka kāds apkalpes loceklis kaut ko ir papēmis un nav nolīcis vietā, un to, protams, pamana PSC inspektors. Divas trešdaļas jūrnīku uzskata, ka šādas kontroles tiek veiktas pārlietu bieži, to skaits samazinājis nesamērīgi augstu līmeni; 75% ir pārliecināti, ka ir pārāk liela noņemšanās ar papīru rakstīšanu un pārbaudes liek koncentrēties uz nevajadzīgām detaļām. PSC inspekcijas, protams, notiek laikā, kad kuģis atrodas ostā, un tās prasa ļoti daudz laika, bet apkalpei jāpagūst paveikt arī daudz citu uzdevumu, tāpēc ir bažas, ka varētu būt apdraudēta, piemēram, kravas operāciju drošība. Saspringtās situācijas un kapteiņa un virsnieku lielā slodze var būt par pamatu kādai kļūmīgai rīcībai, kas normālos apstākļos nerastos, bet PSC inspektoram var veidoties aplams priekšstats par apkalpes profesionalitāti. Īpaši lielu spriedzi izjūt tankkuģu

apkalpes. Nereti jūrnīku aptauju atbildēs dominē fakts, ka PSC vairāk koncentrējas uz dokumentu pareizu kārtošanu un pārāk maz vēlējas pievērsties faktiskajai situācijai, tāpēc inspekcijas kļūst par vadības kontroli, nevis par kuģa un apkalpes kvalitātes izvērtētājām. Jūrnīki uzskata, ka pēdējo desmit gadu tendence liecina par tādu kā apburto loku: paaugstinātie standarti pieprasa detalizētākas pārbaudes, kurās tiek atklāti trūkumi, kurus iepriekš par tādiem neuzskatīja. Tad atkal tiek ieviesti jauni starptautiski noteikumi, un tā bez gala, pārbaudes procedūrām kļūstot arvien apgrūtinātākām un nereti arī interpretētām, bet visā šajā jūklī pazūd patiesas rūpes par cilvēku, vides un kuģošanas drošību. Vēl jūrnīki uzskata, ka viņiem palicis pārāk maz iespēju profesionālu lēmumu pieņemšanai, jo situācija uz papīra un reālajā dzīvē mēdz atšķirties, nevisu var iepriekš paredzēt, tāpēc vajadzētu ļaut profesionāliem spriest

un pieņemt kompetentus lēmumus. Lai uz papīra izskatītos labāk, nekā ir reāli, kapteinis spiests mānīties. Piemēram, uz kuģa apkalpei vajadzēja tikt galā ar neparedzētu situāciju, tāpēc nevarēja ievērot MLC konvencijā noteikto darba un atpūtas grafiku. Pēc būtības tas ir darba likumdošanas un konvencijas pārkāpums, bet pēc loģikas, lai atrisinātu ārkārtas situāciju, kapteinis nevarēja rīkoties savādāk. Bet kas notiks, ja viņš atzīsies šajā pārkāpumā? Būs sods.

Kā rast risinājumu?

Kuģu īpašnieki un jūrnīki ir skeptiski par iespējamām ātrām pārmaiņām, bet norāda, ka tas vien jau būtu labi, ja savstarpēji saskārtas būtu, piemēram, IMO un ES prasības. Tas mazinātu administratīvo spriedzi, kas tagad gultas uz kuģniecības nozares, kuģu īpašnieku un jūrnīku pleciem. Kuģniecības nozare gribētu sagaidīt, ka to uztver kā vēlamu klientu, kuram nepieciešama palīdzība, nevis ka katrā kuģa īpašniekā un katrā kuģī saskata tikai pārbaudes objektu.

IMO ir sākusī procesu, lai atbrīvotu jūrnīcības nozari no nevajadzīgas birokrātijas, un strādā kopā ar dalībvalstīm, lai panāktu, ka kuģi no ostas uz ostu kursē bez liekas kavēšanās. IMO mērķis ir iesaistīt visas dalībvalstis un kuģniecības nozari kopumā, lai uzlabotu un veicinātu starptautiskos jūras pārvadājumus un netraucētu darbu kuģiem. Kuģa ilga kavēšanās ostā nozīmē papildu darbu un izmaksas gan ostas un muitas institūcijām, gan kuģu īpašniekiem, kuģu operatoriem, kā arī rada spriedzi kuģa kapteinim un apkalpes locekļiem, kuru uzdevums ir piegādāt kravu noteiktā laikā. Diemžēl vēl joprojām pa jūru tiek pārvadātas nelegālas kravas, tai skaitā arī nelegālie imigranti, kas lielā mērā nosaka drošības prasības, kuras saistītas ar šķietami pārmērīgu ostas dokumentāciju, ilgām muitas procedūrām un garām inspekcijām. Tiešām liels ir to dokumentu skaits, ko no kuģa prasa muitas, imigrācijas un citas valsts iestādes. Nevajadzīga birokrātija ir problēma lielākajā daļā nozaru, bet iespējams, ka kuģošanā tā ir vēl lielāka nekā citās nozarēs. ■

ISPS kodekss *post factum*

Pasaules jūrniecības nozari regulējošie likumdošanas akti parasti seko kādai katastrofai vai nelaimes gadījumam jūrā. Tā Starptautiskā konvencija par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS) un Starptautiskā konvencija par jūrnieku sagatavošanas, sertificēšanas un sardzes pildīšanas standartiem (STCW) tika radītas pēc „Titānika” katastrofas, kad gāja bojā pasažieri un apkalpes locekļi. Starptautiskā konvencija par kuģu izraisīta piesārņojuma novēršanu (MARPOL) sekoja dažus gadus pēc nopietna naftas piesārņojuma, ko 1967. gada 18. martā izraisīja uz klintīm netālu no Sili salas uzskrējušais tankkuģis „Torry Canyon”.



Avārijas rezultātā jūrā starp Franciju un Angliju nonāca simti tūkstoši tonnu jēlnaftas. Tā kā tas bija pirmais šāda veida negadījums, nevienam nebija īstas nojausmas, kā reaģēt uz notikušo un tikt galā ar piesārņojumu, tāpēc glābšanas operācija radīja vēl lielāku postu nekā pati naftas noplūde. Divas dienas Lielbritānijas Karaliskā gaisa flote bombardēja stāvošo kuģi cerībā to nogremdēt, vēlāk izrādījās, ka trešā daļa no 42 nomestajām bumbām nemaz nav trāpījusi mērķī. Izlijusi nafta dega, gaisā cēlās

melni dūmi, piesārņojums arvien pletās plašumā, stiepjoties simtiem jūdžu tālumā un ar melnu zampu noklājot smilšainās pludmales. Lai to visu apdzestu un šķīdinātu, apmēram 42 kuģi izgāza vairāk nekā 10 tūkstošus tonnu toksisku ķīmisko vielu, kas situāciju padarīja vēl ļaunāku, jo milzīgais ķīmikāliju daudzums nodarīja vēl papildu kaitējumu jūras videi. Bojā gāja vairāk nekā 20 tūkstoši putnu.

Dzīve pirms 11. septembra

Ik dienas šķērsojot pasaules jūras un okeānus, tirdzniecības kuģi savieno visus pasaules krastus, ieiet ostās un atkal dodas ceļā. Tomēr viss nav tik vienkārši, kā šķiet, jo visos laikos drošība jūrā ir bijusi apdraudēta. Nemieri, kari, pirātisms, kontrabanda, nelegāli pasažieri – ar to visu mūždien ir cīnījusies kuģošanas nozare. Kuģu īpašnieki un jūrniecības nozares asociācijas ir rakstījušas ieteikumus un izdekušas noteikumus, lai jūrniekus pasargātu no iespējamām briesmām. Piemēram, Zviedrijas Jūras administrācija aukstā kara laikā visiem Zviedrijas kuģiem izsniedza instrukcijas, kā rīkoties krīzes apstākļos. Aptuveni pirms 30 gadiem IMO izstrādāja vadlīnijas rīcībai pirātisma skartajos rajonos, un jau 1957. gadā tika pieņemta konvencija par nelegālajiem migrantiem, kas gan vēl joprojām nav stājusies spēkā. Lai arī bija centieni sakārtot jūrniecības likumdošanu ar starptautisko konvenciju palīdzību, konkrētu norādījumu, kā rīkoties, lai aizsargātu kuģus un ostas no iespējamajiem teroristu uzbrukumiem, pirms ISPS kodeksa stāšanās spēkā tā arī nebija.

Lai gan Merilendas universitātē izveidotā globālā terorisma datu bāze, kurā apkopotas ziņas par teroristu uzbrukumiem, sākot no 1970. gada, rāda, ka tieši teroristu uzbrukumi kuģiem un ostu iekārtām nav bijuši bieži un regulāri, tomēr daži no tiem ieguva visai plašu rezonansi plašsaziņas līdzekļos.

Tikai daži piemēri

■ ■ ■ Portugāles luksusa kruīza laineris „Santa Maria” tiek uzskatīts par pirmo jūras terorisma upuri: 1961. gada 22. janvārī 24 kreisie portugāļu teroristi nolaupīja kuģi ar 600 pasažieriem un 300 apkalpes locekļiem. Teroristi padevās, kad tiem tika dots politiskais patvērums Brazīlijā.

■ ■ ■ 1973. gada martā, dažus gadus pirms pilsoņu kara uzliesmojuma Libānā, palestīniešu teroristi ievietoja spridzekli Grieķijas pasažieru kuģī „Sounion”, kad tas atradās dokā. Teroristu mērķis bija uzspīdzināt kuģi kopā ar pasažieriem jūrā, bet, pateicoties zviedru slepeno aģentu operatīvai rīcībai, pasažieru iekāpšana kuģī tika aizkavēta un kuģis nogrima Beirūtas ostā.

■ ■ ■ 1985. gada oktobrī četri teroristi no Palestīnas atbrīvošanas tautas frontes Vidusjūrā nolaupīja pasažieru kuģi „Achille Lauro”. Viņi nogalināja kādu vecāka gadagājuma amerikāni un pēc divām sarunu dienām, kad tika solīts politiskais patvērums Tunisijā, pameta kuģi. Tomēr ASV kara lidmašīnas piespieda teroristus nogādāt Itālijā.

■ ■ ■ Irānas un Irākas kara laikā no 1980. līdz 1988. gadam Persija līcī

► ► ► 28. lpp.

►►► 27. lpp.

teroristi uzbruka 340 tirdzniecības kuģiem un nogalināja vairāk nekā 400 jūrnīeku. To mēdz dēvēt par *Tanker War*.

■ ■ ■ Pilsoņu kara laikā starp Šrilankas valdību un „tamilu tīģeriem” tamilu jūras brigādes tika apsūdzētas par teroristiskiem uzbrukumiem un vairāku kuģu, tostarp „Mona” (1995. gada augusts), „Princes Wave” (1996. gada augusts), „Athena” (1997. gada maijs), „Misen” (1997. gada jūlijs), „Morong Bong” (1997. gada jūlijs) un citu nolaupīšanu Šrilankas ūdeņos.

■ ■ ■ 2000. gada oktobrī ar sprāgstvielām piekrauts neliels kuģis, ko komandēja „Al-Qaeda” pašnāvnieki, skāra ASV Jūras kara flotes iznīcinātāju. Uzbrukumā tika nogalināti 17 jūrnīeki un ievainoti vēl 42.

Notikums, kas mainīja pasauli

2001. gada 11. septembrī notika cilvēces vēsturē vērienīgākais terora akts. 11. septembra rītā 19 teroristi, kas bija saistīti ar „Al-Qaeda”, nolaupīja četras pasažieru lidmašīnas un izmantoja tās kā ieroci pret civiliem un militāriem objektiem ASV, lidojumā taranējot šos objektus. Šajā dienā tika iznīcināti slave-nie Dvīņu torņi Ņujorkā.



ISPS kodeksa rašanās pamats atšķirībā no citiem jūras likumdošanas stūrakmeņiem neatradās jūrā, bet gan krastā, un tas tika izstrādāts, lai aizsargātu starptautisko sabiedrību pret terorismu.

Tāpat kā daudzi jauni noteikumi un regulējumi, arī ISPS sākotnēji saskārās, maigi sakot, ar visai



jūtamam skepsi, un IMO satrauca šāda attieksme. Pēc IMO rīcībā esošās informācijas, divas nedēļas pirms ISPS kodeksa stāšanās spēkā (2004. gada 1. jūlijs) tikai 9,2% no 20 722 inspicētajiem kuģiem bija ieguvuši ISPS prasībām atbilstošu sertifikātu, bet dokumentus izvērtēšanai par kuģu atbilstību ISPS prasībām bija iesnieguši vien 57,5% no visiem kuģiem. Ziņas bija sniegušas 35 valstis, kuru flote veidoja 83% bruto tonnāžas un 65% no pasaules tirdzniecības flotes kuģu skaita.

Ar ostām situācija bija vēl biedējošāka – no 5578 inspicētām ostām un termināliem sertifikātu saņēma 5,4% un 23% bija iesnieguši plānus.

Jaunā kodeksa reāla iedarbināšana noteiktajā datumā bija apdraudēta.

IMO tā laika ģenerālsekretārs Mitropoulos taktiski, bet nepāprotami deva mājienu, ka steidzami jāveic nepieciešamie pasākumi, līdz pat drakoniskiem, lai kaut pēdējā brīdī pagūtu stāvokli labot. Ja tas nenotiks, situācija pēc 1. jūlija pasliktināsies tik jūdami, ka pasaules kuģniecība var piedzīvot satricinājumu, kas stipri vien atsauksies arī uz pasaules ekonomiku.

Savukārt „Lloyds` s Register” brīdināja, ka, pirms izsniegt sertifikātu, kuģi tiks pilnībā pārbaudīti, lai pārliecinātos par to atbilstību ISPS kodeksam.

Pirmie desmit tie grūtākie

Tagad, vairāk nekā 11 gadus pēc kodeksa stāšanās spēkā, ISPS ir

akceptēts un ieguvumi no tā tiek atzinīgi vērtēti. Aizvien gan vēl izskan jautājums, vai tiešām kodekss palīdz cīnīties pret terorismu, ja gan 2005., gan 2010. un 2013. gadā notika teroristu uzbrukumi kuģiem, par kuriem atbildību ir uzņēmušies teroristiskie grupējumi „Abdullah Azzam”, „Al-Qaeda” un „Al-Furgan”, tomēr kā ieguvums ir vērtējama jūrnīecības nozares lielāka izpratne par drošību, un regulāra un principiāla kontrole ir viens no efektīvākajiem mehānismiem drošības noteikumu ievērošanas nodrošināšanā. ■

i UZZINAI

ISPS kodeksa izpilde dažos skaitļos un faktos

■ ■ ■ No visiem ostas valsts kontroles aizturētajiem kuģiem aptuveni 10,5% tiek aizturēti drošības noteikumu pārkāpumu dēļ: Melnās jūras MoU – 6,6%, Parīzes MoU – 8,7%, Tokijas MoU – 4,4%, ASV Krasta apsardze (USCG) – 45,7%.

■ ■ ■ No šiem aizturētajiem kuģiem 4,6% ir jaunāki par pieciem gadiem, 18,1% ir no pieciem līdz 14 gadiem, 77,3% – 15 gadu un vairāk.

■ ■ ■ Aptuveni 45% no visiem par drošības pārkāpumiem aizturētajiem ir piecu karoga valstu – Panamas, Krievijas Federācijas, Kambodžas, Korejas un Gruzijas – kuģi.

■ ■ ■ Augstākais ISPS kodeksa pārkāpumu īpatsvars ir sauskravas kuģiem (45,2%). Spriežot pēc statistikas datiem, jo lielāks kuģis, jo mazāk pārkāpumu. Visdrošākie ir konteinerkuģi, tankkuģi, tiem seko pasažieru kuģi.

Vienmēr jābūt pilnā gatavībā

Ikdienā Drošības policijas (DP) Pretterorisma centrs veic terorisma draudu monitoringu, kas sakarā ar nelegālo migrantu un bēgļu krīzi Šengenas zonai, tātad arī Latvijai palielinājis ieceļojošo terorisma risku. Vājās Eiropas ārējās robežas un Šengenas zona ir viens no veidiem, kā Latvijā var iekļūt arī radikāli noskaņotas personas. DP Pretterorisma centrs veic preventīvos pasākumus terorisma draudu faktoru apzināšanā, analizē kopējās terorisma draudu situācijas pārmaiņas Eiropā, turpina uzturēt nepārtauktus kontaktus ar ārvalstu partneru dienestiem.

Kritiskās infrastruktūras (KI) objekti, pie kuriem pieder arī Latvijas ostu infrastruktūra, ir nacionālajai drošībai svarīgi objekti, kuru iznīcināšana vai funkciju samazināšana būtiski apdraud vai apgrūtina valsts pārvaldīšanu, aizsardzību un nopietni apdraud sabiedrības drošību. Šo objektu kopumu reizi gadā nosaka Ministru kabinets, iekļaujot tos īpašā slepenā sarakstā, kuru drošības kontroli veic trīs valsts drošības iestādes: DP, Satversmes aizsardzības birojs un Militārās izlūkošanas un drošības dienests.

To, ka kuģu un ostu infrastruktūra līdztekus civilās aviācijas, sabiedriskā transporta un dzelzceļa infrastruktūrai ir viens no

teroristu mērķiem potenciāla terora akta veikšanai, pierāda vēsture.

Teroristiskas darbības pret pasažieru prāmjiem, ostu iekārtām, kur atrodas, piemēram, bīstamas ķīmiskas vielas, var būtiski apdraudēt sabiedrības drošību, kaitēt apkārtējai videi un radīt milzu zaudējumus tautsaimniecībai. Lai nodrošinātu kuģu, ostu un ostu iekārtu drošību, šie objekti tiek kontrolēti saskaņā ar Starptautiskā kuģu un ostas iekārtu aizsardzības kodeksa prasībām, kas nosaka drošības pasākumus uz kuģiem Latvijas teritoriālajos ūdeņos, ostās, blakus teritorijās un teritorijās, kurām ir ietekme uz ostu darbību.

Latvijā terorisma draudu līmeņu sistēma tika ieviesta jau 2007. gadā. DP Pretterorisma centrs kā galvenā pretterorisma sistēmu koordinējošā institūcija valstī ir noteicis katras pretterorisma sistēmā iesaistītās institūcijas funkcijas, kas tām jāpilda, lai pretterorisma sistēma varētu funkcionēt sekmīgi. DP Pretterorisma centrs šo sistēmu koordinē atbilstoši iegūtajai operatīvajai informācijai. Latvijā ir četru terorisma draudu līmeņu sistēma. Lai to publiski vieglāk varētu uztvert un iegaumēt, izsludinātie draudu līmeņi tiek apzīmēti ar krāsu kodiem: zils – zems terorisma draudu līmenis, dzeltens – ir paaugstināti terorisma draudi, oranžs – augsts terorisma draudu līmenis un sarkans – īpaši augsts draudu līmenis.

Ja tiek izsludināts kāds no terorisma draudu līmeņiem, Latvijas Jūras administrācijas amatpersonām un darbiniekiem jāveic virkne pasākumu gan saistībā ar kuģu, ostu un ostu iekārtu, gan bīstamo kravu drošību. Jau zema terorisma draudu līmeņa izsludināšanas gadījumā (krāsu kods – zils) ir jāveic tādi ikdienas pienākumi kā, piemēram, jākontrolē ISPS kodeksa 1. aizsardzības līmeņa noteikto drošības pasākumu nodrošināšana uz kuģiem Latvijas Republikas teritoriālajos ūdeņos, ostās un ostu iekārtās, blakus esošās teritorijās un teritorijās, kurām ir ietekme uz ostu darbību un kuras ir iekļautas attiecīgajos plānos, vai, teiksim, izvēles kārtībā ir jāveic bīstamo kravu pārvadājumu un uzpēpumu, kas iesaistīti bīstamo kravu pārvadāšanā, kontrole. Tāpat Latvijas Jūras administrācija palīdz veikt analīzi par Latvijas karoga kuģiem un kuģiem, kas izteikuši nodomu ienākt ostā un kam iepriekšējās ostās ir

i UZZIŅAI

Fiziskās drošības pasākumi ietver ne tikai objektu fiziskās drošības nodrošināšanu, ko veic apsardzes komercsabiedrības, bet arī kuģu kontroli. Par kuģiem, kas plāno ienākt kādā no Latvijas ostām tiek veikta rūpīga informācijas analīze. Nacionālo bruņoto spēku flotes Krasta apsardzes dienests (KAD) saņem un apkopo informāciju par kuģa kravu, iepriekšējo maršrutu, aizsardzības līmeni utt. Īpaša uzmanība tiek veltīta tiem kuģiem, kam iepriekšējās ostās ir bijis paaugstināts ISPS kodeksa aizsardzības līmenis. Gadījumā, ja rodas pamatotas šaubas par konkrēta kuģa drošību, KAD informāciju nodod Latvijas Jūras administrācijas Kuģu un ostu aizsardzības inspekcijai, DP un Valsts robežsardzei.

bijis paaugstināts ISPS kodeksa aizsardzības līmenis vai kas šizteikuši nodomu doties uz ostas iekārtu, kurai ir anulēts ostas aizsardzības plāna atbilstības apstiprinājums. Ieviešot augstu vai īpaši augstu terorisma draudu līmeni, tiek paaugstināts ISPS kodeksa aizsardzības līmenis uz Latvijas karoga kuģiem, ostu iekārtās un/vai ostas daļā. Latvijas Jūras administrācija paziņo par to kuģiem vai ostu iekārtām, kā arī kontrolē noteikto drošības pasākumu nodrošināšanu. Arī citas institūcijas veiks drošības pasākumus apdraudējuma gadījumā. DP, piemēram, analizēs informāciju gan par kuģiem, kas izteikuši nodomu ienākt ostās un kam iepriekšējās ostās ir bijis paaugstināts ISPS kodeksa aizsardzības līmenis, gan par kuģu apkalpojošo personālu un pasažieriem uz kuģiem, kas izteikuši nodomu ienākt Latvijas ostās ar bīstamām kravām.

Pretterorisma sistēmas attīstība ir nepārtauktā kustībā. Teroristi, lai varētu sekmīgi veikt terora aktus, ir spiesti nepārtaukt izgudrot jaunus veidus, kā apiet drošības sistēmas un specdienestu modribu. DP Pretterorisma centra darbības pamata filozofija ir prevencija – terora akta nepieļaušana, darbības, lai garantētu, ka terora aktu nav iespējams organizēt. Savukārt, ja terora aktu vairs nav iespējams novērst, Latvijas atbildīgās institūcijas ir gatavas reaģēt, lai garantētu iedzīvotāju drošību un politisko stabilitāti.■

Pēc DP Pretterorisma centra materiāliem

i UZZIŅAI

2000. gada oktobrī notika terorista pašnāvnieka uzbrukums pie Jemenas krastiem noenkurotajam Amerikas Savienoto Valstu karakuģim „Cole”. 2002. gada oktobrī tika veikts terora akts pret Francijas naftas tankkuģi „Limburg”, kas atradās Adenas līcī. 2004. gada februārī notika uzbrukums pasažieru prāmim Filipīnu piekrastē, kurā gāja bojā gandrīz 100 cilvēku. Ir informācija, ka 2010. gadā starptautiskais terorisma grupējums „Al-Qaeda” plānoja uzbrukumus naftas tankkuģiem nolūkā radīt kaitējumu Rietumu ekonomikai. Islāmistu teroristi bija iecerējuši sagrābt un uzspriecināt tankkuģi Indijas, Atlantijas okeānā vai Arābijas jūrā, tomēr šis terora akts palika nerealizēts.

Latvija ievēro ISPS kodeksa prasības

Pēc tam, kad 2001. gada 11. septembrī notika teroristu uzbrukums Dvīņu torņiem Amerikā, pasaulē aktuāls kļuva drošības jautājums, jo visi apzinājās, cik trausla ir drošība un cik ātri viss var mainīties. 2002. gada decembrī IMO jau pieņēma izstrādāto dokumentu, un bija nepieciešams tikai gads un daži mēneši, lai tas kļūtu par kuģu un ostu dzīves neatņemamu sastāvdaļu. ISPS kodekss sāka darboties 2004. gada 1. jūlijā, un tas ir līdz šim visātrāk izstrādātais un ieviestais starptautiskais jūrniecības likumdošanas akts. Latvijas Jūras administrācija īsteno ISPS kodeksa darbības uzraudzību Latvijas ostu iekārtās un uz Latvijas ostās ienākošajiem kuģiem.

Eksperts kuģu un ostu aizsardzības jautājumos HARIJS ARNICĀNS Latvijas Jūras administrācijā sāka strādāt 2003. gadā, kad līdz ISPS kodeksa ieviešanai bija palikuši deviņi mēneši.

„Sākām no nulles un, lai viss būtu kārtībā līdz ISPS kodeksa ieviešanai – 2004. gada 1. jūlijam, nereti vajadzēja strādāt arī pa naktīm, jo bija jāapstrādā visai apjomīgs materiālu daudzums,” atceras Harijs. „Rīgā un Ventspilī jau padomju laikos ir darbojusies ostu aizsardzības sistēma, to realizēja Iekšlietu ministrijas Transporta milicijas pārvalde, kas nodrošināja pilnu ostu aizsardzības kompleksu. Protams, tolaik bija citi uzdevumi, bet pats galvenais – nepieļaut cilvēku iekļūšanu ostā un izkļūšanu no tās, kā arī likumpārkāpumu novēršana un izmeklēšana.”

1990. un 1991. gadā, kad veidojās neatkarību atguvušās Latvijas saimniecības, pārvaldes un aizsardzības sistēma, bija viedoklis, ka visi ostas norobežojošie žogi ir nojaucami, bet, kamēr par to sprieda un strīdējās, pienāca 2001. gads, kad atkal aktuāls kļuva ostu norobežošanas jautājums, ko pieprasīja ISPS kodekss.

– Kā, jūsuprāt, pēc vairāk nekā desmit gadiem izskatās tik ātrā tempā izstrādātais un pieņemtais ISPS kodekss?

– Kodeksā šo gadu laikā tikai vienu reizi ir bijušas nebūtiskas izmaiņas, kas attiecas uz pierakstu dokumentiem.

– Vai tas nozīmē, ka ir ļoti labi uzrakstīts dokuments, kam nav vajadzīgi labojumi, vai arī neviens neuzdrošinās to atvērt labošanai?

– Man ir konkrēta militārā dienesta pieredze, tāpēc es redzu, no kurienes šim dokumentam aug kājas, un tas ir no amerikāņu militārajām aprindām. Ņemot vērā apbrīnojamos tempus, kādos dokuments tika izstrādāts, apspriests un apstiprināts, protams, tajā ir ieviesušās dažādas kļūdas, par kurām Eiropas Savienības dalībvalstis jau vairākkārt ir diskutējušas. Esam konstatējuši, ka nepilnības ir, un jau divus gadus notiek sarunas par to, ka kodekss būtu

jāpārstrādā, bet tālāk par runāšanu neviens tā arī nav ticis. Ja runājam par Latviju, tad esmu pārliecināts, ka mums ir izdevies izveidot struktūru, kas tiešām nodrošina ISPS kodeksa darbību, jo kodeksa prasību izpildīšanā, nedinot jaunas struktūras, tālredzīgi iesaistījām tādas valsts iestādes kā valsts un ostas policiju, Drošības policiju, Valsts robezsardzi, multu un noteikumus rakstījām tā, lai visu šo iestāžu sistēmas darbotos kopā ar mūsu sistēmu.

– Viena lieta ir dokuments, kas uz papīra ļoti labi izskatās, bet vai arī reāli viss ir tik labi, kā uzlikts uz papīra? Kā mūsu ostu un arī ostās ienākošo kuģu iekārtas atbilst drošības prasībām?

– Ir vairāku veidu pārbaudes, ko veicam ostu iekārtām, lai pārliecinātos, kā tās darbojas. Tiek veiktas sākotnējās un ikgadējās pārbaudes, reizi piecos gados ir atjaunojošās pārbaudes, kad beidzas izsniegtā sertifikāta termiņš.

– Vai ir nepieciešamas ikgadējās pārbaudes, ja ostu iekārtu sertifikāts ir izsniegts uz pieciem gadiem?

– Paudīšu savu personisko viedokli, jo pats esmu strādājis ostu drošības sistēmā. Lieliski zinu, ko un kā domā un dara ostu apsardzes sistēmā strādājošs cilvēks – no cikiem līdz cikiem viņš domā vienā veidā un no cikiem sāk domāt savādāk, tāpēc esmu pārliecināts, ka reizi gadā pārbaudēm jābūt noteikti, kā arī vēl jāveic negaidītas papildus pārbaudes. Cilvēks pēc savas dabas ir slinks, piedevām apsardzes firmās cilvēkiem ir liela slodze, kas, protams, ietekmē darba kvalitāti. No 2015. gadā Latvijas ostās veiktajām pārbaudēm 58 procenti iekārtu atbilst ISPS prasībām, 22 procenti atbilst, bet ir uzdots novērst trūkumus, un divdesmit procenti prasībām neatbilst. Ja ir zināms konkrēts laiks, kad inspektori ieradīsies ostas iekārtā uz pārbaudi, un ja arī tad ostu iekārtas neatbilst drošības prasībām, tad tas tikai liecina

par vadības attieksmi pret šo prasību ievērošanu. Esmu pārliecināts, ka ar atbildīgu vadības attieksmi var panākt normālu apsardzes dienestu darbību. Ja kādas ostas kompānijas direktors, galvenais inženieris vai galvenais grāmatvedis, iebrucot ostas iekārtā, respektē caurlaides prasības un uzrāda dokumentus, tas, pirmkārt, rāda piemēru padotajiem un, otrkārt, liecina arī par civilizētu attieksmi un noteiktās kārtības ievērošanu. Bet, ja priekšnieks piebrauc melnā džipā ar tumšiem stikliem un ir pārliecināts, ka uz viņu drošības noteikumi neattiecas, tad tur labu rezultātu acīmredzot nav ko gaidīt. Galvenā neatbilstība ISPS kodeksa noteikumiem ir nepietiekama piekļuves kontrole: netiek pārbaudīti dokumenti, cilvēks ostā var iekļūt arī ar svešiem dokumentiem. Mēs, gatavojot inspekcijas ziņojumu, norādām uz trūkumiem, bet ostu iekārtu atbildīgajiem speciālistiem ir jāizstrādā prasībām atbilstoša un strādājoša sistēma. Vienalga, vai tā ir divu sargu sastāvā, vai sastāv no sarga un videokamerām, vai vēl kāds cits variants, bet svarīgi, lai būtu ievērotas visas drošības prasības. Ja mēs, piemēram, redzam, ka ostas iekārtu divdesmit četras stundas apsargā tikai viens cilvēks, tad skaidrs, ka viens cilvēks nav spējīgs to paveikt.

Vēl ļoti būtiska ir personāla apmācība, ko ostas iekārtas ne vienmēr veic noteiktajos termiņos. Mēs strādājam, lai ieviestu sistēmu, ka šāda apmācība tiks īstenota Jūras

i UZZIŅAI

80% no visas ostu iekārtu aizsardzības attiecas uz piekļuves kontroli: žogs, žoga kvalitātes uzraudzība, caurlaides režīms, re-aģēšana pārkāpumu gadījumos. Ja visas šīs lietas ir kārtībā, tad 80% no ISPS kodeksa prasībām attiecinās uz ostu iekārtu drošību var uzskatīt par izpildītām.

administrācijā, bet pašlaik to dara SIA „SC Group” un AS „G4S”, kurām ir piešķirts atzītās aizsardzības organizācijas statuss.

Pastāts par melno džipu

Melns džips ar tumšiem stikliem iebrauc ostas teritorijā. Caurlaides vīriem uz stingrāko noteikts džipu nepārbaudīt, jo tur brauc pats kompānijas direktors. Pēc kāda laika melnais džips ar tumšajiem stikliem no ostas atkal izbrauc un, protams, kā jau noteikts un kā jau vienmēr – netiek pārbaudīts. Ja jau direktors ir iebraucis, kāpēc lai viņš atkal nebrauktu laukā? Barjera paceļas, barjera nolaižas, un mašīna ir prom. Tikai pēc brīža atklājas, ka ostā iebrauca direktors, bet no ostas ar viņa mašīnu izbrauca kāda nenoskaidrota persona. Morāle: arī lielajiem priekšniekiem vienmēr vajag ievērot noteikumus.

– Vai varat mūs visus nomierināt un teikt, ka Latvijas ostas ir drošas un atbilst ISPS kodeksa prasībām, un pastāstīt, kā šie drošības standarti tiek ievēroti citur Eiropā?

– Latvijā ir sešas ostas, kas visas atbilst ISPS kodeksa prasībām. Mūsu lielajās ostās katrā ir atšķirīga drošības uzraudzības sistēma un metodes, kā tiek nodrošināta ISPS kodeksa prasību izpilde, bet tā tiek nodrošināta. Pavisam cita aina ar ISPS kodeksa prasību ievērošanu ir daudzviet Eiropā. Patiesībā Eiropu nosacīti var iedalīt vismaz četros reģionos: viens ir Viduseiropa, otrs Dienvideiropa, trešais Skandināvija, ceturtais ir Latvija, Lietuva, Igaunija un Polija, un katrā no tiem ir sava specifika un ļoti atšķirīga, pat unikāla situācija ar reālo apdraudējumu kaut vai saistībā ar terorismu un pēdējā laikā samilzušo problēmu – nelegālajiem migrantiem un bēgļiem. Ja ieskatās IMO mājas lapā, tad mūsu nosauktā pirmā un otrā reģiona ostās bieži vien tiek deklarēts, ka ar ISPS kodeksa ieviešanu viss ir kārtībā un ostas atbilst ISPS kodeksa prasībām, bet reāli uz vietas praktiski tiek konstatēts, ka daudzas no šīm ostām diemžēl neatbilst drošības prasībām vai arī tur vispār nav ieviesti nekādi standarti *safety* un *security* līmenī. Piemēram, kuģi tiek krauta krava, bet tajā pašā laikā cilvēki ar maziem bērniem staigā zem strādājošiem lielajiem ostas celtniem, nav žogu, nav cilvēku, kas veic ISPS kodeksa prasību uzraudzību. Bet attiecībā uz šīm ostām netiek izvirzītas nekādas pretenzijas. Vēl kādu piemēru par drošības standartu izpratni var minēt saistībā ar kādas no Latvijas ne tik tālu esošas valsts ostām, kas arī, atbilstoši IMO mājas lapā norādītajai informācijai, atbilst ISPS kodeksam, bet reāli vienīgais, kas nodrošina kodeksa prasības, ir plakāts trijās valodās, kurā rakstīts, ka šī teritorija atbilst ISPS kodeksa prasībām un neskaidrību gadījumā jāzvina uz tādu un tādu numuru. Vēl kādā citā pasažieru ostā ar

dzeltenu krāsu novilkta svītra uz asfalta, kas it kā norobežo šo īpaši apsargājamo teritoriju un ierobežo cilvēku piekļuvi ostai. Ja vēl pirms neilga laika kāds varēja atļauties būt labticīgs un domāt, ka svītra uz asfalta kādu attur no piekļūšanas ostai, tad tagad, sakarā ar bēgļu pieplūdumu šajā valstī viss ir mainījies. Baid pat iedomāties, kas un cik ļoti var mainīties tuvākajā nākotnē, bet tas jau ir cits temats. Rezumējot ISPS kodeksa prasību ievērošanu Eiropā, varu teikt, ka esmu nepatīkami pārsteigts par trūkumiem šo prasību realizācijā. Diemžēl Eiropā nav vienotas pieejas ISPS kodeksa lietošanā.

– Ja runājam par nosacīto Latvijas, Lietuvas, Igaunijas un Polijas reģionu, vai arī šeit varētu rasties kāds apdraudējums?

– Arī šajā reģionā dažu pēdējo mēnešu laikā bēgļu un nelegālo migrantu kontekstā situācija ir mainījusies, jo mēs nedzīvojam nošķirti

kuģa kāds vēlas nokļūt ar neatbilstošiem vai viltotiem dokumentiem, reizēm tiek atrastas cigaretes un retu reizi arī nelielā apjomā narkotikas.

– Kas notiktu, ja es, piemēram, staigātu pa ostas teritoriju un fotografētu? Vai man vispār kāds pievērstu uzmanību?

– Ostas aizsardzības noteikumos ir rakstīts, ka drīkst fotografēt, ja tas ir saskaņots, tāpēc es jūsu vietā vispirms saņemtu šādu atļauju. Bet domāju, ka apmēram piecu minūšu laikā kāds noteikti pie jums pienāks un vairāk vai mazāk maigi jūs aizvedīs uz apsardzes telpām, lai noskaidrotu lietas apstākļus. Īpaši tas attiecas uz kritiskās infrastruktūras objektiem, kuru uzraudzību veic arī Drošības policija, un tad darīšana var būt ar vīriem *pelēkos vadmalas svārkos*. Ostās nosacīti ir četru kategoriju objekti: pasažieru terminālis, naftas un gāzes termināļi, konteinertermināļi un pārējie, un uz



no Eiropas un pārējās pasaules. Kas attiecas uz Latvijas ostām, tad varu teikt, ka mums nav par ko kaunēties, jo te tiek ievērotas ISPS kodeksa prasības. Pie mums ir bijuši arī pārbaudītāji, kuri norādījuši uz trūkumiem, kas gan nedaudz pārsteidz, ja vērtējam Latvijas ostas uz Eiropas kopējā fona. Bet tā jau ir veca patiesība: kur ir ieviesta sistēma, tur ierodas pārbaudītāji, lai atklātu nepilnības. Ja šāda sistēma nav ieviesta, tad uz turieni pat nav vērts braukt. Tomēr statistika ir nepielūdzama: tajās ostās, kur nav pienācīgas kontroles, ostu teritoriju šķērso ievērojams bēgļu, ieroču un narkotiku apjoms.

– Kāda situācija ar kontrabandas kravām ir Latvijā?

– Latvijas ostās ir robežsardze, muita un drošības policija, kas godīgi veic savus pienākumus. Robežsargi atklāj gadījumus, kad uz

katru no tiem attiecas savas īpašās prasības. Piemēram, naftas un gāzes termināļi tiek klasificēti kā īpaši infrastruktūras objekti, tāpat arī konteinertermināļi, caur kuriem iet arī militārās kravas.

– Vai jūsu resursi ir pietiekami, lai veiktu uzraudzību?

– Jūras administrācijā strādā divi inspektori un viens eksperts, kas Latvijas ostās nodrošina ISPS kodeksa uzraudzību. Lielu darbu veic Jūras spēku krasta apsardze. Tagad varam būt apmierināti, ka 2003. gadā bijām pietiekami tālredzīgi un izveidojām sistēmu, kas tagad labi funkcionē, sevi attaisno un ļauj pilnvērtīgi izmantot esošos resursus – Jūras administrāciju, Drošības policiju, robežsardzi, muitu un citas struktūras, lai pildītu ISPS kodeksa prasības.■

Anita Freiberga

„Es neticu aklam patriotismam”

„Es neticu aklam patriotismam, taču lielākoties pirmais solis, lai kļūtu par NBS virsnieku, tiek sperts tieši patriotisku jūtu un domu iespaidā. Tikai pēc tam seko visi pārējie apsvērumi,” saka Jūras spēku virsleitnants, patruļkuģa „Skrunda” komandieris **ANDREJS ZIŅĪS**.

Andrejs līdz 10 gadu vecumam kopā ar vecākiem dzīvojis Krimā, jo tēvs dienēja Jūras kara flotē. Ģimene atgriezās Latvijā 1991. gadā. „Man nācās ļoti īsā laikā apgūt latviešu valodu, es mācījos paralēli latviešu un vācu valodu, angļu valodu iemācījos vēlāk, studiju laikā, toties tagad varu brīvi runāt četrās valodās. Pabeidzu vidusskolu un gatavojos doties mācīties uz Hamburgu, biju saņēmis stipendiju sociālo zinātņu studijām, taču, kamēr tika kārtoti papīri, biju iesniedzis dokumentus arī Jūras akadēmijā. Uzzināju, ka esmu uzņemts akadēmijā, turklāt budžeta grupā, un tad bija ātri jāizlemj. Nolēmu palikt un mācīties Latvijā,” atceras Andrejs.

Priekšstats par jūrnieka darbu bijis no tēva stāstītā, tēvs atbalstījis dēla izvēli, kaut gan Andrejs mācījies par tirdzniecības flotes, nevis kara jūrnieku. Pirmā reālā saskare



ar izvēlēto profesiju bijusi pirmajā kursā, dodoties uz pusgadu jūras praksē. „Tolaik pirmā prakse bija pirmajā kursā, un varbūt tāpēc, ka tas bija tik ātri, varbūt tāpēc, ka tik ilgi, tas ir laiks, kas palicis prātā uz visu mūžu. Tika iegūta ļoti vērtīga pieredze, ko izmantoju gan studiju gados, gan vēlāk darba gaitās. Otrā prakse nebija tik veiksmīga, ļoti ilgi stāvējām pie Āfrikas krastiem, gaidot izkraušanu. Darbs uz kuģa jau notika arī tad, taču, ja nebūtu paša ieinteresētības, man kā topošajam stūrmanim tas būtu zemē nomests laiks. Droši vien arī šai pieredzei bija zināma loma, kad pēc akadēmijas bija jāizlemj, ko darīt tālāk,” spriež virsnieks.

Pēc akadēmijas absolvēšanas jaunajam stūrmanim bija vieta uz viena no „Latvijas kuģniecības” tankkuģiem, taču bija arī iespēja mācīties tālāk Aizsardzības akadēmijā un kļūt par Jūras spēku virsnieku. „Tā vasara man bija tāds pārdomu laiks. Bija 2006. gads, un es aprēķināju, ka, strādājot par trešo stūrmani tirdzniecības flotē, nopelnīšu aptuveni tikpat, cik Jūras spēkos. Par Jūras spēkiem izšķirties pamudināja tas, ka nebūs uz ilgu laiku

jāpamet ģimene. Tā kā man jau bija augstākā izglītība, Aizsardzības akadēmijā bija jāiziet komandējošā sastāva virsnieku apmācība, kas ilga divarpus gadus. 2009. gadā sāku dienestu Liepājā uz kuģa „Virsaitis”. Pēc gada tiku pārcelts uz patruļkuģi „Lode” – bija tāds, jau tolaik vecs, no norvēģiem „mantots” kuģis,” stāsta Andrejs.

Dienests Jūras spēkos, protams, atšķiras no darba tirdzniecības flotē, kam studenti tiek gatavoti Jūras akadēmijā. „Atšķiras dažādu starptautisko konvenciju prasības, piemēram, žurnālu aizpildīšana, taču visvairāk atšķiras darbs ar personālu. Tirdzniecības flotes jūrniekiem regulāri jāapmeklē dažādi kursi, bet Jūras spēkos mācības notiek vairāk uz vietas. Patiesībā atšķiras arī cilvēku attiecības, kaut vai tādēļ vien, ka lielākoties pēc darba dienas katrs var doties uz savām mājām. Tirdzniecības flotē ir citādi: kur tad tu aizbēgsi, jābūt kopā vairākus mēnešus, patīk vai nepatīk. Es sevi uzskatu par komunikablu cilvēku, man nekad nav lielas grūtības sagādājusī dažādu konfliktu risināšana, un tas, protams, darbā ļoti noder. Kad sāku strādāt, obligātais



dienests jau bija atcelts. Cilvēkiem, ar kuriem strādāju, darbs Jūras spēkos bija pašu brīva izvēle, un tas, manuprāt, ir ļoti svarīgi. Sāku strādāt finanšu krīzes laikā, tas bija interesants laiks, vajadzēja no komplektēt kuģu apkalpes, lai tās būtu darba spējīgas. No vienas puses, Jūras spēkos tomēr bija stabils darbs un alga, no otras puses, daļa cilvēku gāja prom, cerot citur nopelnīt vairāk."

2011. gadā Andreju aizkomandēja uz Vāciju, kur tapa jaunā parauga patruļkuģis „Skrunda” – pirmais no pieciem jaunajiem Latvijas vajadzībām būvētajiem kuģiem. „Es nonācu uz pilnīgi jauna kuģa, tas vien jau bija ļoti pozitīvi. Līdz tam jaunākais man bija kuģis „Bulduri”, uz kura biju pirmajā praksē, tas bija būvēts 1983. gadā, pēc tam katrs mans nākamais kuģis bija vecāks, visvecākais bija „Lode”, būvēts 1968. gadā. Bet uz „Skrundas” viss vēl bija svaigs, smaržoja pēc krāsas. Mums bija jāsakārto normatīvā bāze, jāpārbauda un jānosaka, uz ko šāds kuģis ir spējīgs. Pēc tam jau visu nākamo „Skrundas” tipa kuģu komandas mācījās no mums, bet mēs paši mācījāmies vēl uz vietas Vācijā. Te lieti noderēja mana vācu valoda! Pēc tam es kā navigācijas speciālists biju arī visu pārējo no jauna būvēto kuģu pieņemšanas komisijās,” atceras Andrejs. Nu jau trīs gadus viņš ir kuģa „Skrunda” komandieris.

Salīdzinot darbu tirdzniecības flotē un Jūras spēkos, Andrejs uzsver, ka iespēja būt kopā ar ģimeni nav vienīgā priekšrocība. „Svarīgas ir sociālās garantijas. Tirdzniecības flotē gandrīz viss ir atkarīgs tikai no kuģu kompānijas politikas. Man pašam bija nepatīkams gadījums, kad vēl prakses laikā ne savas vainas pēc guvu traumau. Jā, man tikai sniegta visa nepieciešamā medicīniskā palīdzība, taču, ja būtu zaudējis darba spējas, es faktiski nesapemtu neko. Man ļoti pozitīvs šķiet arī darba kolektīva pastāvīgums. Pēdējos gados tirdzniecības flotē izzūd tāds jēdziens kā kuģa komanda, tagad apkalpe tiek no komplektēta tikai vienam reisam, nākamajā reisā nonāc uz cita kuģa kopā ar pilnīgi citiem cilvēkiem. Jūras spēkos komanda mainās ļoti



Talka Skrundā – pilsētā, kuras vārdā nosaukts kuģis, ko komandē Andrejs.



Filipīniešu matrozis nocelts no tirdzniecības kuģa, lai nogādātu krastā medicīniskā aprūpe.



pakāpeniski – cilvēki aiziet, iegūstot augstākas dienesta pakāpes. Mēs esam sastrādājušies, ļoti pazīstam cits citu, ļoti zinām, ko cits no cita varam sagaidīt."

Kuģa komandieris skaidro, ka uz Jūras spēku kuģiem ir divi darba režīmi – dežūrrežīms un ikdienas režīms. Ja kuģis ir dežūrrežīmā, tad visa komanda dzīvo uz kuģa un ir gatava jebkurā brīdī iziet jūrā. Ikdienas režīmā jūrnieki ik rītus ierodas uz kuģa kā uz darbu. Pēc senas tradīcijas diena Jūras spēkos sākas pulksten 7.20. Diena paiet, galvenokārt rūpējoties par to, lai kuģis visu laiku būtu tehniskā kārtībā, ja nepieciešams, tiek veikti remontdarbi, notiek mācības un treniņi personālam.

„Es kā komandieris esmu komandas saikne ar eskadru un ar NBS kopumā. Es esmu tas, kam jārisina jebkura veida problēmas, ja tādās radušās. Saprotu, ka lielā mērā tieši no manis ir atkarīga ne tikai kuģa un apkalpes gatavība pildīt savus pienākumus, bet arī mikroklimats uz kuģa,” atzīst Andrejs.

Brīvajā laikā viņa aizraušanās ir rīteņbraukšana un ceļošana. Ir apceļotas daudzas interesantas vietas, bet tagad Andrejs uz tām dodas otrreiz – kopā ar sešgadīgo dēlu. „Mana ģimene ir bijusi pie manis uz kuģa, esam arī kopā izgājuši jūrā. Puikam tas viss, protams, patīk. Kad atgriežos no mācībām, rādu viņam bildes un stāstu, kā mums gāja, tas viņam šķiet interesanti."

Uz jautājumu, vai viņš ieteiktu jauniešiem apgūt jūrnieka profesiju, virsleitnants Ziņģis atbild: „Ja man kāds prasītu padomu, tas nozīmētu, ka viņam jau šāda doma ir radusies, un tam ir kāds iemesls. Es teiktu – jā, ir vērts mācīties gan par tirdzniecības flotes, gan Jūras spēku virsnieku. Pats galvenais – cilvēkam ir jābūt komunikablam un gatavam strādāt komandā. Visu pārējo var iemācīties. Individuālistiem gan flotē būs grūti. Gan tirdzniecības flotē, gan it īpaši pie mums ārkārtīgi svarīgs ir darbs komandā, spēja saprasties un sastrādāties, jo mēs esam meklēšanas un glābšanas dienesta kuģa komanda, no mums ir atkarīgas cilvēku dzīvības."

Sarma Kočāne



No 2. līdz 4. septembrim Anīkščos (Lietuva) notika Baltijas valstu jūras administrāciju ikgadējā tikšanās. Sanāksmes galvenais mērķis bija dalīties pieredzē par gada laikā paveikto, pārrunāt kopīgās problēmas un meklēt to risinājumus, kā arī saskaņot viedokļus dažādos starptautiskā mērogā aktuālos jūrniecības nozares jautājumos.

Šāds ikgadējs pasākums tiek organizēts kopš 1997. gada kādā no Baltijas valstīm, un šogad kolēģus uzņēma Lietuvas Jūras administrācija.

Sanāksmē administrāciju vadītāji informēja kolēģus par nozares

aktualitātēm savā uzņēmumā un valstī. Lietuvas pārstāvji pastāstīja, ka jūrnieku eksaminācijas sistēma ir pilnībā datorizēta, kas ļauj ietaupīt gan laiku, gan cilvēku resursus. Lietuvā darbu sākusī kuģu monitoringa sistēma NLESIS, kas pieejama jebkuram interesentam. Pagājušajā gadā nedaudz mainīti Lietuvas jūrnieku formas tērpi un to valkāšanas kārtība. Lietuvā šogad atzīmēta Starptautiskā bāku diena, šajā dienā apskatei bija atvērtas Klaipēdas un Sventājas bākas, sabiedrības interese bijusi ļoti liela. Lietuvas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienests gatavojas pievienoties FAMOS projektam, kurā jau darbojas kolēģi no Igaunijas un Latvijas.

Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš informēja par administrācijas veikumu Latvijas prezidentūras ES laikā. Latvijā problēmas rada jūrniecības izglītības koncepcijas izstrāde, jo ir grūti vienoties ar Izglītības un zinātnes ministriju, galvenokārt jautājumā par jūrskolām. Latvijā veiksmīgi izdevies panākt, ka mainās proporcija starp ierindas jūrniekiem un jūras virsniekiem – jūras virsnieku skaits pieaug. Latvijas Kuģu reģistrā pakāpeniski pieaug kuģu skaits, no reģistra gan aizgājuši lielie pasažieru kuģi, bet to vietā nāk kravas kuģi. Kopš

2012. gada neviens Latvijas karoga kuģis nav aizturēts ārvalstu ostās.

Igaunijas Jūras administrācijai mainījusies vadība, par administrācijas direktoru kļuvis Rene Arikasts. Arī igauņi, tāpat kā latvieši, lepojas ar to, ka pēdējo gadu laikā ārvalstu ostās nav aizturēts neviens Igaunijas kuģis. Igaunijā ir veikta pilnīga jūrā esošo salu uzskaitē un konstatēts, ka salu kopējais skaits ir 2222. Igaunijas Jūras administrācija iegādājusies jaunus pasažieru prāmjus satiksmes uzturēšanai starp lielākajām salām. Tāpat kā Lietuvā, arī Igaunijā nopietni tiek strādāts pie projekta par bāku atvēršanu publiskai apskatei.

Konkrēti profesionālie jautājumi tika izskatīti darba grupās, ko veidoja administrāciju speciālisti, kuri ikdienā nodarbojas ar līdzīgiem jautājumiem – kuģošanas drošību, jūrnieku sagatavošanu un sertifikāciju, kuģu un ostu aizsardzību un hidrogrāfijas darbiem.

Kuģošanas drošības un vides aizsardzības darba grupas dalībnieki dalījās pieredzē par ostas valsts kontroles un karoga valsts kontroles pasākumu īstenošanu. Visu triju valstu pārstāvji atzina, ka metodika, ko izmanto Parīzes saprašanās memoranda ietvaros, lai noteiktu kuģu atrašanos *baltaajā, pelēkajā*

un *melnajā* sarakstā, nav godīga attiecībā pret valstīm ar salīdzinoši nelielu floti.

Runājot par Starptautiskās konvencijas par darbu jūrniecībā ratificēšanu un ieviešanu, īpaša uzmanība tika pievērsta darbam ar jūrnieku sūdzībām, jo arvien vairāk jūrnieku ir gatavi šādā veidā aizstāvēt savas tiesības. Tika izskatīts jautājums par sēra satura ierobežojumiem kuģu degvielā. Šajā jomā nevienā no valstīm līdz šim nav konstatēti pārkāpumi.

Sanāksmes dalībnieki bija vienprātis, ka nopietns izaicinājums būs Balasta ūdeņu pārvaldības konvencijas ieviešana, jo šai sakarā būs nepieciešams liels darbs visu triju valstu likumdošanas jomā.

Jūrnieku sagatavošanas un sertifikācijas darba grupa apmainījās ar informāciju par e-kursu izmantošanu neklātienēs studiju procesā. Kopējais secinājums: kaut gan tā ir perspektīva mācību forma, pagaidām vēl ir pārāk maz informācijas, lai izdarītu nopietnus secinājumus. Latvijas un Lietuvas pārstāvji apsprieda prasības, kas jūras praksē izvirzāmas studentiem, kuri apgūst elektromehāniķa profesiju. Tāpat darba grupā tika skatīti jautājumi par sertifikātu izsniegšanu jūrniekiem un par mācību programmu satura novērtēšanu un kvalitātes kritērijiem.

Hidrogrāfijas darba grupas uzmanības lokā bija finansējuma piesaistīšana hidrogrāfisko darbu optimizēšanai un apjoma palielināšanai. Par sevišķi nopietnu problēmu to atzina Lietuvas hidrogrāfi, kuri pauda apņēmību iesaistīties starptautiskos projektos, kā to jau veiksmīgi dara Igaunijas un Latvijas kolēģi. Igaunijā prezentēja sistēmu, ko izmanto efektīvai hidrogrāfisko, aeronavigācijas un flotes pakalpojumu plānošanai. Latvijas un Lietuvas hidrogrāfi atzina, ka šāda sistēma vērtējama pozitīvi un to varētu ieviest arī citās valstīs.

No darba brīvajā laikā Lietuvas Jūras administrācijas pārstāvji iepazīstināja savus viesus ar Anīkšču apkārtnes dabas un tūrisma objektiem, kā arī tika sarīkots basketbola turnīrs starp triju valstu komandām.■

Ostas valsts kontroles kampaņā septembrī nopietni pārkāpumi nav konstatēti

Koncentrētās ostas valsts kontroles kampaņas pirmajā mēnesī septembrī Latvijas ostās pārbaudīts 21 ārvalstu kuģis. Nopietni pārkāpumi nav konstatēti, neviens kuģis nav aizturēts. Rīgas ostā pārbaudīti 12 kuģi, Ventspilī seši un Liepājā trīs.

Katru gadu no 1. septembra līdz 30. novembrim visās Parīzes saprašanās memoranda par ostas valsts kontroli (PMoU) dalībvalstīs notiek koncentrētā ostas valsts kontroles kampaņa. Šogad kampaņas laikā inspektori pārbauda kuģu apkāpes informētību par iekļūšanu un darbu slēgtās telpās, kurās atrašanās var kļūt bīstama. Kampaņas mērķis ir nodrošināt SOLAS konvencijai atbilstošus efektīvus

pasākumus un procedūras, lai jūrnieki, iejot slēgtās telpās, netiktu apdraudēti.

Pārbauzu laikā inspektori uzdod jūrniekiem konkrētus jautājumus, lai pārliecinātos par apkāpes zināšanām par iekļūšanu un darbu slēgtās telpās, par iespējamo apdraudējumu un nepieciešamajiem drošības pasākumiem. Inspekciju gaitā tiek kontrolēts, kā uz kuģa pārbauda gaisa kvalitāti slēgtās telpās, lai pārliecinātos, ka cilvēkam atrasties konkrētajā telpā ir droši.

Kampaņas pirmajā mēnesī ārvalstu ostās pārbaudīti vairāki Latvijas karoga kuģi. Arī uz mūsu kuģiem viss bijis kārtībā, pārkāpumi nav konstatēti.■

Navigācijas līdzekļu apsaimniekotāju tikšanās

Septembrī Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta speciālisti Pāvilostā organizēja tikšanos Latvijas ostu pārstāvjiem, kuri veic navigācijas tehnisko līdzekļu (bāku, boju un citu kuģošanai domātu zīmju un norāžu) apsaimniekošanu Latvijas teritoriālajos ūdeņos.



Šādas tikšanās ir tradicionālas, un to galvenais mērķis ir informēt navigācijas līdzekļu apsaimniekotājus par nozares jaunumiem un kopīgi izdiskutēt svarīgākās problēmas. Ostu pārstāvji iepazīstas ar kolēģu pieredzi, tādēļ pasākums katru gadu tiek rīkots citā Latvijas ostā.

Pāvilostā bija ieradusies speciālisti no visām ostām, izņemot Enguri un Roju. Izrādot interesi par navigācijas līdzekļu un hidrogrāfijas

jautājumiem, sanāksmē piedalījās arī Liepājas ostas kapteinis.

JA HD vadītājs Aigars Gailis informēja ostu pārstāvjus, ka pašlaik tapšanas stadijā ir noteikumi par navigācijas līdzekļu apsaimniekošanu un tehniskajām prasībām. Līdz šim šos jautājumus regulēja divi atsevišķi noteikumi, kuros daudzas lietas pārklājās, turklāt līdzšinējie noteikumi bija novecojuši, daļa prasību saglabājušās vēl no padomju laikiem.

Apspiežot ostu problēmas, vairāku ostu pārstāvji pauda neizpratni – esot dzirdētas runas par iespējamām pārmaiņām Pāvilostā, par ostas pārvaldnieka nomaigu, ko it kā iecerējusi pašvaldība. „Uz vietas Pāvilostā mēs redzējām, ka pēdējo gadu laikā tiešām daudz ir izdarīts ostas attīstības labā. Tas noteikti ir ostas pārvaldnieka nopelns, ko nevar nenovērtēt,” pēc tikšanās savu viedokli pauda A. Gailis.■

Mazajās ostās notiks sanāksmes par aizsardzības jautājumiem

30. septembrī Latvijas Jūras administrācijā notika administrācijas speciālistu un mazo ostu pārstāvju tikšanās, lai pārrunātu ar ISPS kodeksa prasību izpildi saistītus jautājumus.

Lielajās ostās Rīgā, Ventspilī, Liepājā sanāksmes par kuģu un ostu aizsardzības jautājumiem notiek regulāri, turpretī tikšanās ar mazo ostu speciālistiem notika pirmo reizi. Sarunu gaitā tika panākta vienošanās, ka turpmāk arī mazajās ostās tiks organizētas sanāksmes, kurās JA kuģu un ostu aizsardzības inspektori konsultēs ostu speciālistus par aizsardzības jautājumiem. Pirmā šāda sanāksme plānota 12. novembrī Skultē, pēc tam 26. novembrī Mērsragā.

JA Kuģošanas drošības departamenta direktors Raitis Mūrnieks skaidro, ka nepieciešamību aktualizēt kuģu un ostu aizsardzības jautājumus nosaka drīzumā gaidāmā Āfrikas un Āzijas bēgļu uzņemšana, jo pastāv iespēja, ka Latvijā izmitinātie bēgļi varētu meklēt ceļus, kā nokļūt ekonomiski attīstītākajās Eiropas valstīs.

Valsts pārvaldes Atvērto durvju diena

9. oktobrī Latvijas Jūras administrācija jau tradicionāli piedalījās valsts pārvaldes Atvērto durvju dienā, ko katru gadu visā Latvijā organizē Valsts kanceleja sadarbībā ar valsts pārvaldes institūcijām.

Dienas pirmajā pusē JA speciālisti piedalījās kopīgā pasākumā Satiksmes ministrijā, kur savā stendā skolēnus informēja par JA darbību, jūrniecības izglītību un jūrniecības nozares konkursu vidusskolēniem „Enkurs”. Lai pārbaudītu savas zināšanas par jūrniecības tematiem, pasākuma apmeklētāji varēja piedalīties nelielā konkursā un pacinīties par AS „Tallink Latvija” dāvēto balvu – krūža ceļojumu uz Stokholmu, kā arī iemācīties siet jūnieku mezglus.

Pēcpusdienā JA skolēniem organizēja tikšanos Novikontas Jūras koledžā, kur jaunieši ne tikai vairāk uzzināja par jūras virsnieka specialitāti, bet arī izmēģināja spēkus kuģa vadīšanā, izmantojot profesionālus kuģu vadības treniņierus.

Kuģniecības izstādē Donso Latviju reklamē kā zviedru kuģu īpašniekiem interesantu karogvalsti



Artūrs Ošs un Ģirts Aleksandrovs
izstādē „DSM 2015”.

1. un 2. septembrī Zviedrijā, Donso salā, notika kuģniecības izstādē „DSM 2015” (*Donso Shipping Meet*), kurā piedalījās arī Latvijas Jūras administrācijas pārstāvji – valdes priekšsēdētāja padomnieks Ansis Zeltiņš, Kuģu reģistra inspektors Ģirts Aleksandrovs un Kuģošanas drošības inspekcijas vadītājs Artūrs Ošs.

Donso ir neliela sala Gēteborgas dienvidu arhipelāgā. Salā dzīvo vien aptuveni 1400 cilvēku, taču šeit mājvietu radušas ap 10 kuģniecības kompānijas, kas pārvalda turpat 100 kuģu, galvenokārt tankkuģus. Salas iedzīvotāju nodarbošanās izsenis bijusi zveja vai kravu pārvadājumi – atkarībā no tā, kura nozare konkrētā laikā izrādījies konkurētspējīgāka. Arī pasaulē

lielākās privātās kuģošanas kompānijas „Stena Line” īpašnieku Olsonu dzimta ir cēlusies no Donso salas.

Izstādē „DSM” tiek uzskatīta par lielāko kuģniecības notikumu Zviedrijā, un šogad tajā piedalījās ap 1000 dalībnieku un vismaz 60 kuģu īpašnieku pārstāvji.

Latvijas pārstāvji izstādē piedalījās jau otro reizi, un galvenais uzdevums, gan noformējot JA stendu izstādes paviljonā, gan arī personīgi tiekoties ar kuģu īpašniekiem, bija sniegt pietiekami plašu informāciju par jūrniecības nozari Latvijā, Latvijas Kuģu reģistra pakalpojumiem un Latvijas karoga priekšrocībām.

„Zviedru konservatīvās nodokļu politikas dēļ daudzi zviedru kuģu īpašnieki pēdējos gados vērtē, meklē un izvēlas iespējas savus kuģus reģistrēt citās valstīs, un Zviedrijas karoga flote strauji sarūk. Šajā situācijā Latvijas Kuģu reģistrs saskata iespēju piedāvāt un reklamēt savus pakalpojumus. Mēs spējam piedāvāt interesantus, kompleksus un konkurētspējīgus karogvalsts pakalpojumus, īpaši tiem kuģiem, kuru pamata kuģošanas rajons ir ES un kuriem ES dalībvalsts karoga nepieciešamību diktē tirgus. Izvēloties Latvijas karogu, kuģu īpašniekam ir iespēja izvēlēties sev piemērotu risinājumu, kas nekādā veidā neliek mainīt uzņēmuma vai kuģu pārvaldības pierasto struktūru, un tas ir būtiski,” skaidro A. Zeltiņš.

Zviedru kuģu īpašniekiem Latvijas vārds nav svešs, jo daudzās Zviedrijas kompānijās strādā latviešu jūrnieki, kuri, kā atzīst paši zviedri, radījuši pozitīvu iespaidu par Latviju.

Pasākuma gaitā JA darbiniekiem bija tikšanās ar Zviedrijas kuģniecības kompāniju „Terntank Rederi AS”, „Rederi AB Donsötank”, „Erik Thun AB”, „Sirius Shipping”, „Wisby Ship Management” pārstāvjiem.

„Osta. Cilvēks. Vēsture”

16. oktobrī Rīgā, Doma laukumā, atklāja starptautisku brīvdabas lielformāta fotoizstādi „Osta. Cilvēks. Vēsture”. Deviņdesmit deviņās fotogrāfijās aplūkojama Rīgas ostas ikdiena, darba ritms, cilvēki



un vēsturiskā izaugsme. Vairums izstādes fotogrāfiju tapušas šā gada septembrī starptautiskās foto akcijas laikā, kad vairāk nekā 250 fotogrāfu no deviņām valstīm desmit dienas dokumentēja ostas darbību. Izstādē iekļauti 33 autoru darbi, astoņi no tiem akcijas fotokonkursa laureāti. Izmantotas arī fotogrāfijas no Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja arhīva. Vecākā no tām datēta ar 1860. gadu. Izstāde Doma laukumā būs skatāma līdz 18. novembrim. ■

Attīra Liepājas Karostas kanālu

Pilnsabiedrība „GTL GT Inspekt” veic darbus Eiropas Savienības Kohēzijas fonda projektā „Liepājas ostas Karostas kanāla zemūdens būvlaukuma attīrīšanas darbi no mazizmēra un lielizmēra tehnogēniem priekšmetiem”, lai sagatavotu kanāla zemūdens būvlaukumu grunts attīrīšanas darbiem. Atbilstoši iepirkuma nosacījumiem visi darbi ir sadalīti trijās daļās. Darbu izmaksas ir 4 763 357 eiro bez pievienotās vērtības nodokļa. Paralēli tiek īstenots arī pilotprojekts „Liepājas ostas Karostas kanāla gultnes attīrīšana no piesārņojuma un tālākās darbu tehnoloģijas noteikšana”, ko realizē personu apvienība „Eko osta RR”. Šo darbu izmaksas ir 2 192 095 eiro bez PVN. Vairāk nekā 50 ūdenslīdzēju iesaistīti Karostas kanāla tīrīšanā. Tas ir apjomīgs projekts, kura gaitā piesārņotā grunts tiks attīrīta no dažādiem priekšmetiem, smagajiem metāliem un naftas produktiem. Projektu īsteno Liepājas speciālās



ekonomiskās zonas pārvalde, piesaistot Eiropas Savienības struktūrfondu finansējumu. Karostas kanāls ir viena no piesārņotākajām vietām Baltijas jūras reģionā. Piesārņojumu veido galvenokārt padomju armijas atstātais militārais mantojums. Vietā, kur tiek šķiroti no ūdens izvilkti priekšmeti, veidojas rūsas klātu atkritumu kalni. ■

Svētupes nēģu tacis.



Nēģu dienu Salacgrīvas novadā svin no rīta līdz vakaram

Oktobra otrajā sestdienā Salacgrīvas pusē svin Nēģu dienu. Šī ir reize, kad goda vietā tiek celts apaļmutnieks nēģis, tā zveja, zvejas vietas un lietas, kā arī zvejas vīri. Lai diena būtu interesantāka, novada tūrisma informācijas centrs aicināja svētku viesus piedalīties spēlē „Apceļo visus nēģu tačus!” – apmeklēt 1., 2., 3. nēģu taci Salacgrīvā un Svētupes nēģu taci, kā arī piedalīties Dabas izziņas pārgājienā.

Padziļinās Salacgrīvas ostu

2015. gada 17. septembrī Vides pārraudzības valsts birojā tika iesniegta ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma aktuālā redakcija Salacgrīvas ostas un priekšostas rekonstrukcijai, ieskaitot akvatorijas padziļināšanu līdz septiņu metru atzīmei.

Salacgrīvas ostā apgrozījumu kāpina ceļinieki

Salīdzinājumā ar pērnā gada apgrozījums Salacgrīvas ostā šogad pieaudzis par 25%, turklāt ostā



vairāk kravu ievests, nekā izvests. Salacgrīvas ostas pārvaldnieks Ivo Īstenais atzīst, ka tas noticis, pateicoties „Via Baltica” rekonstrukcijai posmā no Svētciema līdz Ainažiem. Pērn astoņos mēnešos ostā neieveda ne šķembas, ne asfaltu, šogad ievestas 87 tonnas šķembu un 17 tonnas asfalta. Pieaudzis arī keramzīta imports. Toties klusums iestājies koksnes tirgū, īpaši sarkcīsis balķu un malkas eksports. ■

Pārdotas „Ventspils naftas” akcijas

Septembrī notika viens no lielākajiem darījumiem pēdējos gados. Uzņēmums „Euro-min Holdings (Cyprus) Limited” no akciju sabiedrības „Ventbunkers” meitasuzņēmuma AS „Latvijas Naftas tranzīts” iegādājās 43,25% AS „Ventspils nafta” (VN) akciju, maksājot 1,77 eiro par akciju. VN ir viena no lielākajām uzņēmumu grupām Latvijā, kas darbojas naftas produktu transportēšanas, pārkraušanas, uzglabāšanas un kuģošanas jomā. VN pieder 51% SIA „Ventspils nafta termināls” (lielākais naftas un naftas produktu terminālis Baltijā) kapitāla daļu, 66% SIA „LatRosTrans” kapitāla daļu un gandrīz puse – 49,94% – no AS „Latvijas kuģniecība” akcijām. Savukārt AS „Latvijas kuģniecība” ir viens no pasaules lielākajiem uzņēmumiem vidēja izmēra un *handy* tankkuģu segmentā.

Pāvilosta pievērš jauniešus jūrai

26. septembrī noslēdzās Jaunatnes politikas valsts programmas 2015. gadam atklātā projektu konkursa „Atbalsts jauniešu centru darbības nodrošināšanai pašvaldībās ar mērķi īstenot neformālās mācīšanās aktivitātes visiem jauniešiem, popularizējot līdzdalību un aktīvu dzīves veidu” atbalstītā Pāvilostas novada pašvaldības izstrādātā projekta „Jauniešu neformālās mācīšanās aktivitātes Pāvilostā „Jūras skartie” realizācija. Projekta ietvaros aptuveni 20 jauniešu ir apguvuši dažādas ar jūru saistītas pamatprasmes.

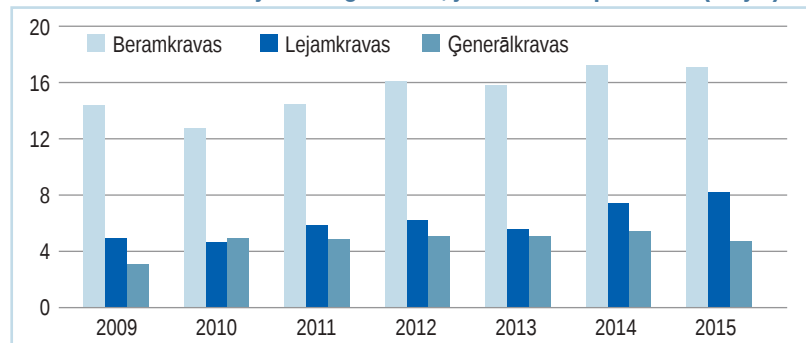
Mērsraga ostai ceļš vajadzīgs jau šodien

„Līdz 2020. gadam nav paredzēti Eiropas fondu līdzekļi valsts vietējo autoceļu asfaltēšanai, bet mums sakārtots Stendes – Mērsraga ceļš bija vajadzīgs jau vakar un ir vajadzīgs šodien, nevis pēc pieciem gadiem,” atzīst Talsu novada uzņēmēji. 49 kilometrus garais vietām grantētais ceļš no Mērsraga līdz Stendei ir pamatīgs izaicinājums kravas transportam – tas ir lūkumots, ar intensīvu satiksmi. Mērsraga ostas pārvaldnieks Jānis Budreika atzīst: „Ja ceļš būtu sakārtots, mums būtu mazākas izmaksas un mēs būtu konkurētspējīgi, tātad varētu palielināt eksportu, kas atkal dotu jaunas darba vietas.” Lai nokļūtu Mērsraga ostā, SIA „SBE Latvia” izmanto 20 kilometrus garāku apkārceļu, kas par vienu trešdaļu sadārdzina transporta izmaksas un neļauj konkurēt ar citiem uzņēmumiem Eiropā. ■

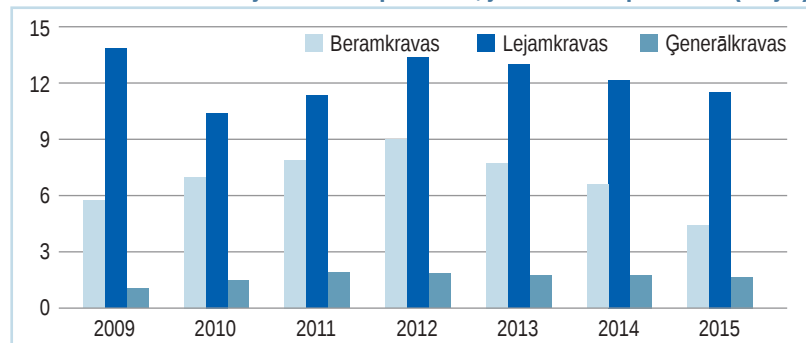
Dzelzceļa kravu pārvadājumu apjomu salīdzinājums, janvāris - septembris, tūkst. t

Pārvadājumu iedalījums	2011	2012	2013	2014	2015	2015./2014., %
Kopējais pārvadājumu apjoms	43 188,4	47 260,0	41 641,9	42 666,5	42 589,7	-0,2
Lekšzemes pārvadājumu apjoms	838,7	945,3	843,7	851,6	1 122,1	31,8
Starptautisko pārvadājumu apjoms	42 349,7	46 314,7	40 798,3	41 814,9	41 467,6	-0,8
Eksporta kravu apjoms	1 350,9	1 381,0	1 990,5	2 138,3	1 182,5	-44,7
Importa kravu apjoms	2 638,0	2 661,9	3 155,5	2 998,8	3 094,2	3,2
Kopējais tranzīta kravu apjoms	38 360,7	42 271,7	35 652,2	36 677,8	37 191,0	1,4
Tranzīta apjoms caur ostām	34 662,3	38 327,9	33 520,3	35 324,0	34 693,0	-1,8
Sauszemes tranzīts caur teritoriju	3 698,4	3 943,9	2 131,97	1 353,77	2 498,02	84,5

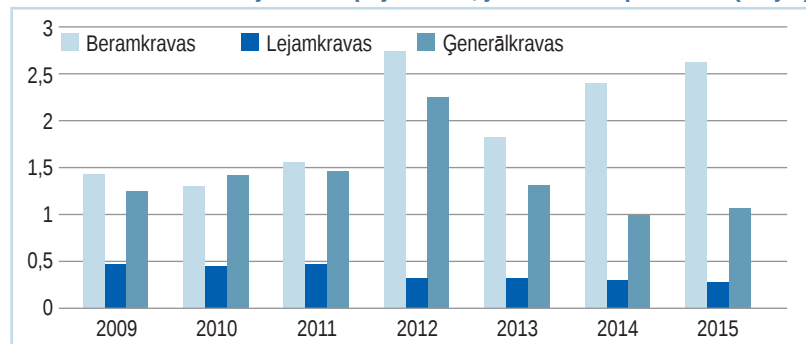
Kravu veidu salīdzinājums Rīgas ostā, janvāris - septembris (milj. t)



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



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



SM informācija



Ventspils brīvostas pārvalde neplāno paaugstināt maksu

2015. gada deviņos mēnešos visos Ventspils ostas termināļos kopā kravu apgrozījums sasniedzis 17,7 miljonus tonnu, kas ir mazāk salīdzinājumā ar to pašu laika posmu pagājušajā gadā. Tomēr, neskatoties uz piesardzīgajām kravu apgrozījuma prognozēm 2015. gadā un plānoto budžeta samazinājumu, Ventspils brīvostas pārvalde neplāno paaugstināt maksu par ostas pakalpojumiem un turpina ieguldīt ostas infrastruktūras uzturēšanā un attīstībā, kas palīdz uzlabot kuģošanas drošību, kā arī sakārtot pievaceļus termināļiem un industriālajām zonām. 2015. gadā ostas infrastruktūras projektos ieguldīs 25,6 miljonus eiro, no kuriem aptuveni 11,9 miljoni eiro būs ES fondu līdzfinansējums. Jau pabeigti vairāki vērienīgi infrastruktūras projekti: 12. piestātnes celtniecība, pievaceļu Ventspils brīvostas teritorijā esošajiem termināļiem un industriālajām zonām izbūve un rekonstrukcija, Ventspils brīvostas pārvaldes flotes piestātnes un Ziemeļu mola vilņu aizsargsienas rekonstrukcija. Turpinot attīstīt rūpniecisko sektoru, notiek ES fondu līdzfinansēta rūpniecisko ēku būvniecība – jūnijā atklāts un darbu sācis Elektronikas centrs un vēl turpinās Tehnoloģiju centra būvniecība.

Seši no desmit Ventspils brīvostas termināļiem 2015. gada pirmajos deviņos mēnešos palielinājuši kravu apgrozījumu attiecībā pret iepriekšējo gadu. Kravu pieaugums bijis SIA „Ventall Termināls” par 66%, AS „Ventbunkers” par 7%, AS „Ventspils tirdzniecības osta” par 6%, SIA „Noord Natie Ventspils Terminals” par 7%, SIA „Ventamonjaks serviss” par 8%. AS „Ventspils Grain Terminal” kravu apjoms palielinājies par 203%, jo pagājušā gada attiecīgajā periodā tika pārkrauti vien 75 tūkstoši tonnu.

Būtiski kravu apgrozījums sarucis trijos termināļos, kas arī galvenokārt ietekmē visas ostas kravu apgrozījuma rādītājus. Par 1,2 miljoniem tonnu jeb 14% samazinājies SIA „Ventspils nafta termināls” apgrozījums. AS „Baltic Coal Terminal” šogad pārkrauti tikai 1,5 miljoni tonnu akmensogļu, kas ir par 49% mazāk nekā pagājušā gada deviņos mēnešos. Katastrofāli rādītāji ir AS „Kālija parks”, kur deviņos mēnešos pārkrauti tikai 142 tūkstoši tonnu, kas ir par 89% jeb 1,2 miljoniem tonnu mazāk nekā pērn. Šie apjomi ļoti atpaliek no termināļu jaudas. 33 tūkstošu tonnu jeb 9% samazinājums salīdzinājumā ar pagājušo gadu ir SIA „Ventplac” terminālī.

Liepājas ostā dominē beramkravas

Šā gada septembrī Liepājas ostā pārkrauti 596,5 tūkstoši tonnu dažādu kravu, kas ir par 60,3% vairāk nekā 2014. gada septembrī. Liepājas SEZ pārvaldnieks Guntars Krieviņš atzīst, ka par to var pateikties veiksmīgajai graudaugu sezonai un lielākai rosībai ostas dziļūdens piestātnēs, kuras šā gada 1. septembrī no LSEZ AS „Liepājas osta LM” pārņēma LSEZ SIA „Ekers Stīvidors LP”. 2015. gada septembrī Liepājas ostā apkalpoti 109 kuģi un 2983 pasažieri.

Tradicionāli Liepājas ostā lielākais īpatsvars ir beramkravām, kas veido 80,8% no kopējā kravu apgrozījuma. Šā gada septembrī ostā pārkrauti 377,5 tūkstoši tonnu labības un tās produktu. Otra lielākā kravu grupa beramkravu segmentā bija būvmateriāli – 52,5 tūkstoši tonnu, sekoja cukurs, šķelda, minerālmēsli.

Ģenerālkravu grupā stabila ir ro-ro kravu plūsma, ko nodrošina regulārās prāmju līnijas Liepāja – Trāvēminde (Vācija) un Liepāja – Nīneshamna (Zviedrija), kā arī kokmateriālu kravas.

Zemās naftas cenas pasaules tirgū visbiežāk ietekmējušas lejamkravu apjomus. Lejamkravu apgrozījums šā gada septembrī bija 25,6 tūkstoši tonnu jeb 4,4% no visām kravām. 2015. gada deviņos mēnešos kopumā Liepājas ostā pārkrauti nepilni 4 miljoni tonnu, kas ir par 7,2% vairāk nekā gadu iepriekš. Beramkravas veido 2,62 miljonus tonnu jeb 66%, ģenerālkravas – 1,06 miljonus tonnu jeb 27%, bet lejamkravas – 268,7 tūkstošus tonnu jeb 7%.

No ostas kompānijām lielākais kravu apgrozījums no janvāra līdz septembrim bijis LSEZ SIA „Liepāja Bulk Terminal”, kas pārkrāvusi 1 443 307,01 tonnu (+15,7%) un LSEZ SIA „Ekers Stīvidors LP” (no 1. septembra tā pārņēmusi visu AS „Liepājas osta LM” darbību, t.sk. līgumus, stīvidoru un aģentešanas pakalpojumus) – 1 009 924,43 tonnas (+20%). Šā gada deviņos mēnešos Liepājas ostā apkalpoti 1006 kuģi, iebraukuši un izbraukuši 32,3 tūkstoši pasažieru, pārkrauto konteineru apjoms bija 2473 TEU, bet ro-ro vienību skaits – 26 789.



Artūrs Brokovskis.



Locis Eduards Štokolovs.



RO locis Elmārs Picalcelms.



Vienā ritmā sitas sirds

Ir agrs 22. septembra rīts, vēl tikai var nojaust, ka teju, teju uzlēks saule. Rīgas ostas kapteinis Artūrs Brokovskis mani brīdinājis nenokavēt, pirms septiņiem jābūt klāt Rīgas ostas Kuģu vadības centrā. Varēšu izbraukt ar loču kuteri, kas līdz pieņemšanas bojai nogādās loci uz kruīza kuģi „Aida Cara”.

Vēl tikai reizi oktobra sākumā šis kuģis ienāks Rīgā, un tad kruīza sezona būs beigusies, nu, tikai reizēm kāds *kruīznieks* atskries līdz Rīgai, iespējams, ap Ziemassvētku laiku. Ostā esmu krietni pirms noteiktā laika, jo man nepatīk kavēties. Šķiet, osta gul, bet tas ir mānīgs priekšstats, jo tā negul nekad. Strādā gan ostas termināļi, gan ostas Kuģu vadības centrs, kapteiņdienests, loči, ostas policija. Tu to neredzi, bet pilnīgi droši sajūti, kā šajā mehānismā darbojas visi zobrati, skrūves, ķēdes un atsperes. No ostas ar kravu aiziet kuģi, citi ierodas pēc kravas vai atved pasažierus.

Loču kuteris „Dēkla” aizskrien uz Daugavas kreiso krastu pēc loča un pēc mirkļa ir atpakaļ. Šķiet, gaidām „Dinu”, jaunāko un jaudīgāko no loču kuteriem, bet tā nerādās. Dzirdu īsas komandas no Kuģu vadības centra: ejiet ar „Dēklu”, pa ceļam pārsēdīsities, un ar to žurnālistu vairs nav laika kēpāties, lai paliek krastā. Vīri no „Dēklas” izliekas pēdējo piezīmi nedzirdam, un es ielevu „Dēklā”. Tā skrien, cik jaudas, uz to pusi, kur Daugava tūlīt, tūlīt saplūds ar jūru. „Nāciet, mums jāiet,” saka locis Eduards Štokolovs. Izejam uz nelielā „Dēklas” klāja, uz visām pusēm plīst Daugavas vilņi, redzu, ka mums tuvojas „Dina”, tātad tiešām būs jātiek no viena kutera uz otru. Tā īsti nav laika nedz apdomāt, nedz nobīties, kad robeža starp vienu un otru loču kuteri jau šķērsota. „Vai jums viss kārtībā?” jautā Eduards. Protams, pasmaidu, un ja arī būtu kā savādāk, es taču to nevienam neizrādītu. „Dina” uzņem ātrumu, un loča Elmāra Picalcelma rokas mājieni no „Dēklas” strauji attālinās.

„Divus kuģus šorīt jau izvedām no ostas, atvedām ločus un tagad ejam pakal kruīza kuģim. Tāds nu

ir tas ostas darbs, nemītīga kustība,” saka „Dinas” maiņas kapteinis Arnis Ķīsis, kurš šorīt te saimnieko kopā ar maiņas mehāniķi Andreju Foličevu.

Atšķirība starp „Dēklas” un „Dinas” ātrumu ir iespaidīga. „Pilns ātrums „Dinai” ir pāri trīsdesmit mezgliem, uz ceļa šo loču kuteri varētu salīdzināt ar mersedesu,” skaidro kapteinis. Tikai ceļā no Kuģu vadības centra, kur bāzējas loču kuteri un arī ledlauzis „Varma”, līdz pieņemšanas bojai un atpakaļ „Dina” salīdzinājumā ar loču kuteriem „Dēklu”, „Dori” vai „Dainu” ietaupa aptuveni stundu.

Svarīgākais ir saglabāt mieru

„Aida Cara” jau pietuvojusies pieņemšanas bojai un gaida loci. Jautāju, vai kavējamies, uz ko Eduards Štokolovs atbild, ka viss ir kārtībā, būsīm tieši laikā. Locis ir nopietns, šķiet, koncentrējas darbam, un es īsti nezinu, vai ir īstais brīdis viņu traucēt ar jautājumiem.

– Vai jums ir uztraukums, kad dodaties uz kuģi?

– Tas ir darbs, ko es daru jau daudzus gadus, tāpēc nevaru teikt, ka būtu kāds īpašs satraukums. Rīgas ostas akvatoriju pārzinu ļoti labi.

– Tomēr negribētos ticēt, ka katru dienu atkārtojas viena un tā pati situācija.

– Protams, atšķiras kuģi, ir dažādi laika apstākļi, bet tas pieder pie loču darba ikdienas, tāpēc to neuztveru kā kaut ko īpašu.

– Izskatāties nosvērts un koncentrējies, kas tad jūsu darbā ir pats svarīgākais?

– Pats svarīgākais ir saglabāt mieru jebkurā situācijā un rīkoties atbilstoši šai situācijai. Ja uznāk



uztraukums, tam nekādā gadījumā nedrīkst ļauties, jo locim pilnībā jākontrolē viss notiekošais.

– Tad jau jums jānodarbojas ar jomu vai ko tamlīdzīgu, lai spētu sevi tā koncentrēt.

– Cenšos sevi turēt rokās, un tas, protams, prasa pašdisciplīnu un gribasspēku.

– Vai bieži nākas sevi turēt rokās?

– Jāteic, ka visai bieži. Kaut vai sāk pūst stiprs vējš un kuģi nes virsū piestātnei, vai kaut kas tamlīdzīgs. Šādos brīžos ir ātri jāaptver, kas notiek, un acumirkļi jāsaprot, kā rīkoties. Te no svara ir katra sekunde, pieņemot lēmumu, nedrīkst kavēties un kļūdīties. Un vēl šādos brīžos ļoti svarīgi nekrist panikā.

– Jūs uzkāpjat uz kuģa un pārņemam kuģa vadību. Kapteiņi droši vien mēdz būt dažādi, kā ar viņiem atrodāt kopīgu valodu?

– Katrs kapteinis, tāpat kā katrs cilvēks, ir pilnīgi savādāks, un loča uzdevums ir atrast kopīgu valodu ar visiem. Kuģi vadīt ir daudz vieglāk, nekā tikt galā ar cilvēku, šajā gadījumā – kapteini.

– Sakiet, kādas gan varētu būt problēmas? Locis dara to, ko nosaka likums, un viss notiek.

– Ar pasažieru kuģu kapteiņiem parasti nekādas problēmas nerodas, jo uz šiem kuģiem strādā profesionāļi, inteliģenti un komunikācijai sagatavoti kapteiņi, bet kravas kuģu kapteiņi mēdz būt dažādi, gluži

i UZZIŅAI

Locis ir atbilstoši sertificēts speciālists – kvalificēts kuģu vadītājs ar plašām zināšanām par noteikta rajona ūdensceļiem, navigācijas līdzekļiem un jebkādiem citiem apstākļiem. Zināšanas viņš iegūst un nostiprina ilga praktiskā darba gaitā, tāpēc, pārzinot vietējos apstākļus, locis kuģa kapteinim var sniegt kvalificētus padomus navigācijā. Lai atvieglotu loča darbu, kā arī nodrošinātu kuģošanas drošību, navigācijas aprīkojuma ražotājfirmas strādā pie portatīva datorizēta navigācijas aprīkojuma izstrādes, kas būtu izmantojams arī loču darbā.

tāpat kā cilvēki krastā – ceļ iebildumus, sāk strīdēties.

Mūsu īsā saruna ir galā, jo Eduards Štokolovs ceļas, lai dotos uz „Aida Cara” veikt savus darba pienākumus. Cerams, ka ar šā kuģa kapteini locim atrast kopīgu valodu nebūs grūti. Viens solis, un Eduards ir uz *kruīznieka*, kur viņu jau sagaida apkalpes locekļi, un tālāk viss, kā jau reglamentā noteikts.

Jācenšas sekot līdzi visam jaunajam

„Dina” traucas atpakaļ uz Kuģu vadības centru. Jūras vērtos ienākusi „Aida Cara”, tai jāmēro vēl piecpadsmit kilometrus garš ceļš līdz Pasažieru ostai, bet mums aiz muguras palicis Austrumu un Rietumu mols, Daugavgrīvas bāka, termināļi un ostas piestātnēs piesietie kuģi. Ir parasta ostas darba diena. Pagājusi aptuveni stunda, kopš

►►► 42. lpp.



Loču kuģa „Dina” maiņas kapteinis Arnis Ķīsis.

Tikai viens solis, un locis jau ir uz kuģa „Aida Cara”.





Loču kuģa „Dina” maiņas mehāniķis Andrejs Foličevs.



►►► 41. lpp.

pametām Rīgas ostas Kuģu vadības centru. Dodos pie Rīgas ostas kapteiņa Artūra Brokovska, lai pateiktu paldies par iespēju pāris stundas elpot vienā ritmā ar ostu.

– Mūsu ostas loči ir izglītoti un profesionāli, tieši tāpat kā loču kuģu kapteiņi un mehāniķi. Kapteiņdienests tiešām ir ļabi saliedēta komanda, bet tas jau nenozīmē, ka reizēm negadās arī kāda kļūme, tieši tāpat kā uz ceļa, kur notiek dažādi negadījumi, jo transports ir tāda lieta, kur negadījumus nevar izslēgt. Nereti uz ločiem tiek attiecinātas situācijas, kurās viņi pēc būtības nav vainojami, tikai tik daudz, ka locis attiecīgajā brīdī ir bijis uz kuģa. Piemēram, Pīļu muižā starp piestātnēm ir deviņdesmit metru, bet kuģa garums ir astoņdesmit. Locis saka: izvedīsim kuģi ar pakaļgalu no piestātnes un Daugavā apgriezīsimies, bet kapteinis pieņem lēmumu apgriezties pie piestātnes un griežoties aizķer to. Kurš šajā situācijā ir vainīgs? No vienas puses, varētu domāt, ka locis, jo viņam vajadzēja stingrāk uzstāt, ka jādara tā, kā viņš saka, no otras, kuģa īpašnieku pārstāv kuģa kapteinis, kurš ir tiesīgs ar kuģi rīkoties tā, kā uzskata par pareizu. Protams, viņš ar piestātņi gan nevar rīkoties, kā ienāk prātā.

– Vai locis ir nodrošināts pret šādām situācijām?

– Visas loču darbības tiek ierakstītas audio un video, tāpēc neskaidribu gadījumā to visu var izpētīt. Loča pienākums strīdīgu situāciju reizēs ir sazināties ar Kuģu vadības centru un ziņot, ka kapteinis pieņēmis atšķirīgu lēmumu no tā, ko iesaka locis, tāpēc nav iespējama situācija, kad viens uz otru rāda ar pirkstu un nevar atrast vainīgo. Cilvēki ir dažādi, arī kapteiņi nav izņēmums, un vienmēr jāatceras cilvēka faktors, kas pamatā vainojams negadījumu un avāriju izraisīšanā. Vai tā būtu nesenā „Costa Concordia” avārija Itālijas krastos, vai „Mona Lisa” uzskriešana uz sēkļa Irbes šaurumā.

– Kā sekojat jaunajām tehnoloģijām, kas atvieglo cilvēka darbu?

– Pēdējos gados palielinās Rīgas ostā ienākošo kuģu tonnāža, kas

veicina kravu apgrozījuma pieaugumu, bet arvien lielāku kuģu ienākšana, protams, ietekmē arī kuģošanas, cilvēku un vides drošību. Tehniskā ziņā esam ļabi aprīkoti. 2014. gadā ostas pārvalde iegādājās Igaunijā būvētu ātrgaitas loču kuģi „Dina”, kas ļoti labi tur vilni, lieliski spēj manevrēt un pievienojās diviem esošajiem loču kuģiem – „Dorei” un „Dārtai”. Jau 2012. gadā Rīgas brīvostas pārvalde modernizēja Kuģu satiksmes vadības centra aprīkojumu. Ir uzstādīta radara trešā antena Kundziņsalā un loču dienests apgādāts ar portatīvo loču aprīkojumu. Ja šāda tehniskā nodrošinājuma nebūtu, uz mūsu ločiem skatītos kā uz aizvēsturi. Kad vasaras sezonā uz Rīgu nāk modernie kruīza kuģi un kapteiņi redz, ar kādu tehniku strādā ostas loči, viņi atzinīgi novērtē ne tikai mūsu loču darbu un kapteiņdienestu, bet spriež arī par kuģošanas drošību ostā, kas nenoliedzami ceļ Rīgas ostas prestižu. Tomēr tehniskais aprīkojums bez zinoša speciālista nav nekas, un esmu lepns, ka mūsu speciālisti ir īsti profesionāli. Tomēr jāatzīst, ka aprīkojums nekad nebūs absolūts, jo viss plūst un ātri mainās, tāpēc jācenšas sekot līdzi visam jaunajam. Tas vēl nebija nemaz tik sen, kad neviens pat nevarēja nosapņot, ka, sēžot ostā pie datora, varēs ne tikai redzēt visus kuģus jūrā, bet arī uzzināt visu nepieciešamo informāciju par tiem.

Kad ar Rīgas ostas kapteini Artūru Brokovski, no kura ir atkarīgs, lai ar kuģošanas drošību saistītās lietas ostā notiku bez starpgadījumiem un kuģošana būtu maksimāli droša, esam padzēruši kafiju un izskrējuši cauri loču lietām, gar ostas kapteiņa logiem cēli un droši garām iet „Aida Cara”. Tur uz kapteiņa tiltiņa stāv locis Eduards Štokolovs, kurš ļabi pazīst Rīgas ostu un spēj profesionāli rīkoties visvarīgākajās situācijās. Cerams, ka šodien nevajadzēs pieņemt ārkārtas lēmumus.

Ir saulaina 22. septembra diena. Osta strādā, katrs dara savu darbu, bet es saku lielu paldies visiem, kas man jāva ielūkoties ostas ikdienā! ■

Anita Freiberga

Vīri ar glanci

Rīgas brīvosta šobrīd ne tikai ieņēmusi līdera pozīcijas izaugsmē un attīstības perspektīvu ziņā Baltijas jūras austrumu krastā, bet nepārprotami mūsu tautsaimniecības vēsturē šarmē arī ar interesantiem cilvēkiem, lielām personībām, kuras savulaik likušas pamatus šīsdienas veiksmes stāstam. Šoreiz par trim no viņiem – Gunāru Rosu, Juri Krivoju un Georgiju Ševčku.

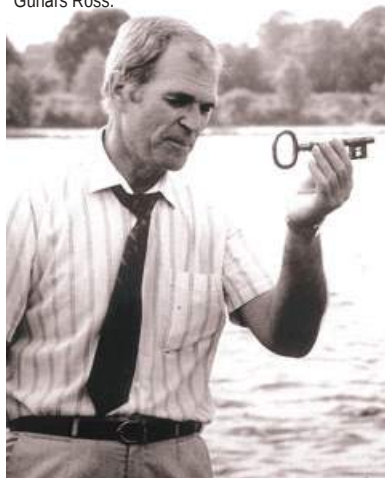
Džentlmenis ar raksturu

Taisnības labad tūdaļ jāpiebilst, ka šī nav ne enciklopēdiska izziņa, ne pilnīgi objektīvs viedo Rīgas ostas darbinieku izvērtējums. Šis atmiņas vairāk pretendē uz tā saucamo memuāru literatūru, kas tik pieprasīta aprindās, kur mīl un tur godā dzelteno presi.

Rīgas ostu pēc Latvijas valstiskās neatkarības atjaunošanas savās rokās ņēma vīri, kuri tā vai citādi daudzus gadus bija saistīti ar zvejas floti. Tiem, kas cerēja, ka nu ostas vadības latīņa kritīs teju vai līdz zemei, jau pirmajos mēnešos nācās smagi vilties. Pārvaldes darbu ar sev vien zināmām metodēm un džentlmeņa eleganci Gunārs Ross virzīja pretim rietumnieciskām vērtībām. Vai ostas daudznacionālais kolektīvs to tūdaļ saprata un pieņēma? – te vēl arvien dzirdami pretrunīgi vērtējumi.

Tālbraucējs kapteinis Rīgas ostas pārvaldes vēsturē šķīra tās pirmo lappusi. Palīdzēja jūrā gūtā pieredze vadīt lielus kolektīvus. Man prātā smagās 1994. un 1996. gada ziemas, kad ledus sega nopietni traucēja kuģu satiksmi uz Rīgu. 1994. gada februāra sākumā no somiem nopirkta „Varma” ar grūtībām lauza ceļu uz Rīgas ostu. Kavēja līcī izkaisītie kuģīši bez attiecīgās ledus klases, kurus nu ledlauzim nācās glābt. Līnijkuģi dienām gaidīja ledlauzi, bet tas cīnījās ar mazgabarītniekiem. Te sadūrās kuģu īpašnieku – viendienīšu un lielo rēdereju intereses. Pēc kāda raksta „Jūras Vēstī” jutu, ka esam pamatīgi aizķēruši bandītisku grupējumu intereses, kuri par visu varu, neraugoties uz Rīgas ostas kapteiņa aizliegumiem, virza savus „kartona” kuģus uz Rīgu pēc kravām. Tā kādu dienu atkal redzu no Preses nama

Gunārs Ross.



17. stāva logiem „Varmu” nākam uz Jūras pasažieru ostu, kur ledlauzim toreiz tika nodrošināta apgāde. Ķeru diktofonu, un kopā ar fotogrāfu Valdi Albertu dodamies pāri Vanšu tiltam intervēt ledlauža kapteini Edgaru Ūķi, tā teikt – karstās ziņas no pirmavotiem.

Jau esam kādu pusstundu runājuši, kad kapteiņa kajītē ienāk ostas pārvaldnieks. Gunārs Ross ierasti sirsnīgi mums apjautājas par „Jūras Vēstīm”, līdz sardzes matrozis ziņo, ka uz „Varmas” ieraadušies daži vīri, esot kuģu īpašnieki. Pēc mirkļa nedraudzīga izskata kungi ir jau kapteiņa kajītē un īpaši neцерemonēloties apgalvo, ka tieši žurnālisti ir tie maitas, kas grauj viņu biznesu. Gunāra Rosa reakcija bija negaidīti asa – viņš lika mums ar Valdi pagaidīt kompānijas kajītē, nostādāmiešos ceļā agresīvajiem vienīgās patiesības sludinātājiem. Šādu nekaupu neitralizēšana tolaik bija ierasta parādība, jo ar bandītiskām metodēm tika uzspļauts pagrāfiem, kuģošanas drošībai, par labu jūras praksi nemaz nerunājot. Šādiem darboņiem ostas noteikumi

bija tukša skaņa, un tikai tādi principiāli cilvēki kā Gunārs Ross tos varēja vest pie kārtības. Patīkami, ka toreiz „Jūras Vēstis” respektēja, un arī vēlākos gados vēl nācās dzirdēt, ka mūsu raksti un principiālā pozīcija esot grāvusi biznesu vienas dienas saimniekiem, kuri sevi uzskatīja bezmaz vai par jūrniecības guru.

Sava ceļa gājējs

Tālbraucējs kapteinis Juris Krivojs Rīgas ostu zināja kā savu kabatu. 80. gadu pirmajā pusē viņš te strādāja gan kā Rīgas jūras tirdzniecības ostas uzraudzības inspektors, gan veica loča pienākumus. Tirdzniecības ostā vienmēr strādājuši diezgan dumpīga publika. Interfrontei Atmosas gados te nebija grūti savākt klaigātājus pret Latvijas Tautas frontes izvirzītajām idejām. Juris Krivojs prata kolektīvu ievirzīt pragmatiskā un nepolitiskā gultnē. Ostā vajadzēja strādāt, nevis stāvēt uz barikādēm, un Rīgas Tirdzniecības ostas direktors pats tam bija piemērs. Cēlās ļoti agri, lai jau pusseptiņos no mājām Zvejniekiemā ierastos Eksporta ielā. Pat preses konferences par Tirdzniecības ostas izaugsmi uz kuģīša „Misisipi” sasauca astoņos no rīta. Juris Krivojs bija kā dadzis acīs dažādiem shēmotājiem, biznesa līkloču slavinātājiem. Valoda – tieša un asa! Pie viņa nāca pēc padoma, atbalsta, naudas. To vajadzēja ne tikai ostas tehnikai, bet arī muzejiem, grāmatām, mākslai. Ostas direktors izcīnīja Rīgas Tirdzniecības brīvostas statusu. Publicitāti palīdzēja uzturēt daudz pieredzējušais avižnieks Andrejs Cīrulis. Cik kopā būts Baltijas ostu organizācijas (BPO) ģenerālajās asamblejās, jo Rīgas Tirdzniecības osta bija

►►► 44. lpp.

▶▶▶ 43. lpp.

BPO pionieris, ideju kalve un lielais „vilcējs” praktiskajā organizācijas darbībā.

Pirms vairākiem gadiem intervijā Anitai Freibergai Juris Krivojs stāstīja: „Kad uzlikām RTO vārtus, bija liela neapmierinātība. Ne jau es to izdomāju un ne jau Krivojam to personīgi vajadzēja. Pasaules ostu pieredze rādīja, kas un kā jādara. Šie ostas vārti jau tolaik atbilda Eiropas prasībām. Ja tagad tā padomā, protams, vārti daudziem kļuva par šķērslī, un, godīgi sakot, nezinu, kāpēc mani tolaik ar kādu smago mašīnu *nenobrauca*... Kāpēc mani tā arī nenovāca, kaut mēģinājumi bija. Būtībā jau vārti paši par sevi vēl neko nenožīmēja, daudziem nesalīdzināmi grūtāk bija samierināties ar prasībām, kas



Juris Krivojs.

nāca pēc tam. Kravas dokumenti, pavadzīmes. Lūk, tas nu gan bija kas negaidīts! Cik tolaik bija *faļšu* dokumentu! Ārprāts! Godīgi sakot, mēs jau visu bijām izmeklējuši un zinājām ne tikai to, kur šos dokumentus drukā, bet pat to, kur drukāšanai krāsu pērk. Taču mūsu informācija nevienam, tai skaitā arī policijai, nebija vajadzīga.”

Pēc vairākiem gadiem, satikts Rīgas svētkos, Juris Krivojs draudzīgi atteica interviju raidījumam „Latvji, brauciet jūrīņā!”. Viņam esot cits skatījums uz šobrīd Daugavas krastos notiekošo un raidījumam šī intervija nāksot tikai par sliktu. Šoreiz nevaru sev piedot, ka lietas

nepārrunājām tāpat bez mikrofona. Varbūt patiesi, ka mūsdienu veiksmes stāsti ir milži ar māla kājām, kuru augļi ienāksies pēc gadiem. Un ja nu ne? Tad tomēr vēja ziedi. Tiekoties ar aizgājušo gadu slavenībām, nereti pavīd doma – kā te būtu, ja būtu? Tas gan ir visos laikos retorisks un par vērā neņemamu atzīts jautājums.

Patriots no Hmeļņickas

Tikuši līdz Mangaļu stacijas priekšu silam, palēninām mašīnas skrējienus. Ir jāpietur, jo Georgija Ševčuka sirsnībā sniegtā ceļakāja liek sevi manīt. Un tā vienmēr, kad esam atceļā no intervijām valsts stividoru kompānijā „Rīnūži”. Bijušajā Rīgas jūras zvejas ostā, ko no 1995. gada G. Ševčuks prasmīgi virza pa stividorkompānijas sliekšņiem. Rīnūžos Ševčuks zina visu, jo kopš Kaļiņingradas Zivrupniecības un zivsaimniecības tehniskā institūta absolvēšanas 1974. gadā viņa vienīgā darbavieta ir Rīgas jūras zvejas osta. Pēc PSRS sabrukuma, kad saldētavās zivju vietu ieņēma Kazahstānas kokvilna, bet kantora logam gaismu aizsedza metāla un metālūžņu ķīpas, Rīnūžiem vajadzēja izdzīvot. Panākumi neizpalika, tādēļ ap kompāniju skraidīja un snakstījās privatizācijas ideologi. Ševčuks turējās līdz pēdējam brīdim. Kolektīvs atbalstīja, jo privatizācija vēlāk pierādīja sen zināmo shēmu, kas „Rīnūžus” aizveda līdz maksātnespējai. Par laimi „Rīgas universālais termināls”, kas tagad saimnieko šajās teritorijās, ir gudru īpašnieku rokās.

Ar Georgiju Ševčuku mūs iepazīstināja leģendārais tālbraucējs kapteinis Aleksandrs Kārklīšs. Braucām it kā darba vizītē, bet nonācām... pieņemšanā. Ar ukraiņu sirsnību G. Ševčuks ne tikai vēlēja draudzību tostos, bet arī rādīja ostu, veda mūs reidā, kur stāvēja tam laikam milzīgais *panamax*, ko Rīnūžos nemaz nevarēja ievest. To krāva no baržām reidā, un šī uzdrošināšanās jāva arī citiem Rīgas ostā iet pretī jauniem izaicinājumiem. Kas gan viss „Rīnūžos” bija! Te krāva kokmateriālus, kūdras, metālu, kokvilnu, bija pat laiks, kad „Rīnūži” sāka nopietni griezt ārā pogas Tirdzniecības ostai. Ar šādu uzrāvienu,



Georgijs Ševčuks.

godīgi sakot, neviens nebija rēķinājies. G. Ševčuks aktīvi atbalstīja Jūras svētkus, svinību pasākumus Ziemeļblāzmas estrādē, velkoņi vizināja svētku dalībniekus. Varēja just – uzņēmums jau kopš dibināšanas ir nonācis gādīga saimnieka rokās!

Ir tikai pašsaprotami, ka cilvēkus gandarī labi vārdi, atzinība, draudzīgs rokasspiediens pat pēc gadu desmitiem. Rīgas brīvostas vēsture ir bagāta ar personībām, kas stāvējušas pāri savam pašlabumam, vēlmei vairāk par visu nodrošināt sev pārtikušas vecumdienas un bezrūpīgu dzīves nogali. Ir seniori, kuri, nežēlojot spēkus, cēlušies ostu dažādos tās attīstības posmos. Mūsu pienākums ir viņus atminēties Rīgas ostas 815 gadu jubilejā – šais skaistajos svētkos, kuru tuvināšana ir daļa no ostas veterānu darbīgā mūža.

Par viņiem – viedajiem vīriem, tālbraucējiem kapteiņiem savulaik marīnists Jānis Lapsa rakstījis literatūras vēsturē paliekošus vārdus:

„Tas gan tiesa – no Zunda līdz Rīgai viņš nobrauks bez kartes un kompasa, tāpat no bākas uz bāku, no bojas uz boju – un kur vēl saule, zvaigznes, mēness un ietrenētā nojauta! Bet no Kolkas raga līdz Rīgai var nokuģot pat nemākulis: tūlīt aiz pagrieziena pavērsies gara, pūsmēnesim līdzīga liedaga strēle, tad uz brīdi tā pazudīs aiz horizonta, bet pēc tam varēs saskatīt Roju, Mērsragu – un cik tad vairs līdz Daugavgrīvas bācai, aiz kuras var redzēt Rīgas torņus!”■

Gints Šmanis

Aleksandrs Žukovs – ukrainis ar Latviju sirdī

„Mans sapnis bija lidot! Stājos aviācijā, taču netiku. Gāju uz jūrskolu!” tā savu stāstu sāk ALEKSANDRS ŽUKOVS. Viņš atceras, ka arī jūrskolā uzreiz nav uzņemts, jo viņam konstatēts paaugstināts asinsspiediens. Pašam tas šķitis dīvaini – kā nekā sportists, airētājs jau ar pieredzi. Ģimene dzīvojusi nabadzīgi, un Aleksandrs cieši apņēmis, ka nākamajā gadā jūrskolā jāiekļūst. 1961. gadā viņš Liepājas jūrskolu beidza ar izcilību.

Varētu pat būt Merkeles vietā!

„Patiesībā es esmu Latvijas okupants, tikai ne no krievu, bet no vāciešu puses! Mani, pavisam mazu puiku, vācieši kopā ar mammu izveda no Kijevas un gribēja vest uz Vāciju. Pa ceļam Baltkrievijā vilcienam uzbruka, labi, ka palikām dzīvi. Vācieši mūs pameta Liepājā. Vēlāk gan viņi man samaksāja kompensāciju. Un pamatoti! Ja būtu mani aizveduši līdz Vācijai, tad es ar savu *hohola* raksturu tagad varbūt būtu Merkeles vietā! Visu dzīvi esmu līdis uz tribīnēm, lai panāktu taisnību! Biju jau labi gados, kad sapratu, ka viens nav cīnītājs. Tautas frontes laikos mani ievēlēja padomē. Es tur gāju ar visu sirdi un dvēseli! Domāju – Latvija ir neliela valsts, mēs ātri vien tiksim uz pekām! Kas to deva! Bija laiks, kad Liepājā gribēja celt gāzes termināli, bet *zaļie* iejaucās, un tā arī palika. Tagad visi kož pirkstos. Kad pārdeva lielveikalu „Kurzeme”, es atkal mēģināju cīnīties, bet tik un tā atdeva tiem, kam vajadzēja atdot. Pat Latvijas pilsonību man nācās dzemdēt ilgāk nekā mammai bērnu – 10 mēnešus! Kāpēc? Man tur pajautāja, kas bija jurniecības pamatlicējs Latvijā. Es teicu – hercogs Jēkabs un Pēteris Pirmais! Man saka – nē, Valdemārs! Visu ciegu Valdemāram, bet vai tad pirms viņa nekā nebija? Nu jā, bet mums pieņemts, ka Valdemārs. Es saku – vēsture jau nav atkarīga no tā, kā ir pieņemts! Tā mēs strīdējamies. Taču es biju viens no pirmajiem Liepājā, kas naturalizācijas kārtībā



sauņēma pilsonību. Vēl padomju laikos, kad viss bija jāraksta krieviski, bija tomēr dažas iestādes, kur dokumenti, piemēram, defektu akti, bija jāaizpilda latviski. Cilvēki nāca pie manis, lai palīdzu uzrakstīt. Es teicu – nu kā jums nav kauna! Latvieši, bet nākat pie manis, pie ukraiņa, lai pamācu latviski rakstīt!” tā Aleksandrs.

Gribēja mani aizsūtīt uz ziemeļiem

Pēc jūrskolas beigšanas Aleksandrs sāka strādāt hidrogrāfijas dienestā, kas tolaik atradās karaspēka daļā. „Taču es, kā jau sportists, vairāk braukāju uz „sboriem”. Man teica: puika, vai nu tu strādā, vai mēs tevi atlaižam! Ar airēšanu sāku nodarboties četrpadsmit gadu



Aleksandrs laivā pirmais.



Liepājas sportisti, Aleksandrs pirmais no kreisās.

„Grif” – pirmais kuģis, uz kura Aleksandrs nonāca prakses laikā, mācoties Liepājas jūrskolā.



vecumā, pirms tam nodarbojos ar sporta vingrošanu, bet, tā kā dzīvojām pie ezera, airēšana nevarēja izpalikt. Sešpadsmit gadu vecumā pirmo reizi startēju LPSR spartakiādē. 1959. gadā izpildīju sporta meistara normu, oficiāli man to nosaukumu gan piešķīra tikai 1961. Esmu bijis desmitkārtīgs Latvijas Čempions, Tautu spartakiādē izcīnīju godalgotu vietu,” palepoja Aleksandrs.

„1964. gadā sāku strādāt Kuģniecībā, uz kuģa „Ludza”. Skaitījos motorists, taču faktiski strādāju par virpotāju. Kad Kuģniecībā sāka organizēt tankkuģu floti, sauskrautniekus atdeva igauniešiem. Es aizgāju līdz – kā inventārs! Nostrādāju Igaunijā trīs gadus par mehāniķi, kā komjaunatnes sekretārs vēl

▶▶▶ 46. lpp.



1978. gadā uz kuģa „Pededze”, Aleksandrs pirmajā rindā pirmais no kreisās

►►► 47. lpp.

dabūju Igaunijas CK godarakstu. Tagad īgaunī man pensiju maksā! Cepuri nost – paši mani sameklēja! Taču laiks gāja, apprecējos, piedzima dēls, un es nolēmu, ka jānāk krastā un dēls jāaudzina. Sāku strādāt sadzīves pakalpojumos par mehāniķi. Taču tad izrādījās, ka man jāiet armijā! 28 gadu vecumā! Kā tad tā? Izrādījās, ka esmu rezerves virsnieks, jo jūrskolā mums bija kara zinību apmācība, turklāt augstā līmenī. Tā nu man uzlika uzplečus, nekur nespruksi. Nodienēju trīs gadus, gribēju demobilizēties, bet man saka – nē, mums tādi virsnieki ir vajadzīgi! Sūtīsim tevi uz tālajiem ziemeļiem. Nu tā tik vēl trūka, ko es tur esmu pazaudējis?! Tā mani četrus mēnešus mocīja, kamēr beigās palaida. Vēlāk, kad jau strādāju „Kursā”, man bija labs



kaimiņš. Viņš vienreiz mani sauc, esot attaisījis labu konjaku. Aizeju, skatos, viņš sēž zaļā virsleitnanta formā. Es saku, lai pagaida. Aizskrēju mājās, uzvilku savu jūras flotes virsnieka formu. Tā abi pasēdējām un iedzērām!”

Jūrskola izaudzināja – tagad jāpalīdz

Pēc armijas Aleksandrs 1971. gadā sāka strādāt par kuģu mehāniķi zvejnieku kolhozā „Boļševiks”, kas vēlāk pārtapa par akciju sabiedrību „Kursa”. „Strādāju uz zvejas kuģiem. Nonācu uz kuģa „Inciems”. Reiz nākam no zvejas, un man saka, ka jānodrošina tāds aukstums, lai zivis nebojājas. Es prasu:

cik jums vajag? Man atbild: cik vari! Nonākam ostā, tur zivis neņem pretī, jo visas sasalušas. Es esot vainīgs! Kā es varu būt vainīgs? Man teica – tik aukstu, cik var, es biju sasaldējis līdz mīnus diviem. Bet uz kuģa neviens tāds brīnumus nebija pieredzējis, aukstums nekad nebija pārsniedzis kādus plus piecus grādus,” atceras mehāniķis.

Pabijis par vecāko mehāniķi, par kuģu mehāniskā dienesta priekšnieku, viņš savas darba gaitas „Kursā” beidza jau kā akciju sabiedrības padomes priekšsēdētājs.

1995. gadā Aleksandrs Žukovs sāka strādāt Latvijas Jūras administrācijā – vispirms par ugunsdrošības inspektoru, bet no 1997. gada par Kuģošanas drošības departamenta kuģu kontroles vecāko inspektoru. „Nu jau pēdējos gadus vairs esmu tikai pusslodzes inspektors, saskaņā ar vienošanos man gadā būtu jāpārbauda 10 kuģu, bet patiesībā sanāk vairāk. Ja kuģu īpašnieki prasa un priekšniecība sūta, tad lidoju atjaunot kuģošanas spējas apliecību tur, kur nu kuģi tobrīd atrodas – uz Reikjavīku, Laspalmasu.”

Aleksandra dēls gāja bojā 32 gadu vecumā, taču palika mazmeita, kurai tagad jau 15 gadu. Aleksandra meitai, kura strādā par zobārsti, ir astoņgadīgs dēlēns un sešgadīga meitiņa. „Meita reizēm brīnās: tā mazā brūķ lielajam vīrsū! Nu kuras redzēts! Ar tevi un brāli bija tieši tāpat, es saku, gēni vainīgi!”

Septiņdesmit piecu gadu vecumā Aleksandrs joprojām ir mozs un aktīvs. Ja nepieciešams, viņš brauc uz Rīgu, lai pieņemtu kvalifikācijas eksāmenus Jūrnieku reģistrā. „Jābrauc ir, kapteiņu, kas pieņem eksāmenus, tur daudz, bet mehāniķu maz. Liepājas Jūrniecības koledža arī mani uzaicināja pie sevis, tagad es koledžas mācību centrā mācu SOLAS un ugunsdrošību. Tur nāk jau pieredzējuši jūrnieki, viņiem makaronus bāzt ausīs nevar. Trīs mēnešus pats cītīgi gatavojos, lai sāktu lasīt lekcijas. Bet neko darīt, koledža jau patiesībā ir tā pati mana jūrskola, tā mani izaudzināja, tagad jāpalīdz!” saka Aleksandrs. ■

Sarma Kočāne



Atpūtā Griekijā.

Kara dzelmē aizrautie

Pirms simt gadiem, 1915. gada 23. oktobrī pulksten 09.32 no rīta notika viena no lielākajām traģēdijām Baltijas jūrā Liepājas tuvumā – apmēram 40 km attālumā no pilsētas ostas angļu zemūdenes E-8 torpēda sasniedza lielu mērķi – vienu no lielākajiem Vācijas kara kuģiem kreiseri „Prinz Adalbert”. Nogrimstot tas paņēma līdzī Baltijas jūras dzelmē 672 jūrnīeku dzīvības. Uz kuģa atradās 35 vācu jūras kara flotes virsnieki, pārējie bija kuģa apkalpes locekļi un jūras kara skolas kadeti. Šķiet, ka šo traģēdiju tagad atceras vien retais, tāpēc ieskatīsimies to dienu notikumu ritējumā.

Kreiseri „Prinz Adalbert” sāka būvēt 1900. gada aprīlī Vācijā, Ķīles kuģu būvētavā „Kaiserliche Werft”. Jau pēc gada, 1901. gada 22. jūnijā, kuģa korpusu nolaida ūdenī. Vācu kara flotes ierindā tas stājās 1904. gada 12. janvārī. Kuģi nosauca prinča Henriha Vilhelma Adalberta (viens no modernās vācu kara flotes dibinātājiem) vārdā. Šīs sērijas otrais kuģis bija kreiseris „Friedrich Carl”, kurš gāja bojā 1914. gada 7. novembrī, uzbraucot uz mīnas Klaipēdas, toreizējās Mēmeles, rajonā. Kā toreiz rakstīja vācu bulvāru avīzēs, šo abu kuģu liktenī vainīgs varbūt bija tas apstāklis, ka pats princis Adalberts bija slimīgs un klibš. Tomēr pēc stāšanās ierindā „Prinz Adalbert” bija viens no modernākajiem vācu kara flotes kuģiem. Tas kalpoja par artilērijas mācību kuģi. Pirmajam pasaules karam sākoties, „Prinz Adalbert” tika ieskaitīts vācu kara flotes ceturtnajā izlūkgrupā. Kā artilērijas mācību kuģim tam bija iespaidīgs bruņojums – 30 dažāda kalibra lielgabali; tas varēja veikt kaujas operācijas 4970 jūras jūdžu rādiusā no pieraksta ostas. Kuģa projektētais ātrums – 21 mezgls, dzinēja jauda sasniedza 12 880 kilovatu. Vācu kreisera uzdevums bija aizsargāt Vācijas jūras piekrasti no ienaidnieka kuģiem, kā arī veikt atsevišķus kaujas uzdevumus Baltijas jūrā, no kuriem pēdējais bija tam liktenīgs.

Kuģim nelaimīgais 1915. gads sākās 22. janvārī, kad kreiseris vācu mīnu kuģu pavadībā devās uz Liepāju, lai veiktu pilsētas apšaudi. Kuģa kapteinis šajā laikā bija Vilhelms Bīnemanns. Kurss tika nozīmēts pēc iespējas drošāks, un „Prinz Adalbert” sekoja vācu mīnu kuģim G-132. Sliktas redzamības apstākļos G-132 vienu brīdi tika noturēts par krievu krasta apsardzes kuģi, un lielais kreiseris strauji mainīja kursu, kā rezultātā tā korpuss pāris reizes atsitās pret jūras piekrastes grunti un „Prinz Adalbert” uzsēdās uz sēķa. Tikai ar lielām pūlēm, abiem vācu mīnu kuģiem piepalīdzot, kreiseris tika atbrīvots un



Vācijas kara flotes kreiseris „Prinz Adalbert”.

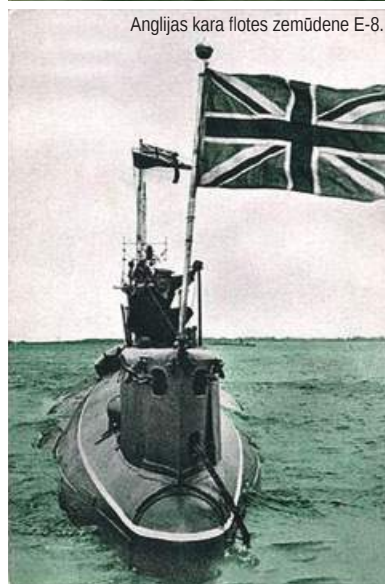
pēc tam 25. janvārī nogādāts remontdarbu veikšanai Svinemindē, tagadējās Polijas pilsētas Svinoujsces kuģu būvētavā.

Vēlāk, pēc remonta, kreiseris piedzīvoja pirmo angļu zemūdenes E-9 uzbrukumu. Tas notika 2. jūlijā pulksten 13.57. 120 kg smagā

torpēda trāpīja zem komandtiltiņa, radās divus metrus plata sūce un applūda vairāki kuģa mašīntelpas un bruņojuma glabātavas nodaļumi. Nogalināja vairākus desmitus apkalpes locekļus. Tika aprēķināts, ka „Prinz Adalbert” tilpnēs ielūda ap 2000 tonnu ūdens. Nokļūt remonta vietā Ķīles kuģu būvētavā tas varēja, tikai braucot atpakaļgaitā ar sešu mezglu ātrumu.



Vācijas kara flotes kreisera „Prinz Adalbert” apkalpes locekļi uz kuģa klāja.



Anglijas kara flotes zemūdene E-8.

Jau no 1914. gada oktobra cariskās Krievijas sabiedrotā Anglija sāka sūtīt palīgā krievu kara flotei Baltijas jūrā savas zemūdenes E-1, E-9 un E-11. 1915. gadā caur Zundu Baltijas jūrā centās iekļūt vēl divas angļu zemūdenes – E-8 un E-13. Pirmajai tas izdevās, bet otrā neveiksmīgi uzsēdās uz sēķa pie Dānijas krastiem, un to sašāva vācu mīnu kuģi. Šīs zemūdenes par bāzes punktiem izmantoja cariskās Krievijas ostas, kapteiņu palīgi uz tām bija pieredzējuši krievu kara flotes zemūdeņu stūrmaņi. E-8, kura kļuva par vācu kreisera „Prinz Adalbert” kapraci, uzbūvēja 1912. gada 30. oktobrī Lielbritānijā, Četamas kuģu būvētavā. Tās bruņojumā bija četras torpēdas un viens artilērijas lielgabals, līdzīgarajos pārbraucienos tika ņemtas arī divas rezerves torpēdas, kas zemūdenes lietošanas noteikumos netika pieminēti.

Liktenīgajā 1915. gada oktobrī E-8 komandieris Frensiss Gudhards jau mēneša sākumā saņēma ziņu, ka vācu kara flotes flagmaņu kuģis „Prinz Adalbert” pēc remonta ar maksimālu apkalpes locekļu skaitu dodas Baltijas jūrā Liepājas virzienā. Angļu zemūdene vācu kreiseri sagaidīja slēpnī, kaut pašai degvielas krājumi tuvojās beigām. 23. oktobrī angļi pamanīja „Prinz Adalbert”

►►► 48. lpp.

►►► 47. lpp.

pie Liepājas starp vācu mīnu laukiem. Lielo karakuģi pavadīja vācu mīnu kuģi S-142 un S-143. Angļu zemūdene raidīja torpēdu kreiserā virzienā no piecu kabeltauvu attāluma, un tā vāciešiem par nelaimi trāpīja tieši „Prinz Adalbert” municijas glabātavā kuģa priekšgalā. Ne uz vācu flagmaņukuģa, ne mīnu kuģiem nepamanīja palaistās torpēdas raksturīgo sliedi. Sprādziens pilnībā iznīcināja „Prinz Adalbert”, un vācu mīnu kuģi spēja izglābt tikai trīs tā jūrniekus. Kuģis nogrima Baltijas jūras dzelmē 78 metru dziļumā. Sprādziena vilnis bija tik spēcīgs, ka angļu zemūdeni uz brīdi uzsvieda ūdens virspusē, bet tā netika pamanīta.

Pēc šā uzbrukuma E-8 devās uz Rēveles (Tallinas) ostu, ko sasniedza pēdējiem spēkiem. Zemūdenē gandrīz nebija skābekļa, nebija provianta un degvielas rādītāji bija tuvu nullei. E-8 turpmākais liktenis bija bēdīgs – 1918. gada 4. aprīlī apkalpe Sveaborgas reidā zemūdeni uzspriecināja, lai tā nenokļūtu vāciešu rokās. Iepriekšējais zemūdenes kapteinis Frensis Gudhards šajā laikā jau bija beidzis dzīves gaitas – 1917. gada 30. janvārī viņš gāja bojā izmēģinājuma braucienā ar jauno angļu zemūdeni K-13.

Ilgus gadus neviens ūdenslīdzis neapciemoja dzelmē nogrimušo vācu kreiseri. To darīt traucēja lielais dziļums un ūdenslīdzēju visai nepilnīgais tehniskais aprīkojums. Pirms Latvijas ūdenslīdzēji nolaidās kuģa katastrofas vietā, to jau bija apmeklējuši zviedru zemūdens niršanas speciālisti. Tikai 2005. gada 8. augustā Latvijas nirēju kluba „Divesport” pārstāvi Alekseja Kravčuka vadībā pēc pāris mēnešu sagatavošanas darbiem apmeklēja nogrimušo vācu kuģi. Nirēju valodā izsakoties, tas gulēja t.s. tehniskajā dziļumā, kurā uzturoties ūdenslīdzējam nepieciešams speciāls gāzu maisījums balonos, kā arī attiecīgs drošs tehniskais aprīkojums. Redzamība esot bijusi lieliska: Baltijas jūra lielākoties esot diezgan necaurredzama, bet šeit zemūdens baterijas stars sniedzies 20 metru tālu. „Prinz Adalbert” atradies guļus uz kreisā sāna ar ķīli augšpusē, labi saglabāties un neapaudzis ar jūras zālēm. Daži kuģa iluminatori bijuši atvērti, redzami dažādi priekšmeti, tostarp jūrnieku personīgās mantas, ieroči, un kajītēs atradušies arī cilvēku galvaskausi. Ūdenslīdzēji pie kuģa vraka uzturējušies 15 minūtes, bet visa operācija ilgusi 92 minūtes. Kā atceras ekspedīcijas vadītājs A. Kravčuks, vēl ilgi pēc pacelšanās visi klusējuši, atceroties Baltijas jūras dziļās redzēto.

Tāda bija viena no traģiskajām lapaspusēm Pirmā pasaules kara kaujās tepat pie mūsu zemes krastiem.■

A. Cekuls

Jūras svētki 2015

Šogad Jūras svētku laikā plašu pasākumu Etnogrāfiskajā brīvības muzejā rīkoja Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība. Tajā piedalījās vairāk nekā 700 jūrnieku un viņu viesu.

Svētkus atklāja LTFJA prezidents Igors Pavlovs. Uzteikdams Latvijas jūrniekus, viņš sacīja: „Ja vien būtu iespējams, es arodbiedrības vārdā lūgtu Latvijai piešķirt ekskluzīvu jūrnieka zīmolu. Lai Latvijas jūrniekiem Eiropas Savienībā tiktu piešķirta kvalitātes zīme, jo ar savu godprātīgo darbu un augsto kvalifikāciju viņi ceļ mūsu valsts prestižu.”

Jūrniekus svētkos sveica un labu viņiem vēlēja Latvijas Brīvo arodbiedrību savienības priekšsēdētājs Pēteris Krīgers, Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters un Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns, kurš cita starpā pakāvējās pie svētku vēstures un atgādināja, ka pirmo reizi Zvejnieku svētki svinēti tajā 1934. gadā.

Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas viceprezidents Antons Ikaunieks pateicās jūrniekiem par viņu grūto darbu atrautībā no mājām un ģimenes, vēlēja veiksmi turpmākajā dzīvē, labklājību un daudz bērnu, lai audzinātu tos romantikas garā, kas dzīva ir tik ļoti vajadzīgs.

Latvijas Kruinga kompāniju asociācijas valdes priekšsēdētājs Aleksandrs Nadežņikovs, uzrunājot svētku dalībniekus, cita starpā sacīja: „Es šeit redzu daudzus no tiem, ar ko pats esmu kopā strādājis jūrā, un tos, kas tagad iet jūrā ar mūsu kompānijas „Lapa” un citu kompāniju starpniecību, un vēlos mūsu kompānijas vārdā un mūsu asociācijas vārdā, kura apvieno sešpadsmit kruinga kompānijas, sveikt jūs mūsu profesionālajos svētkos. Bija laiks, kad šie svētki zināmā mērā bija nodoti aizmirstībai, bet nu, pateicoties mūsu arodbiedrībai, esam uz tiem ieradusies tik kuplā pulkā. Ceru, ka Jūras svētku svinēšana mums kļūs par labu tradīciju.”

Klātesošie ar sirsnīgiem aplausiem sveica Latvijas Jūras akadēmijas rektoru Jāni Bērziņu, kurš aicināja jūrnieku bērnus un mazbērns stāties akadēmijā un savu uzrunu pabeidza ar tostū: „Pat tiem, kas jūrā!”



Tālbraucējs kapteinis Vladimirs Markovs kolēģus uzrunāja ar paša dzejas rindām.

Svētku koncertā uzstājās ne tikai profesionāli aktieri, mūziķi un dziedātāji, bet arī paši jūrnieki, viņu bērni un mazbērni. Zēnu un meiteņu rīcībā bija šūpoles, milzīga piepūšama pils un citas atrakcijas. Konkursus un viktorīnas pieaugušajiem un bērniem vadīja ne tikai Neptūns un viņa uzticīgās nāriņas, bet arī burvju mākslinieki. Visiem bija jautri!

Kad rietēja saule un pār svētku norises vietu nolaidās krēsla, krāšņas bengāliskās uguns apgaismoja ar marcipāna enkuru rotātu milzīgu svētku torti, no kuras pa gabaliņam tika gan bērniem, gan pieaugušajiem!■

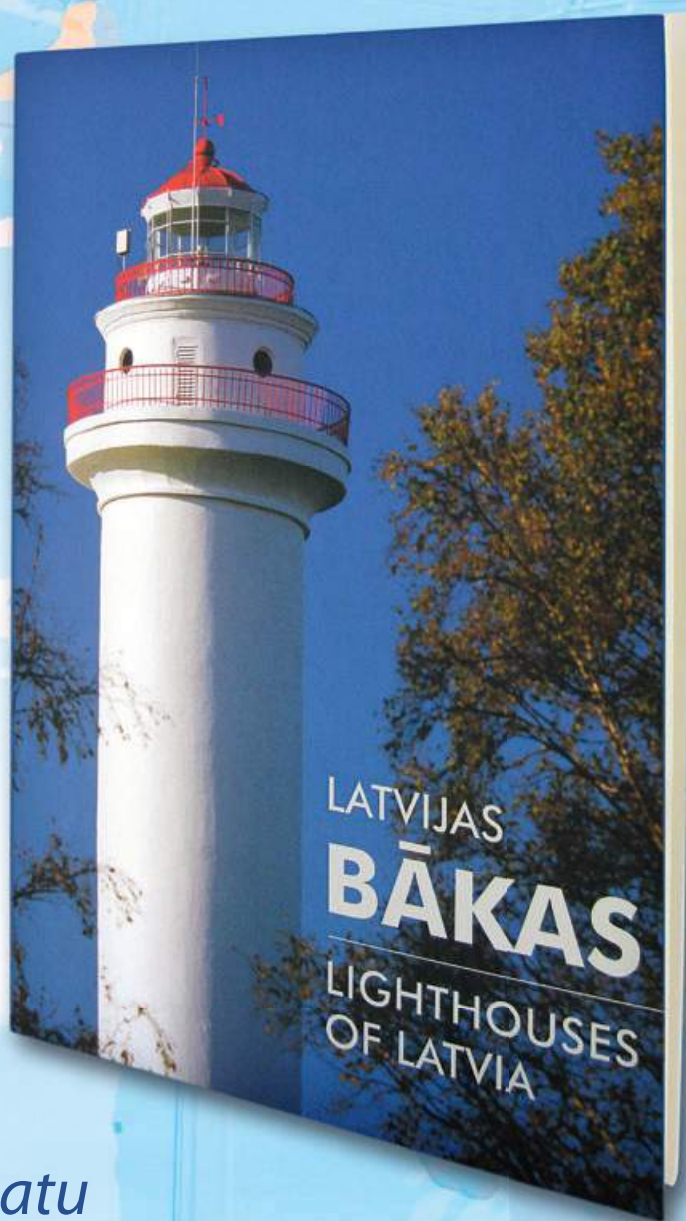
Vladimirs Novikovs

Latvijas jūrniecībai šis ir nozīmīgs gads, jo tās pamatlicējam Krišjānim Valdemāram apaļa jubileja – 190 gadi



22. oktobri Ainažos, uzstājoties ar priekšlasījumu par Krišjāni Valdemāru, Latvijas Universitātes Sociālo zinātņu fakultātes profesore Vita Zelče uzsvēra: “Šodienas skatījumā Valdemārs bija augstākā līmeņa menedžeris, specializējies inovatīvu, riskantu starptautisku, arī nacionālu un lokālu projektu īstenošanā.”

Darbinieks uz kuģa DP GALYNA, kas ir sarkanā krāsā. Darbinieks ir apģērbts ar oranžu darba tērpi, baltu drošības ķekaru un baltu drošības ķekaru. Kuģa pusē ir raksturojošs paraksts "DP GALYNA".
Bērnības fotogrāfija, uz kuras redzams bērns, kas tur rokā karkasa. Fotogrāfijai ir raksturojošs paraksts "Summer 1983".
Born to work offshore
jobs.atlasprofessionals.com
Atlas Professionals logo, kas ir sarkanā krāsā ar baltu zvaigzni.



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*