



JŪRNIEKS

NR. 6 (91) 2015



Kāds bijis 2015. gads?

LJA valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš: „Valdemārs saprata, ka izglītība ir visam pamatā. Mūsu uzdevums ir nest šo domu tālāk.”

ANO apvieno spēkus cīņai ar migrantu kontrabandu un cilvēku tirdzniecību

Krievu salā uzbūvēts pasaules standartiem atbilstošs terminālis ar dziļūdens piestātnēm un nepieciešamo infrastruktūru

***Laīmīgu
Jauno
2016.
gadu!***



LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048

E-pasts: lja@lja.lv

Fakss 67860082

Valdes priekšsēdētājs 67062101

Sabiedrisko attiecību speciāliste 67062125, 26454516

LATVIJAS KUĢU REĢISTRS

Tālr. 67062165

E-pasts: kr@lja.lv

LATVIJAS JŪRNIEKU REĢISTRS

Tālr. 67099419, fakss 67323100

E-pasts: jr@lja.lv

HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tālr. 67062101, fakss 67062139

E-pasts: lhd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS

Tālr. 67062155

E-pasts: kdd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 67062166, fakss 67860083

E-pasts: kdi@lja.lv

KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 67062128, fakss 67860082

E-pasts: koai@lja.lv

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



@LVJurasAd

Saturs

GADA NOTIKUMI

- 2 Piemīņas brīdis Krišjāņa Valdemāra 190. dzimšanas dienā
- 3 Apvieno spēkus cīņai ar migrantu kontrabandu un cilvēku tirdzniecību
Balva par cilvēku glābšanu pasaules jūrniekiem
- 4 Ziņas īsumā
Migrantu krīze rada problēmas tirdzniecības flotei
- 5 Gada notikumi 2015

LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 8 Parīzes memoranda TEG sanāksme
Veiksmīgi beigusies ostas valsts kontroles kampaņa
- 9 Atpūtas kuģu direktīvu aspriež Rīgā un Briselē
Satiksmes ministrijas ziņas
No amata atstādina satiksmes ministru Anriju Matīšu

IZGLĪTĪBA

- 11 Pamudinājumi, motivācija un grūtības jūrnieka karjeras izvēlē jauniešiem Latvijā
- 13 Izglītība – jūrniecības pamatu pamats
- 14 Ar hercoga Jēkaba jūrasbraucēju ģeniem
- 16 Jūras prakse – apliecinājums pareizai profesijas izvēlei
- 18 „Erasmus+” programmā piedalās arī akadēmijas studenti
- 20 Navigācijas studiju laboratorija LJA
Ar stipendijām atbalsta spējīgus studentus un jūrniecības izglītību Latvijā
- 21 LJK veido kontaktus ar Norvēģiju
Liepājas Universitāte piedāvā jaunas iespējas
- 22 Studenti godina Kristiāna Johana Dāla piemiņu
Madonas Valsts ģimnāzija izsaka pateicību Latvijas Jūras administrācijai

JŪRĀ UN KRASTĀ

- 23 Baltijas valstu kapteiņi dalās pieredzē un uzlabo sadarbību
- 24 Kuģošana – neaizstājama pasaulei
- 25 IMO Asamblejas 29. sesija
- 26 Apmāca cīņai ar organizēto noziedzību
Kā samazināt globālo cūcību?
Ziņas īsumā
- 27 Tirgus piespiež „Maersk Line” atteikties no ambiciozajiem plāniem
Ziņas īsumā
- 28 Vai tikai apstākļu sakritība?
Kādas traģēdijas arheoloģija
- 32 Kas notiek, ja notiek?
- 33 Kā samazināt cilvēku pieļautās kļūdas?
- 34 Vai tiešām ieslodzītie par algu?
- 36 Vajadzētu zināt kad, kur, cik un ar ko
- 37 Kas ir šī noslēpumainā vieta – Bermudu trijstūris?
- 38 Cīņa ar narkotiku tirgotiem atgādina spēli – kājis ķer bēgošu peli

OSTAS

- 40 Krievu salas terminālis gatavs uzņemt nomniekus
- 42 Loginovs un Pečaks paliek amatos
SIA „Rīga Container Terminal” apkalpo lielāko konteineru kuģi uzņēmuma pastāvēšanas vēsturē
- 43 Ventspils iegūst gaismas vilņus
Atjauno Ostas ielas promenādi
Ventspils brīvostai piešķirtas trīs speciālbalvas
- 44 Ventspils brīvostas uzmanības centrā – vides aizsardzība
- 45 Ventspils osta gaida unikālu hidrogrāfijas vēstures eksponātu – peldošo bāku
- 46 Liepājas SEZ pārvalde piedalās „TransUzbekistan”
Baltkrievijas uzņēmēji vēlas sadarboties
- 47 Dienesti nekavējoties reaģē uz piesārņojumu
Gaudaugi nodrošina kravu apjomu Liepājas ostā

BRĪVBRĪDIS

- 48 Šis tas par jūrnieku netikumiem

Kā atšķirt melus no patiesības?

Kad viens otram jautājam, kā klājas, parasti mēdzam atbildēt: „Labi!” Eh, ko tur daudz izplūdi, kam patiesībā interesē tavi prieki vai tavas bēdas. Bet, ja es jums jautātu, kāds bijis aizvadītais gads, daudzi droši vien teiktu: „Nu, tā nekā.” Tā jau ir, vai tad garām skrienot var pateikt, kāds tas īstenībā bijis. Un katram aizvadītais bijis tikai viņa gads – ar priekiem un bēdām, panākumiem un zaudējumiem, jauniem atklājumiem un vecu patiesību apzināšanos, ar jaunu dzīvību ienākšanu vai tuvu cilvēku aiziešanu. Tā nu dzīvojam tik uz priekšu.

Žurnālisti gan nevar sūdzēties, jo 2015. gads bija piesātināts ar tik dažādiem notikumiem, ka spēj tik visus aprakstīt un par tiem pastāstīt saviem lasītājiem, klausītājiem un skatītājiem. Jautājums tikai, kāds ir saimnieku politiskais uzstādījums – par ko runāt, bet ko noklusēt?

Visa Latvija sīkumos zina, kā nu jau bijušais „Latvijas dzelzceļa” šefs Magonis ar pusemiljonu portfeli no Igaunijas robežas pa izraknāto Ainažu šoseju no KNAB pakajdzīšanās bēga. Super, īsts detektīvs! Masu mediju pārstāvji bija gatavi piecas stundas nīkt pie Rīgas brīvostas pārvaldes durvīm, lai tikai saviem skatītājiem parādītu, kā *līst* Rīgas brīvostas pārvaldnieka Loginova asinis, izmetot viņu no darba, ko diemžēl nesagaidīja. Tā nu tiešām bija pavisam neizdevusies diena. Toties Latvija varēja uzzināt, kā neliels bunkurēšanas kuģis, kura kapteinis piedzēries lupatās, uzskrēja krastam. Vajadzēja tikai mazliet piepušķot fonu, parādot nevis nieka bunkurēšanas kuģi, bet *panamax* tipa tankkuģi, lai ziņa būtu izdevusies un kļūtu patiešām šausminoša – bijām tikai mata tiesu no ekoloģiskās katastrofas. Kā saka, žurnālistam slikta ziņa ir laba ziņa, un cilvēkiem ir par ko cepties. Bet, piemēram, par to, ka Rīgas ostā atklāts Krievu salas terminālis, kas pēdējo 25 gadu laikā ir lielākais investīciju un infrastruktūras projekts Latvijā, praktiski ne vārda, ja nu vienīgi par to, ka tagad Krievu salā vairs nebūs vietas ligzdojošiem putniem. It kā šāda projekta nemaz nebūtu bijis un Latvijai ar to nevajadzētu lepoties.

Tā nu dzīvojam, ikdienā pamatā pārtiekot no sliktajām ziņām. Kamēr satiksmes ministrs Matīss domāja par Loginova atbrīvošanu no amata, Ministru prezidente Straujuma viņu pataisīja par bijušo satiksmes ministru, bet nepagāja ne mēnesis, kad pati kļuva par bijušo premjeri. Der atcerēties – kad gatavojies pusdienot, esi uzmanīgs, jo ļoti iespējams, ka kāds tieši tevī jau nolūkojis savām pusdienām. Tāda ir dzīve!

Bet Krišjāņa Valdemāra jubilejas gadu gribētos pabeigt uz pavisam citas nots: jo vairāk mācīsimies un izglītosimies, jo precīzāk spēsim atšķirt melus no patiesības, jo labāk pratīsim novērtēt, cik skaista ir dzīve, cik pasaule pilna ar labiem ļaudīm un skaistiem notikumiem, bet nereti arī tādām, no kuriem vajadzētu mācīties.

Alkas pēc izglītošanās vēlot,

Anita Freiberga, žurnāla redaktore



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

Datorgrafika: Kaspars Vēveris. Ilustrācijām izmantoti Sarmas Kočānes, Anitas Freibergas, Antona Vjatera, Āra Freiberga, Haralds Sulaiņa, kā arī JI, EP, EU2015, Valsts prezidenta kancelejas, SM, Ventspils brīvostas, Liepājas SEZ, Rīgas brīvostas, LKKA, AFP, EPA, EK, IMO, Reuters, ECSA, ES, navaltoday.com, NATO, ESPO un ārzemju preses fotomateriāli. Ja materiālus apkopoja Sarma Kočāne, informācijai izmantoti ES, EP, IMO, ITF, LETA, SM, RBP, VBP, LSEZ, liepajniekiem.lv, World Marine News un ārzemju preses materiāli.

Piemiņas brīdis Krišjāņa Valdemāra 190. dzimšanas dienā

2. decembrī Rīgas Lie-lajos kapos pie Krišjāņa Valdemāra atdusas vie-tas notika Valdemāra 190. dzimšanas dienai veltīts piemiņas brīdis. To atklā-jot, Aizsardzības ministri-jas kapelāns Uģis Brūk-lene uzsvēra, ka Krišjā-nis Valdemārs ir viens no veidiem, kā Dievs svētījis Latviju, un Valdemārs go-dam izpildījis savu misiju.

Kapelāns aicināja visus klātesošos lūgt, lai Dievs ikvienu no mums lie-to Latvijai par svētību.

Latvijas Jūras akadēmijas rektors Jānis Bērziņš atgādināja, ka Krišjā-nis Valdemārs nebija jūrnieks, viņš bija tautsaimnieks un, no tautsaim-niecības viedokļa raugoties, darī-ja to, kas visvairāk nāca par labu tautai.

Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnie-ku arodbiedrības prezidents Igors Pavlovs uzsvēra, ka Valdemārs bija viens no Latvijas neatkarības ideo-logiem, un Latvijas jūrnieku vārdā pateicās par to, ka mēs šodien dzī-vojam neatkarīgā valstī.

H. Legzdina pieminu 112. gadadienā
godina viņa audzēkni kapteini
Gunārs Zakss un Kārlis Seskis.



Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš piemi-ņas brīdī sacīja: „Valdemārs saprata un vienmēr atgādināja, ka izglītība ir visam pamatā, un mūsu uzde-vums ir nest šo domu tālāk.” Sa-vukārt Latvijas Kuģu kapteiņu aso-ciācijas vadītājs Jāzeps Spridzāns norādīja uz Valdemāra nopelniem, novērtējot angļu valodas nozīmi jūrniecībā. Vēl J. Spridzāns pastās-tīja, ka nesen notikušajā triju Balti-jas valstu kuģu kapteiņu asociāciju sanāksmē pieminēts, ka katrai no Baltijas valstīm ir savs nacionālās jūrniecības pamatlicējs un dižgars, kura piemiņa tiek turēta godā.

Kapteinis Antons Ikaunieks savā uzrunā uzsvēra, ka, runājot par Valdemāra nopelniem, jāatceras ne tikai Ainažu jūrskola, jo pēc tās se-šu gadu laikā piekrastē tika atvēr-tas vēl astoņas jūrskolas. Lai to pa-nāktu, Krišjānim Valdemāram bija jāspēj izlauzties cauri cariskās Krie-vijas birokrātijas džungļiem.

„Kamēr mēs pieminēsim Krišjāni Valdemāru, tikmēr mēs būsim lat-vieši!” sacīja vēsturniece Benita Rajevska.

Godināt Krišjāni Valdemāru bija ie-radušies viņa dzimtas pārstāvji no Rojas. Svecītes latviešu jūrniecības pamatlicēja atdusas vietā aizdedza bērni no Ainažu pamatskolas, kas nes Krišjāņa Valdemāra vārdu. ■



Apvieno spēkus cīņai ar migrantu kontrabandu un cilvēku tirdzniecību

Apvienoto Nāciju Organizācijas (ANO) Drošības padome 2015. gada 9. oktobrī pieņēma rezolūciju, kas atļauj dalībvalstīm pārtvert kuģus, piepūšamās laivas, plostus un glābšanas laivas, ja pastāv aizdomas, ka šie peldlīdzekļi iesaistīti migrantu kontrabandā un cilvēku tirdzniecībā.

Eiropas Savienības Padome jau 15. maijā nolēma organizēt ES militāro operāciju „EUNAVFOR Med”, lai sagrautu cilvēku kontrabandas un tirdzniecības tīklu peļņas gūšanas modeli Vidusjūras reģionā. Šis lēmums, kas ir viens no ES visaptverošo atbildes pasākumu elementiem, reaģējot uz migrācijas problēmām, bija pirmais solis, lai oficiāli uzsāktu jūras operāciju operatīvo plānošanu.

Aktīvāku cīņu pret cilvēku kontrabandistu aktivitātēm, lai novērstu simtiem patvēruma meklētāju no Āfrikas un Tuvajiem Austrumiem bojāeju, Eiropas Savienība sāka jūnijā, kad ar kuģiem un lidmašīnām tika sākta izlūkošanas informācijas

vākšana par cilvēku kontrabandistu aktivitātēm starptautiskajos ūdeņos. Misijas vadītājs Itālijas kontradmirālis Enriko Kredendino izteica aicinājumu Eiropas Savienības dalībvalstu atbildīgajiem ministriem darīt visu, lai ES panāktu grozījumus starptautiskajā likumdošanā, kas paredz militāras operācijas starptautiskajos ūdeņos.

Misijas otrajā fāzē paredzēts pastiprināt darbību pret cilvēku kontrabandistiem Vidusjūrā, aktīvi pārtverot viņu laivas starptautiskajos ūdeņos un arestējot gan kuģus, gan to apkalpes, bet misijas nākamajā fāzē līdzīgas darbības varētu notikt arī Lībijas ūdeņos vai veicot nelielas sauszemes operācijas pret kontrabandistu bāzēm. Tomēr, lai īstenotu šo misijas daļu, Eiropas Savienībai jau būs nepieciešama ANO Drošības padomes rezolūcija un Lībijas valdības piekrišana.

Ar militāro tehniku un nelielu skaitu personāla operācijās Vidusjūrā piedalās arī Latvija. Kā vasaras sākumā medijiem atklāja Valsts robežsardzes vadītājs Normunds Garbars, no Latvijas šajā laikā Vidusjūrā uzturējušies 11 robežsargi.■

Lloyd's List Awards Global | 2015

Balva par cilvēku glābšanu pasaules jūrnikiem

Jau tradicionāli „Lloyd's List” piešķir balvu „The Seafarer the Year Award” tiem jūrnikiem, kuri, strādājot jūrā, parādījuši īpašu drosmi.

2015. gadā „Lloyd's List” žūrija pieņēma lēmumu balvu vēltīt un izteikt pateicību visiem tirdzniecības flotes jūrnikiem un viņu darba devējiem – kuģošanas kompānijām, kas bijuši iesaistīti tūkstošiem migrantu un bēgļu dzīvības glābšanā, kuri apšaubāmos apstākļos mēģinājuši šķērsot Vidusjūru.

Gandrīz katru dienu kāds no tirdzniecības kuģiem ir steidzies palīgā briesmās nonākušajiem, un, neskatoties uz apdraudējumu un visāda veida problēmām, jūrniki ir snieguši palīdzību izmisumā nonākušiem cilvēkiem.

Balvu visu jūrniku un kuģošanas kompāniju vārdā saņēma ITF, Eiropas Transporta darbinieku federācija (ETF), Starptautiskā Kuģniecības kamera (ICS) un Eiropas Kuģu īpašnieku asociācija (ECSA).



Pieņemot balvu jūrniku vārdā, ETF sekretārs Filips Alfonso sacīja: „Jūrnikiem ir bijusi izšķiroša loma migrantu dzīvību glābšanā, un esmu pateicīgs viņiem par milzīgo pašizlīdzību, ar kādu viņi pildīja savu jūrnika pienākumu.”■

i UZZIŅAI

Saskaņā ar operāciju „Sophia”, kurā iesaistījās 22 no 28 ES dalībvalstīm, jūras spēki var patulēt un konfiscēt kuģus, par kuriem ir aizdomas, ka tie iesaistīti cilvēku kontrabandā un tirdzniecībā. Pašreiz ES operācijā piedalās četri kuģi – viens no Itālijas, viens no Lielbritānijas un divi no Vācijas, un plašinoties, visticamāk, būs nepieciešams lielāks kuģu skaits.

ANO Drošības padome uzsāk cīņu pret cilvēku tirdzniecību un migrantu kontrabandu

Saskaņā ar Nigērijas Migrācijas dienesta datiem ik nedēļu vidēji četri līdz pieci tūkstoši migrantu cenšas sasniegt Vidusjūras piekrasti. ANO Drošības padome lēš, ka organizētās noziedzības tīkli tikai ar cilvēku kontrabandu no Rietumāfrikas uz Eiropu gadā nopelna vismaz 150 miljonus dolāru.

Tūkstošiem Rietumāfrikas un Centrālās Āfrikas iedzīvotāju katru gadu nonāk seksuālās izmantošanas, piespiedu darba, ubagošanas, orgānu tirdzniecības, bērnu seksuālās izmantošanas un piespiedu rekrutēšanas gūstā. Cilvēku tirdzniecība pasaulē ik gadus nes miljardiem dolāru lielu peļņu.

ANO Drošības padome ir izstrādājusi detalizētu un vispusīgu reģionālo stratēģiju Rietumāfrikas un Centrālās Āfrikas valstu atbalstam, lai pasargātu cilvēkus un likvidētu noziedznieku tīklus.

Atrasta gandrīz miljardu dolāru vērtā dārgumu krava

„Lieliski jaunumi – mēs atradām „San Jose”,” paziņojis Kolumbijas prezidents Huans Manuels Santoss. Tas ir Spānijas kuģis, kas ar zelta, sudraba un citu dārgumu kravu nogrima 1708. gadā Karību jūrā pie Kolumbijas krastiem.



Vēsturnieki norāda, ka „San Jose” centies izvairīties no britu karakuģiem, kuri tam sekoja pie Rozario salām Kolumbijas piekrastē. 1708. gada 8. jūnijā kuģis nogrima pēc sprādziena, aiznesot līdzī dzelmē dārgumus, ko šodienas cenās vērtē gandrīz viena miljarda ASV dolāru vērtībā.

Atradums ir vērtīgākais, kāds jebkad atrasts Rietumu puslodē. Pagaidām gan nav skaidrs, kam pienāksies atrastie dārgumi, jo uz tiem pretendē arī Spānija.



Migrantu krīze rada problēmas tirdzniecības flotei

Saskaņā ar Starptautiskās Kuģniecības kameras aplēsēm kopš 2014. gada janvāra vairāk nekā 1000 tirdzniecības kuģu ir palīdzējuši glābt pāri par 65 000 cilvēku.

Tas ir vairāk nekā viens no 10 imigrantiem un bēgļiem, kas šķērsoja Vidusjūru. „Komerčiālās kuģniecības kompānijas ir patiesi varoņi,” atzina Apvienoto Nāciju Organizācijas Bēgļu lietu aģentūras pārstāve Melisa Fleminga.

Ikviena tirdzniecības kuģa apkalpe, atrodoties jūrā, ir pakļauta ANO Jūras tiesību konvencijai, kas nosaka, ka katra jūrnieka un katras kuģa apkalpes pienākums ir sniegt palīdzību briesmās nonākušajam. Tomēr situācija, kāda izveidojusies pēdējo divu gadu laikā, padarījusi tirdzniecības floti par ķilnieci migrantu krīzes un cilvēku glābšanas jautājumos. Kuģniecības kompānijas, protams, ir gatavas pildīt gan likumā noteikto, gan tīri cilvēcisko pienākumu – glābt cilvēku dzīvības, tomēr kuģošanas kompānijas arvien uzstājīgāk izsaka savu neapmierinātību ar pašreizējo situāciju, jo tas slogs, kas reāli uzgūst kuģošanas kompāniju un tirdzniecības flotes jūrnieku pleciem, kļūst pārlielu apgrūtināošs.

Pirmā problēma ir izmaksas. Apdrošināšana sedz dažus izdevumus no tiem, kas rodas, kad kuģis ir spiests veikt glābšanas darbus, bet apdrošinātāji nesedz uzņēmumu

zaudējumus, kas svārstās no 10 tūkstošiem ASV dolāru kravas kuģiem līdz vairāk nekā 50 tūkstošiem dolāru naftas tankkuģiem dienā.

Tomēr daudz lielākas un nopietnākas bažas ir saistītas ar drošību.

„Tirdzniecības kuģi tiek izmantoti kā taksometri, kurus izsauc pa radio, lai tie uzņemtu pasažierus. Tas, kā viss pašlaik norisinās, nav pareizi,” sašutumu pauda Grieķijas kuģošanas kompānijas „Taskos Shipping and Trading” vadītājs Harijs Hajimikaels. Četri „Taskos Shipping and Trading” kompānijas kuģi bija iesaistīti vairāk nekā 600 cilvēku glābšanā Vidusjūrā.

Galvenais kuģošanas kompāniju un arī kuģu kapteiņu uztraukums ir par to, ka neviens nezina, ko uzņem uz borta, jo imigrantiem nav dokumentu un nav veiktas nekādas iepriekšējas pārbaudes. Neviens nevar būt drošs, ka starp izglābtajiem bēgļiem nav bruņoti Islāma valsts teroristi, kuri viegli var pārņemt tankkuģa vadību.

Lai gan ES ziņo, ka ir trīskāršojusi budžetu dalībvalstu ārējo robežu aizsardzības operācijai „Frontex”, pagaidām tas īpašu rezultātu nav devis.

Gada notikumi 2015

LATVIJĀ UN PASAULĒ

Latvijas prezidentūra EP kopumā bijusi sekmīga

Ar krāšņu muzikālu priekšnesumu 8. janvārī Latvijas Nacionālajā operā atklāja Latvijas prezidentūru Eiropas Savienības Padomē. Atklāšanas ceremonijā uzrunu teica LR Ministru prezidente Laimdota



veicināšanai – Apvienoto Nāciju Organizācija. 24. oktobrī pasaulē tiek atzīmēta ANO diena, jo šajā datumā 1945. gadā spēkā stājās tā paša gada 26. jūnijā parakstītie ANO statūti.



„Coral Opal”.



netika konstatēta, vien kuģim „Coral Opal” balasta tankā bija neliela noplūde, kas neietekmēja kuģa peldspēju.



Latvijas prezidentūras ES Padomē atklāšanas pasākumā (no kreisās): Laimdota Straujuma, Donalds Tusks, Andris Bērziņš un Žans Klods Junkers. Foto: Agnese Tauriņa.

Straujuma, Eiropadomes priekšsēdētājs Donalds Tusks, Latvijas Valsts prezidents Andris Bērziņš un Eiropas Komisijas priekšsēdētājs Žans Klods Junkers. 1. jūlijā Latvijas prezidentūra Eiropas Savienībā beidzās. Valdības pārstāvji atzīst, ka Latvija ar saviem pienākumiem tikusi galā godam. Latvijas prezidentūras laikā ieviests tā saucamais Junkera investīciju plāns, kas sekmēs dalībvalstu ekonomisko attīstību. Lielas cerības tika liktas arī uz Austrumu partnerības samitu, kas maijā notika Rīgā, tomēr tur nekādus būtiskus lēmumus pieņemt nav izdevies.

ANO atzīmē dibināšanas 70. gadadienu

Pēc Otrā pasaules kara beigām, lai novērstu līdzīgu konfliktu atkārtanos, tika nodibināta starptautiskā organizācija valstu sadarbības

Latvija apliecina piederību STCW baltajam sarakstam

Izvērtējot iesniegto, nu jau trešo Latvijas neatkarīgās novērtēšanas ziņojumu, IMO 2015. gada jūnijā atkārtoti atzina, ka Latvijas jūrnīku profesionālās sagatavošanas un sertificēšanas sistēma pilnībā atbilst STCW konvencijas prasībām. Latvija saglabā vietu arī Parīzes memoranda *baltajā* sarakstā, jo laikā no 2012. līdz 2014. gadam ārvalstu ostās nav aizturēts neviens Latvijas karoga kuģis.

Irbes jūras šaurumā kuģu sadursme

18. janvārī Irbes šaurumā bīstama manevra rezultātā sadūrās Dānijas karoga tankkuģis „Maersk Etienne” un Panamā reģistrētais sauskravas kuģis „Coral Opal”. Naftas noplūde

Rīgas osta svin 815 gadu jubileju un nodod ekspluatācijā Krievu salas termināli

Rīgas osta 2015. gadā atzīmē 815. dzimšanas dienu, kas, protams, ir nosacīts gadaskaitlis, jo ir vēstures liecības, ka osta te pastāvējusi jau



agrāk. 2015. gada 16. novembrī svinīgi pārgriezta lentu, atklājot Latvijā pēdējo 25 gadu laikā realizēto lielāko projektu – multifunkcionālo Krievu salas termināli, kura kopējā kapacitāte ir vairāk nekā 20 miljoni tonnu beramkravu gadā. Rīgas osta

▶▶▶ 5. lpp.

projektu „Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra” sāka īsteno 2006. gadā.

Svinīgi atklāj rekonstruēto Ventspils brīvdostas Ziemas ostu

2015. gada vasarā beidzās vērienīgi rekonstrukcijas darbi vienā no senākajām Ventspils ostas pietātnēm, tā sauktajā Ziemas ostā. Mūsdienīgu izskatu pēc rekonstrukcijas ieguvušas gan hidrotehniskās



būves, gan apkārtējā teritorija. 30. jūlijā Ventspils pilsētas svētku laikā notika pietātnes svinīga atklāšana, noslēdzot vēl vienu posmu Ventspils brīvdostas infrastruktūras sakārtošanā.

CILVĒKI

Par Latvijas Valsts prezidentu kļūst Raimonds Vējonis

2015. gada. 3. jūnijā Saeimas ārkārtas sēdē Latvijas Valsts prezidenta amatā ievēl Raimondu Vējoni no Zaļo un zemnieku savienības.



Rīgas ostai jauns kapteinis

2015. gada 15. janvārī Rīgas ostas Kuģu vadības centrā jūrniecības sabiedrības ļaudis sumināja Rīgas ostas kapteini Eduardu Delveru, kurš pēc divdesmit šajā amatā, bet kopumā sešdesmit gariem darba gadiem devās pensijā.

Kopš 2015. gada 17. janvāra Rīgas ostas kapteinis ir Artūrs Brokovskis-Vaivods, bet no 26. janvāra par viņa vietnieku apstiprināts bijušais Rīgas ostas locis Arnis Šulcs.

Kapteinis Antons Ikaunieks saņem Triju Zvaigžņu ordeni

Ilggadējais jūrniecības darbinieks tālbraucējs kapteinis Antons Ikaunieks saņēma Triju Zvaigžņu ordeņa



5. šķiru. Šim apbalvojumam kapteini Ikaunieku izvirzīja Ainažu jūrskolas muzejs.

Atstādina satiksmes ministru

Ministru prezidente Laimdota Straujuma pieprasīja sava partijas biedra satiksmes ministra Anrija Matīsa demisiju, un no 7. novembra satiksmes ministra pienākumus pilda iekšlietu ministrs Rihards Kozlovskis.



Ierosina kriminālprocesu pret Loginovu un Pečaku

Finanšu un ekonomisko noziegumu izmeklēšanas prokuratūra jau 12. oktobrī pieņēma lēmumu par kriminālvajāšanas sākšanu pret Rīgas brīvdostas pārvaldnieku Leonīdu Loginovu un viņa vietnieku Aigaru Pečaku. Kā apsūdzības tiek uzrādītas Liepājas Jūrniecības koledžas finansiāla atbalstīšana, ziedojums



Fukušimas zemestrīcē cietušajiem un prēmiju izmaksāšana Rīgas brīvostas darbiniekiem. Ar Rīgas brīvostas valdes vienbalsīgu lēmumu abas amatpersonas joprojām paliek savos amatos.

KNAB sācis kriminālprocesu pret „LDz” šefu Uģi Magoni

2015. gada 6. augustā KNAB apcietināja „LDz” valdes priekšsēdētāju Uģi Magoni, turot viņu aizdomās par kukuļa lielā apmērā piedāvājuma pieņemšanu, un uzsāka pret



viņu kriminālprocesu. 12. oktobrī Magoni pret 400 tūkstošu eiro lielu drošības naudu no apcietinājuma atbrīvoja. Viņš joprojām ir „LDz” prezidents.

IMO jauns ģenerālsekretārs

IMO 114. sesijā par IMO jauno ģenerālsekretāru vienbalsīgi ievēlēts Lims Kitači no Dienvidkorejas, kurš nomainīs līdzšinējo ģenerālsekretāru Koji Sekimizu un savus pienākumus sāks pildīt 2016. gada 1. janvārī.



Ilze Bernsone pelnītā atpūtā

Ja sakām – Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs, domājam – Ilze Bernsone. Viņa muzejā nostrādājusi 44 gadus, no kuriem 37 bijusi Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas vadītāja. 2016. gada 30. oktobris bija Ilzes pēdējā darba diena muzejā, jo viņa pieņēma negrozāmu lēmumu – doties pensijā. „Es jau sen to biju pelnījusi,” cienājot kolēģus un draugus ar torti, pus pa jokam, pus nopietni teica Bernsone.

Vēsturniece Ilze Bernsone bija K. Valdemāra kuģu vadītāju un me-



grāmatu autore, divu Latvijas jūrnieceības vēstures enciklopēdiju atbildīgā redaktore un līdzautore. No pirmās „Latvijas jūrnieceības gada grāmatas” (1989. g.) ir tās redkolēģijas locekle un rakstu autore. Ilze Bernsone 2005. gadā apbalvota ar V šķiras Atzinības krustu un ir Latvijas Jūrnieceības savienības biedre. Viņa bija, ir un paliks autoritāte.

Gada beigās krīt Straujumas valdība

7. decembrī pēc tikšanās ar prezidentu Raimonu Vējonī Ministru prezidente Laimdota Straujuma paziņoja par savu demisiju, līdz ar to arī par valdības krišanu.

Valdības vadītāja sacīja, ka „ir pagājis noteikts laika posms, valdība ir pieņēmusi divus budžetus, ir veiksmīgi aizvadījusi Latvijas prezidentūru Eiropas Savienības Padomē, par ko mēs saņemām uzslavas, valsts atrodas labā stāvoklī. Ir nepieciešamas jaunas idejas, jauns pienesums, jauna enerģija, lai padarītu iesāktos darbus.”





Parīzes memoranda TEG sanāksme

No 1. līdz 3. decembrim Rīgā notika Parīzes Saprašanās memoranda par ostas valsts kontroli (PMoU) Tehniskās novērtēšanas grupas (TEG) sanāksme. TEG izvērtē un apkopo dažādus tehniskas dabas jautājumus un sagatavo priekšlikumus izskatīšanai PMoU komitejā.

Sanāksmē Rīgā piedalījās PMoU dalībvalstu pārstāvji, kā arī Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) speciālisti un novērotāji no citu memorandu komitejām.

Pavisam sanāksmē izskatīja ap divdesmit dažādu jautājumu. Latvijai svarīgs bija jautājums par dalībvalstu iekļaušanas PMoU *bal-tajā, pelēkajā vai melnajā* sarakstā metodikas maiņu, jo pašlaik spēkā esošā metodika ir diskriminējoša valstīm ar salīdzinoši

nelielu floti. Sanāksmes dalībnieki atzina, ka tā tiešām ir nopietna problēma, kuras risināšanai nepieciešams piesaistīt neatkarīgus ekspertus.

Svarīgs bija arī jautājums par koncentrētajām kampaņām ostas valsts kontroles inspekcijas ietvaros. Tās norisinās katru gadu no septembra līdz novembrim visās PMoU dalībvalstīs, un to gaitā tiek pievērsta pastiprināta uzmanība kādai no aktuālajām kuģošanas drošības

problēmām. Sanāksmē tika pārrunāts, kam būtu pievēršama īpaša uzmanība nākamajos gados. Tiek plānots 2016. gadā kampaņu veltīt MLC konvencijas jautājumiem, savukārt 2017. gadā kampaņas galvenais temats varētu būt navigācijas drošība. Šie lēmumi vēl jāapstiprina PMoU komitejā.

Sanāksmes laikā vairākās spēkā esošajās instrukcijās tika precizēti labojumi, kas saistīti ar grozījumiem likumdošanas aktos.■

Veiksmīgi beigusies ostas valsts kontroles kampaņa

Parīzes memoranda (PMoU) ikgadējās koncentrētās ostas valsts kontroles kampaņas laikā no 1. septembra līdz 30. novembrim uz Latvijas karaļa kuģiem nopietni pārkāpumi nav konstatēti. Neviens no ārvalstu ostās pārbaudītajiem Latvijas kuģiem nav aizturēts.

Tāpat nav aizturēts neviens no Latvijas Jūras administrācijas

kuģošanas drošības inspektoru pārbaudītajiem ārvalstu kuģiem.

Šogad kampaņas laikā visās PMoU dalībvalstīs kuģošanas drošības inspektori pārbaudīja kuģu apkalpju informētību par iekļūšanu un darbu slēgtās telpās, kurās atrašanās var kļūt bīstama. Kampaņas mērķis bija nodrošināt efektīvus, SOLAS konvencijai atbilstošus pasākumus un procedūras, lai jūrnieki, ieejot

slēgtās telpās, netiktu apdraudēti. Par pārbaudes rezultātiem visās PMoU dalībvalstīs tiks ziņots nākamā gada sākumā.

Tiek plānots, ka 2016. gadā kampaņa varētu būt veltīta MLC konvencijas jautājumiem, savukārt 2017. gadā kampaņas galvenais temats varētu būt kuģošanas drošība. Šie lēmumi vēl jāapstiprina PMoU komitejā.■

Atpūtas kuģu direktīvu apspriež Rīgā un Briselē

4. un 5. novembrī Rīgā norisinājās ES Atpūtas kuģu direktīvas 33. administratīvās sadarbības darba grupas sanāksme. Šādas sanāksmes notiek divas reizes gadā, un to laikā ES dalībvalstu pārstāvji pārrunā problemātiskos jautājumus un meklē vienotu pieeju Atpūtas kuģu direktīvas piemērošanai.

Darba grupā apspriestos jautājumus iesniedz Eiropas Komisijas vadītajai komitejai, kas ir tiesīga pieņemt konkrētus lēmumus.

Visiem ar Atpūtas kuģu direktīvu saistītajiem jautājumiem ir viens mērķis – garantēt drošu atpūtas kuģu ekspluatāciju.

Rīgā notikušajā sanāksmē tika sagatavoti vairāki atbilstības deklarāciju projekti – atpūtas kuģiem, iebūvētajiem dzinējiem, piekaramajiem dzinējiem, ūdens motocikliem, kā arī atpūtas kuģu projektēšanai, būvniecībai un trokšņu emisijas prasībām.

Sanāksmes laikā dalībvalstis prezentēja savas valsts aktualitātes atpūtas kuģu drošības jomā. Tā Austrija dalījās pieredzē par kampaņu, kuras laikā Atpūtas kuģu direktīvas prasības tika piemērotas piepūšamajām laivām. Francijas pārstāvji skaidroja jēdziena „neatkarīgi no dzinēja” definīciju atpūtas kuģiem. Savukārt Latvijas speciālisti dalījās pieredzē par tirgus uzraudzības aktualitātēm Latvijā.

2. decembrī Briselē norisinājās Atpūtas kuģu direktīvas komitejas un darba grupas sanāksme, kurā Latvijas Jūras administrāciju pārstāvēja vecākais inspektors Gints Ķezbers. Viens no svarīgākajiem sanāksmē izskatītajiem jautājumiem bija par direktīvas ieviešanas aktu ar regulas spēku, kas precizēs daudzus direktīvā neiekļautos jautājumus, tai skaitā par atpūtas kuģa korpusa identifikācijas numuriem un citus.■

No amata atstādina satiksmes ministru Anriju Matīsu

2015. gada 4. novembrī Ministru prezidente Laimdota Straujuma pieprasīja satiksmes ministra Anrija Matīsa demisiju, kā iemeslu minot ministra novilcinātās darbības, laikus neiepazīstinot valdību ar nepieciešamo rīcību nacionālās aviokompānijas „airBaltic” attīstībai, kā arī uzraudzības trūkumu par aviokompānijas



stratēģisko virzību, tādējādi, iespējams, neizmantojot visas potenciālās iespējas. „Ministrs ir zaudējis manu uzticību. Uzskatu, ka „airBaltic” uzraudzība ir veikta neapmierinoši,” pauda Straujuma.

Tajā pašā dienā satiksmes ministrs Anrijs Matīss sasauca preses konferenci, kurā informēja par darbības laikā paveikto, kā arī iezīmēja savus nākotnes plānus un izaicinājumus jaunajam satiksmes ministram.

Anrijs Matīss: „Valdībai ir jāspēj pieņemt arī grūtus lēmumus un atbildēt par tiem. Valdības lēmums par „airBaltic” investora piesaisti bija solidārs un pieņemts vienbalsīgi, tai skaitā šo lēmumu atbalstīja pati premjere. Tālākais uzdevums bija un joprojām ir minimizēt riskus, kuri pastāv. Demisija nekādā gadījumā nav atbildīga rīcība šādā situācijā, un šā rīta notikumi bija ļoti negaidīti.

Satiksmes ministram šobrīd ir pamatīgs darāmo darbu saraksts. Ir jāizvēlas VAS „Latvijas dzelzceļš” vadītājs, un tas varētu būt vēl karstāks jautājums par nacionālās aviokompānijas investora piesaisti. Tāpat darba kārtībā būs kravu apgrozījuma jautājums, jaunu vilcienu iepirkums un, protams, „airBaltic” investora piesaiste un risku minimizēšana valstij. Es teiktu, ka no sirds vēlu veiksmi savam pēctecim. Nākot šajā darbā, man bija zināms, ka viegli nebūs un izaicinājumu daudz. Nākamajam ministram jābūt priekšstatam par to. Manas prioritātes un viedoklis nav mainījies nevienā no nosauktajām jomām, Saeimā kā deputāts turpināšu censties maksimāli realizēt vēlētajiem dotos solījumus.”■

Satiksmes ministrijas ziņas

Aktualizē SKLOIS projektu

Novembra beigās Satiksmes ministrijā notika amatpersonu apspriede par Starptautiskās kravu loģistikas un ostu informācijas sistēmas (SKLOIS) projektu, kurā piedalījās Satiksmes ministrijas, Aizsardzības ministrijas, Krasta apsardzes dienesta, Valsts ieņēmumu dienesta, Muitas pārvaldes un Valsts robežsardzes amatpersonas, lai pārrunātu projekta turpmāko attīstību. Jautājums bija jāizdiskutē, jo Ministru kabineta 27. novembra ārkārtas sēdes darba kārtībā bija iekļauts jautājums „Noteikumu projekts „Grozījumi Ministru kabineta 2009. gada 4. augusta noteikumos Nr.857 „Kārtība, kādā nodrošināma sakaru tīklu darbība Kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas datu apmaiņas sistēmas ietvaros””. Noteikumu projekts paredz definēt SKLOIS statusu un noteikt sistēmas pildāmo funkciju apjomu.

SKLOIS projekts tiek realizēts Eiropas Reģionālā attīstības fonda darbības programmas „Infrastruktūra un pakalpojumi” 3.2.2.1.1. apakšaktivitātes „Informācijas sistēmu un elektronisko pakalpojumu attīstība” ietvaros, tā kopējais finansējums ir plānots 2 652 731 eiro.

Paraksta līgumu par ES līdzfinansējuma piešķiršanu „Rail Baltica” projektam

24. novembrī Tallinā Eiropas Inovācijas un tīklu izpildaģentūra (INEA – *Innovation and Networks Executive Agency*) un triju Baltijas valstu kopuzņēmums „RB Rail AS” parakstīja līgumu par Eiropas Savienības līdzfinansējuma piešķiršanu no Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta triju

►►► 10. lpp.

►►► 9. lpp.

Baltijas valstu ātrgaitas dzelzceļa līnijas „Rail Baltic/Rail Baltica” projekta attīstības pirmajam posmam. Finansēšanas līgumu parakstīja „RB Rail AS” valdes priekšsēdētāja Baiba A. Rubesa un INEA direktors Dirks Bekers.

i UZZIŅAI

INEA ir atbildīga par Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (*Connecting Europe Facility* jeb CEF) ieviešanu. Tā ir ES programma, kuras ietvaros tiek attīstīti augsti efektīvi, ilgtspējīgi un starpsavienoti trans-eiropas tīkli transporta, enerģijas un digitālo pakalpojumu jomā. INEA vada 27,4 miljardu eiro CEF programmu budžetu līdzfinansējumu formā 2014.–2020. gada periodā.

„„Rail Baltic/Rail Baltica” nodrošinās vienu no nozīmīgākajiem izstrūkstošajiem posmiem Eiropas dzelzceļa tīklā un uzlabos savienojuma iespējas cilvēkiem un uzņēmumiem ES iekšējā tirgū. Šis ir patiesi stratēģiskas nozīmes projekts Transeiropas transporta tīkla ietvaros,” uzskata Ziemeļjūras – Baltijas TEN-T koridora koordinatore Katerīne Trautmane.

„Šī ir vienreizēja iespēja parādīt un pierādīt, ka trīs Baltijas valstis spēj



vienoti darboties nozīmīga kopēja mērķa vārdā. „RB Rail” nodrošinās atbilstošu projekta vadību, kas garantēs caurspīdīgu un efektīvu projekta īstenošanu, kā arī labu un efektīvu biznesa praksi,” atzīst Rubesa.

„RB Rail AS” ir „Rail Baltic/Rail Baltica” centrālais koordinators. Tam ir dots mandāts saņemt visu projekta finansējumu un nodrošināt tā izmantošanu atbilstoši noteiktam regulējumam triju dalībvalstu finansējuma saņēmējiem – Igaunijas Ekonomikas un komunikācijas lietu ministrijai, Latvijas Satiksmes ministrijai un Lietuvas Transporta un komunikācijas ministrijai.

i UZZIŅAI

„Rail Baltic/Rail Baltica” projekts paredz jaunas ātrgaitas dzelzceļa līnijas izbūvi no Tallinas līdz Lietuvas un Polijas robežai. Pa Eiropas standarta 1435 milimetru platuma dzelzceļa līniju pasažieru vilcieni brauks ar ātrumu līdz 240 kilometriem stundā, kravas vilcieni – ar ātrumu līdz 120 kilometriem stundā.

Pirmā posma finansējums Latvijā tiks izmantots Rīgas Centrālās dzelzceļa stacijas un Rīgas starptautiskās lidostas dzelzceļa stacijas, kā arī dzelzceļa savienojuma starp abām stacijām tehniskajam projektam un būvdarbiem un zemes iegādei. Savienojot 1520 mm un 1435 mm platuma sliežu ceļus un radot efektīvu savienojumu ar reģionālo un starptautisko transportu, Rīgas Centrālā stacija kļūs par patiesi multimodālu reģionālo un starptautisko transporta mezglu.

Latvija gatava iesaistīties kravu pārvadājumu loģistikas ķēdē

30. novembrī Satiksmes ministriju apmeklēja Ķīnas uzņēmēji, kas piedalījās Baltkrievijas industriālā parka „Lielais akmens” izveidē, lai ar SM vadību pārrunātu Latvijas iespēju līdzdarboties šajā projektā.

SM valsts sekretārs Kaspars Ozoliņš atzinīgi novērtēja Ķīnas delegācijas vizīti, kā arī izteica pateicību Ķīnai par atbalstu Latvijas iecerei koordinēt transporta un loģistikas jomu Ķīnas un Centrālās un



Austrumeiropas valstu sadarbības formātā 16+1.

Kaspars Ozoliņš: „Abām valstīm ir daudz kopīgu interešu, realizējot Ķīnas Jaunā zīda ceļa iniciatīvu „One Belt, One Road”, kas paredz savienojamības un sadarbības attīstīšanu Eirāzijas kontinentā. 2015. gada martā Ķīnas puse izstrādāja visaptverošu dokumentu minētās iniciatīvas realizācijai, kas paredz veicināt sadarbību starp Eiropas, Āzijas, un Āfrikas valstīm visdažādākās jomās, t.sk. arī transportā.

Tā kā viens no iniciatīvas mērķiem ir veicināt Eirāzijas sauszemes transporta savienojumu attīstību starp Ķīnu, Centrālāziju, Krieviju un Eiropu (Baltiju), kas ir arī SM svarīgākā prioritāte sadarbībā ar Ķīnu, Latvija uzskata, ka Ķīnas valdības iniciatīva stimulēs transporta attīstību starp Eiropas un Āzijas kontinentiem un tās ietvaros Latvijai būs iespēja piedāvāt savu tranzīta koridora priekšrocības, it īpaši radot iespēju veikt efektīvu Ķīnas preču distribūciju Baltijas jūras reģionā. Līdz ar to Latvija ir gatava iesaistīties Ķīnas iniciatīvas realizēšanā.”

Tikšanās laikā Ķīnas uzņēmēju delegācija atkārtoti saņēma Latvijas apliecinājumu vēlmei kļūt par TransEirāzijas piegāžu ķēžu dalībnieci. SM ir sagatavojusi piedāvājumu Baltkrievijai un Ķīnai kā stratēģiskajiem partneriem Eirāzijas pārvadājumos.

Tāpat SM valsts sekretārs atzinīgi novērtēja Baltkrievijas un Ķīnas jaunā industriālā parka „Lielais akmens” izveidi pie Minskas. Viņš norādīja, ka Latvija gatava iesaistīties kravu pārvadājumu loģistikas ķēdē no/uz Baltkrieviju, piedāvājot Minskas loģistikas centram izēju uz ostām un preču distribūciju Ziemeļeiropā. ■

Pamudinājumi, motivācija un grūtības jūrnieka karjeras izvēlē jauniešiem Latvijā

Jūrniecība ir nozare ar augstu pievienoto vērtību, kas pamatu pamatos ir balstīta uz jūrniecības augstākās izglītības iestāžu ieguldījumu šajā nozarē. Ļoti svarīgi, lai jūrnieki būtu atbilstoši izglītoti, jo tieši viņu prasmes un pieredze ir būtiski priekšnoteikumi, lai kuģniecības industrija varētu vienmērīgi funkcionēt. Lai gan „Oxford Economics 2014” aprēķini rāda, ka 2012. gadā, salīdzinot ar 2004. gadu, jūrniecības augstākajās mācību iestādēs (jūras akadēmijas tipa augstskolas) par 11% pieauga studentu/kadetu skaits, sasniedzot aptuveni 38 000 studējošo, kruinga kompānijām joprojām ir grūtības darba tirgu nodrošināt ar universitātes līmeņa izglītības virsniekiem.

Profesijas popularizēšanas kampaņas tiek uzskatītas par vienu no galvenajiem pasākumiem, kas varētu palīdzēt atrisināt šo problēmu. Pēdējos gados šādas kampaņas ir organizētas gan starptautiskā, gan nacionālā līmenī. Ar labiem rezultātiem turpinās, piemēram, Starptautiskās Jūrniecības organizācijas 2008. gadā uzsāktā kampaņa „Go to sea!”, kā arī Dānijas Kuģu īpašnieku asociācijas kopš 2007. gada organizētā kampaņa „World Careers”. Savukārt, lai iepazīstinātu vidusskolēnus ar jūrnieka profesiju Latvijā, Latvijas Jūras administrācija no 2007. gada rīko konkursu „Enkurs”.

Profesijas popularizēšanas kampaņu rezultāti ir atkarīgi no to kvalitātes, bet, lai varētu uzlabot kvalitāti, lietderīgi ir uzzināt, kas tomēr attur tos jauniešus, kuriem ir interese par jūrnieka profesiju, pieņemt lēmumu un spert pirmo soli, lai piebiedrotos jūrniecības nozarei. Diemžēl sabiedrībā joprojām valda dziļi iesakņojušies mīti par jūrnieka profesijas specifiku, piemēram, jūrniekiem ilgstoši jāatrodas jūrā (vai rāk par sešiem mēnešiem), tāpēc šķietami neiespējami veidot normālu ģimenes dzīvi. Vai arī uz kuģiem nav drošības, tāpēc darbs saistīts ar dzīvības apdraudējumu, kā arī valda citi tamlīdzīgi priekšstati.

Lai uzlabotu jūrnieka profesijas popularizēšanas kampaņas kvalitāti, „Novikontas Research” (NR)

i UZZIŅAI

„Novikontas Research” birojs tika izveidots 2011. gadā, un tas nodrošina pētījumus par jūrnieku, pedagogu un vadītāju profesionālajām spējām, kā arī par mācību procesu efektivitāti. Pašlaik NR darbā ir iesaistīti četri pētnieki.

Novikontas Jūras koledžā Rīgā veica pētījumu, izmantojot atvērta tipa jautājumus, kurus no 2014. gada februāra līdz maijam uzdeva konkursa „Enkurs” dalībniekiem. Balstoties uz karjeras motivācijas teoriju un jēdzienu „paaudzes”, šā pētījuma mērķis bija izpētīt iemeslus, kas ietekmē jauniešus pieņemt vai noraidīt lēmumu par jūrnieka profesijas izvēli, kā arī kļūst nepatiesu informāciju un šaubas

Pētījums parāda reālo situāciju

Tika reģistrētas 219 anketas, kurās respondenti atbildēja uz 144 atvērta tipa jautājumiem. Ko mēs uzzinājām ar šo pētījumu? 40% respondentu (N=88) bija ieinteresēti vai ļoti ieinteresēti kļūt par jūrniekiem. 64% respondentu (N=148) uzskata, ka viņiem ir „iespējams, pietiekama” vai „pilnīgi pietiekama” informācija par jūrnieka profesiju.

Galvenie iemesli, lai izvēlētos jūrnieka profesiju, bija stabila nodarbinātība (MR=4.42 in a 5 point Likert scale), kā arī ceļot un redzēt pasauli (MR=4.42), bet tālāk seko labs atalgojums (MR=4.38). Galvenie iemesli, kas attur, bija grūtības

Vai jūs esat ieinteresēti kļūt par jūrnieku?

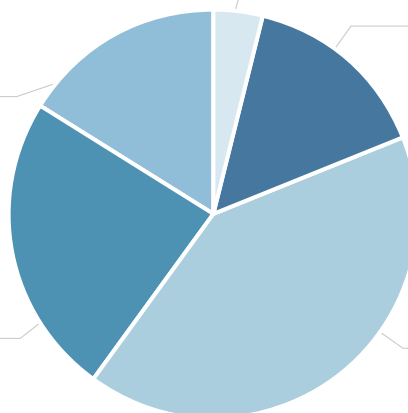
Ļoti interesē, 16%

Drīzāk interesē, 24%

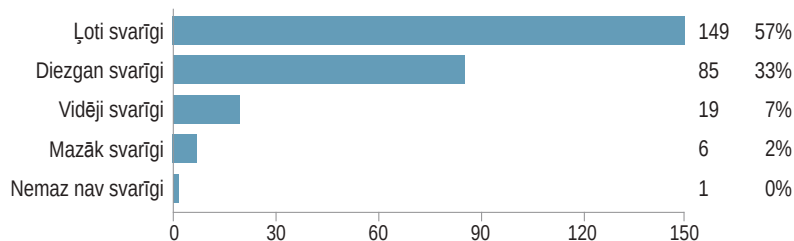
Nemaz neinteresē, 4%

Drīzāk neinteresē, 15%

Īsti nezinu, 41%



Es būšu nodrošināts ar darba vietu. (Cik tas ir svarīgi, lai kļūtu par jūrnieku?)



ģimenes dzīvē (MR=3.94) un pārāk dārgs mācību process (MR=3.17).

Tika analizētas arī atšķirības starp reģioniem un dzimumiem. Respondentus no Latgales un Vidzemes vairāk nekā respondentus no citiem reģioniem piesaistīja jūrnika ikdienā klātesošais komandas gars, bet atturēja grūtības, kas varētu rasties ģimenes dzīvē, kas rīdniekiem nešķita tik būtisks šķērslis. Sievietes vairāk nekā vīriešus piesaista ceļošana, savukārt vīriešus vairāk nekā sievietes motivē alga un prestižs. Sievietes vairāk nekā vīriešus uztrauc jūrnika darba ietekme uz veselību.

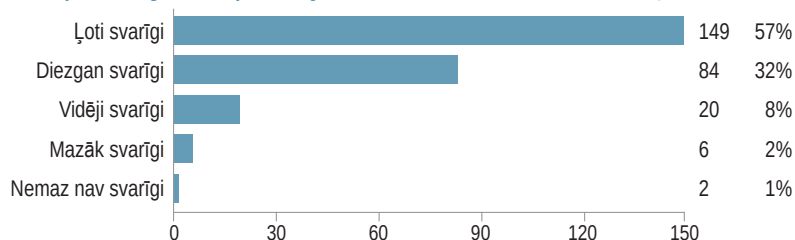
Atvērta tipa jautājumu analīze sniedza labu ieskatu respondentu uztverē. Starp profesijas pozitīvajiem aspektiem tika minēta atbildība, kas stiprina raksturu, interesantas studijas, iespēja mācīties svešvalodas un fiziskā aktivitāte, arī vairāki interesanti iemesli, piemēram, formas tērps, kas piesaista meitenes, iespēja satikt sievietes no citām valstīm un pat iespēja uz laiku tikt vaļā no sievasmātes. Pie negatīvajiem profesijas aspektiem tika minēts risks, kuģojot pirātu rajonos, bīstamība jūrā (vētras, iespējamība noslīkt), būt ieslodzītam „metāla kastē”, apdraudējums vīdei un risks, piesārņojot jūru, grūts mācību process, maz brīvā laika uz kuģa, jūras slimība un ko darīt, ja ēdienkartē nepatīk jūras veltes.

Secinājumi

Pētījums parādīja, ka jauniešus no izvēles par labu jūrnika profesijai galvenokārt attur sociāla rakstura grūtības – kā savienot ģimenes dzīvi ar prombūtni un darbu jūrā. Profesijas pievilcība visvairāk ir saistīta ar finansiālajām garantijām (alga un stabilitāte) un personīgiem (ceļošana) aspektiem. Tomēr jāatzīst,

ka, lai gan jauniešus jūrnika profesijai piesaista labas algas, tomēr lielāku nozīmi viņi piešķir stabila darba un ceļošanas iespējām. Respondenti uzskata, ka jūrnika profesija nav augsta riska profesija, bet prasa disciplīnu, atbildību un komandas sajūtu.

Man patīk ceļot un aplūkot jaunas vietas. (Cik tas ir svarīgi, lai kļūtu par jūrnieku?)



Kā vienu no iemesliem jaunieši minēja grūtības savienot darbu ar ģimenes dzīvi, bet šā faktora nozīmīgums, salīdzinot ar iepriekšējiem pētījumiem, ir mazinājies, jo jauniešiem ir pieejama plašāka informācija par profesijas specifiku. Respondenti joprojām uzskata, ka jūrniki jūrā ir tādā kā izolācijā, un baidās, ka nevarēs sazināties ar radiem un draugiem, izmantojot internetu uz kuģa. Visbeidzot, skolēni domā, ka mācības ir pārāk dārgas, un šis bija jautājums, kas nebija iekļauts iepriekšējā pētījumā.

Par ko vajadzētu diskutēt?

Vai skolēniem ir taisnība un viņu priekšstats par profesiju ir pareizs? Pēc mūsu domām, dažas lietas atbilst realitātei, bet joprojām ir diezgan daudz mītu, ko rada informācijas trūkums. Mēs salīdzinājam jauniešu priekšstatus par jūrnika profesiju ar profesionālu jūrnika atbildēm par reālo darba specifiku.

Darba stabilitāte. Tā tiešām var būt uzskatāma par vienu no vispievilcīgākajām jūrnika profesijas iezīmēm. Darba stabilitāte ir reāla,

un tai ir drošs pamats: pasaulē ir jūrnika deficīts, jūrnika profesijai ir starptautisks raksturs (jūrnika diploms tiek atzīts visā pasaulē), kā arī nozares mobilitāte. Iegūtā izglītība paver iespējas arī tad, kad speciālisti izbeidz darbu uz kuģiem vai ostās, jo viņu prasmes tiek augstu vērtētas krasta kompānijās, kas saistītas ar jūras industriju visā Eiropā.

Ceļošanas iespējas. Respondentiem ir taisnība arī šajā jautājumā: jebkura ranga jūrnikiem ir iespēja ceļot un iepazīt daudzas kultūras un valstis, tai skaitā tādas kā Japāna, Kenija, Argentīna u.c. Tomēr visbiežāk jūrniki nevar izvēlēties sev vēlamu galamērķi, jo daudzi

kuģi veic pārvadājumus galvenokārt vienā vai divos reģionos.

Alga. Dalībniekiem ir taisnība par augsta līmeņa atalgojumu jūrnikiem. Protams, alga ir atkarīga no dažādiem faktoriem, piemēram, kuģniecības virziena, kuģa tipa (tankkuģis, sauskraavas vai konteinerkuģis), no ranga (ierindnieks vai virsnieks), kuģa īpašnieka u. c., bet jebkurā gadījumā jūrnika algas, it īpaši virsnieku, ir daudz lielākas nekā krasta profesiju pārstāvjiem.

Ģimenes dzīve. Šis faktors, domājot par jūrnika profesiju, prasa īpašu uzmanību. Tā ir taisnība, ka prombūtnē no mājām ietekmē ģimenes dzīvi, un to ietekmē arī tas, kas jūrnikiem jā dara, kad tie ir krastā, piemēram, jā nokārto sertifikāti un jāiziet dažādi kursi, kas atņem laiku ģimenei. Tomēr jāatzīst, ka prombūtnē no mājām tagad ir īsāka, kā arī jūrnikiem ir garāks atvaļinājums nekā krasta darbiniekiem. Jūrniecības negatīvo ietekmi uz ģimenes dzīvi var samazināt ar īsākiem kontraktiem, nepārtrauktu nodarbinātību (nevis nodarbinātība pēc kontrakta) un iespēju arī

partneriem un ģimenes locekļiem iziet jūrā.

Izolācija. Respondenti bija diezgan uztraukti par darbu norobežotā telpā. Šī problēma ir pazīstama kā „kuģa ieslodzījums”. Tomēr uz mūsdienu kuģiem ir daudz atpūtas iespēju (peldbaseins, sporta zāle, milzīgas video bibliotēkas u.c.) un neierobežotas iespējas sazināties (Skype, e-pasts, internets u.c.). Mūsdienās jūrnieki, strādājot uz kuģa, var pat mācīties internetā *online* režīmā, bet jaunieši par šādām iespējām uz kuģa varbūt nav informēti.

Studiju maksa. Viens no šā pētījuma negaidītiem rezultātiem ir tas, ka respondenti par šķērslī izvēlēties jūrnieka karjeru uzskata mācību izmaksas. Ja salīdzina studiju ilgumu un mācību maksu jūrniekiem ar studiju programmām un maksām citās profesijās, kuģa virsnieka kvalifikācijas iegūšana izmaksā tikpat, cik studijas citās profesijās. Turklāt studiju laikā jūrniecības mācību iestāžu studenti var strādāt un saņemt labu algu, kas ļauj viņiem pašiem segt mācību maksu bez kredītiem vai ģimenes finansiāla atbalsta.

Veselība un drošība. Respondenti bija satraukti par jūrnieka darba iespējamo negatīvo ietekmi uz veselību. Nenoliedzami, ka dzīve uz kuģa var ietekmēt veselību, bet jūrniekiem ir iespēja kaut ko darīt savas veselības labā, piemēram, nodarboties ar fizisko kultūru. Diemžēl par to respondenti zina visai maz. Runājot par drošību, šķiet, ka jaunieši apzinās, ka mūsdienās, ievērojot drošības pasākumus uz kuģa, jūrnieka profesija nav bīstama un riskanta.

Ieteikumi

Esam izstrādājuši dažus ieteikumus, lai jūrnieka karjeras popularizēšanas kampaņas sniegtu iespējami plašu informāciju vidusskolēniem.

■ Lai gan galvenā mērķauditorija ir vīrieši, tomēr jāatceras, ka ne tikai, tāpēc, veidojot prezentāciju materiālus, jāņem vērā dzimumu atšķirības, pielāgojot to auditorijas interešu īpatnībām: vīriešus vairāk pie-
saista algas un profesijas prestižs,

bet sievietes vairāk saista ceļošana un veselības jautājumi.

■ Vajadzētu izveidot labu mājas lapu ar norādēm, kur var atrast objektīvu informāciju par jūrnieka profesijas specifiku, iespējām, kā arī rast atbildes uz problemātiskajiem jautājumiem, ko varētu ieteikt visiem interesentiem. Īpaši akcentēt jūrnieka darba priekšrocības, papildinot ar precīziem datiem par darba stabilitāti, drošību, iespējām ceļot un pievilcīgu atalgojumu.

■ Piedāvāt informāciju un konsultācijas par aktuāliem jautājumiem: ģimenes dzīves apvienošana ar darbu jūrā, iespēja no kuģa sazināties ar krastu (Skype, interneta ātrums u.c.).

■ Ar konkrētiem piemēriem izskaidrot drošības un veselības jautājumus.

■ Akcentēt disciplīnas un atbildības jautājumus, kā arī uzsvērt, ka katrs indivīds uz kuģa ir daļa no komandas.

■ Ievērot reģionālās atšķirības: jauniešiem no Latgales un Vidzemes, Zemgales un Rīgas var būt dažādas prioritātes, izvēloties jūrnieka profesiju.

Šis pētījums būs noderīgs, sniedzot jauniešiem reālu priekšstatu par darbu jūrā. Tas palīdzēs uzlabot informācijas saturu potenciālajiem jūrniecības studentiem karjeras veicināšanas kampaņas ietvaros. Ar jūrnieka profesiju saistīto mītu apzināšana palīdzēs uzlabot informācijas kvalitāti par jūrnieka karjeras iespējām, kas tiks sniegta dažādos veidos: prezentācijas skolās, informācija mājas lapās, forumos par karjeras izvēli u.c. Tiem, kas sliecas saistīt savu dzīvi ar darbu un karjeras iespējām jūrā, būs iespējas iegūt nepieciešamo informāciju, lai, pieņemot lēmumu par profesijas izvēli, izprastu pozitīvos un negatīvos faktorus, kas saistīti ar šo profesiju.

Pilns pētījums tika publicēts 2014. gada septembrī žurnālā „European Integration Studies” 8. nr.■

Manuel Joaquín Fernández González, Dmitrijs Semjonovs, Aleksejs Bogdanecs, Sandra Ozola
Novikontas Jūras koledža – Novikontas Research
Duntes iela 17, Rīga, LV-1005
nr@novikontas.lv

Izglītība – jūrniecības pamatu pamats

Pirms 190 gadiem dzimušais Krišjānis Valdemārs ir paudis tieši to pašu viedokli, ko tagad aktualizē Starptautiskā Jūrniecības organizācija (IMO): tikai laba un ļoti laba izglītība var dot to drošo pamatu, ko no kuģošanas nozares sagaida pasaules sabiedrība. Tikai profesionāls jūrnieks var līdz minimumam samazināt nelaimeju skaitu jūrā, tikai inteliģents un labi izglītots jūrnieks spēj domāt par cilvēku un vides drošību. Kā savulaik teicis K. Valdemārs, „latviešiem (tagad varētu teikt – pasaules jūrniekiem) vajadzīgas trīs lietas: pirmām kārtām skolas, otrām kārtām skolas un trešām kārtām skolas”.

Eksperta viedoklis

„Inter Manager” prezidents Alastairs Evits: „Kuģu virsnieku kvalifikācijai vajadzētu būt tādai, kas atbilst augstākā līmeņa (universitātes, akadēmijas) izglītībai. Darba



devējiem vajadzētu atturēties no kārdinājuma pazemināt lātiņu uz izglītības rēķina, pazeminot izglītības līmeņa prasības. Jo tieši virsnieku profesionālās izglītības augstākais līmenis ir svarīgākais priekšnosacījums, kas nodrošina efektīvas visas kuģa operācijas. Alternatīva ir izmaksas, kas būs jāsedz par nelaimes gadījumiem. Tikai paaugstinot izglītības prasības, var celt kuģošanas nozares un jūrnieku darba prestižu, bet, lai ieinteresētu un piesaistītu vislabākos speciālistus nozarei, ir jābūt atbilstošām karjeras iespējām. Domājot par datora paaudzi, kuģu īpašniekiem vajadzētu padarīt draudzīgāku vidi uz kuģa, radot iespējamu piekļuvi, piemēram, „Facebook”, „Twitter” un citiem sociālajiem medijiem.”■

Ar hercoga Jēkaba jūrasbraucēju gēniem

„2015. gada decembrī Krišjānim Valdemāram bija 190 gadu jubileja. Viņu mēdz uzskatīt par Latvijas profesionālās jūrniecības un jūrskolu pamatlicēju, šajā kontekstā ar jūrniecību saprotot ne tikai arodu, bet arī nozīmīgu latviešu nacionālās pašapziņas simbolu. Tāpēc aicinu ikvienu padomāt par jūrniecības vietu un lomu šodien, tostarp ne tikai valsts ekonomikas, bet arī valsts un iedzīvotāju nacionālās pašapziņas un tās nākotnes kontekstā.” Par to gadumijā aicina aizdomāties Latvijas Jūras akadēmijas rektors **JĀNIS BĒRZIŅŠ**. Lūk, viņa viedoklis par jūrniecības lietām Latvijā.

Latvija ir sena jūrnieku valsts, un līdz šim brīdim joprojām arī liela jūras valsts ar trim lielām un septiņām mazām ostām, starptautiski atzītas izglītības iespējām un plašu kruinga kompāniju pārstāvniecību, kas ir būtiski jūrnieku darba tirgum.

Nopietni Latvijas kā jūrnieku valsts pirmsākumi rodami jau 17. gadsimtā, kad hercoga Jēkaba laikos latvieši būvēja kuģus, gāja jūrā un spēja konkurēt ar tādiem starptautiski zināmiem jūrasbraucējiem kā angļi un holandieši. Nostāstu un leģendu netrūkst arī par vēl agrāku latviešu tirdzniecības un pat karaflotes vēsturi. Rīgas osta šogad svin 815 gadu jubileju. Daudz neatpaliek Liepājas osta un citas.

Taču Krišjāņa Valdemāra vārds jūrniecības vēsturē nozīmīgs ne tikai Ainažu jūrskolas dibināšanas dēļ, bet arī tāpēc, ka viņš pirmais pamatoja un sakārtoja jūrniecības izglītības metodiku. Kā zināms, Latvijā pirmā jūrskola tika nodibināta Rīgā teju gadsimtu agrāk, kad toreizējā Rīgas rāte pieņēma lēmumu par Navigācijas skolas dibināšanu. Tiesa, Krišjāņa

Valdemāra jūrskolā jūrniecības izglītība kļuva latviešiem krietni pieejamāka – tā bija bez maksas un notika latviešu valodā.

Svarīgi pieminēt, ka, iedvesmojoties no Krišjāņa Valdemāra un izmantojot viņa izstrādāto jūrniecības izglītības metodiku, Krievijas impērijā ātri tika atvērta 41 jūrskola. Salīdzinājumam: līdz tam tādas bija tikai četras, t.sk. divas Latvijā – Rīgā un Liepājā.

Latvieši atkal pievērsās jūrniecībai

Jūrniecības jomā cauri gadsimtiem Latvijai un latvju jūrasbraucējiem ir gājis dažādi. Lai gan kopš pašiem pirmsākumiem latviešiem jūrā braukšana ir bijusi viena no svarīgākajām nacionālās apziņas komponentēm, ko par simbolu padarīja Krišjānis Valdemārs,

padomju gados situācija tika mainīta.

Nevienam nav noslēpums, ka padomju gados latviešiem vairākumā gadījumu bija grūti tikt jūrā, jo gandrīz katram atradās kāds radagabals emigrācijā – Zviedrijā, Amerikā u.tml. Padomju ideologu izpratnē šis fakts bija nopietns arguments, lai liegtu cilvēkam iziet starptautiskajos ūdeņos. Daudzi pat necentās, jo tā kā kara gados pazudušo radnieku gaitas ne vienmēr bija zināmas, pastāvēja risks, ka čeka radnieku dzīves gaitu nepārzināšanu var uztvert kā melošanu, par ko savukārt draudēja nopietnas nepatīkšanas. Tāpat bija arī gadījumi, kad latvieti jūrā palaida, taču, iebraucot svešzemju ostās, viņam bija aizliegts nokāpt no kuģa. Tāpēc padomju gados jūrniecība no izteiktas „latviešu profesijas” un nacionālās apziņas simbola kļuva par Latvijā dzīvojošo ieobraucēju nodarbošanos.

Tiesa, tagad situācija ir mainījusies, šobrīd aptuveni 60% Latvijas Jūras akadēmijas studentu ir latvieši no laukiem, mazpilsētām, kuri nāk studēt, zinot, ka pēc studijām būs darbs un darbs būs labi apmaksāts.

Grūti komentēt jūras romantikas kā studentu motivācijas faktoru. Raugoties pragmatiski, jauniešiem lielākā interese ir par tirdzniecības floti, un tas ir visnotaļ likumsakarīgi, ņemot vērā, ka tirdzniecības flotei jūras ceļos ir lielākais kuģu īpatsvars. Pasažieru un atpūtas kuģu ir mazāk. Savukārt darbam uz karaflotes kuģiem ir izteikta specifika.



Arī sievietes, pat kapteiņa statusā, uz kuģiem vairs nav nekas ārkārtējs. Tiesa, reālajā dzīvē sievietes kuģošanu diezgan ātri mēdz nomaiņīt pret darbu krastā, kas saistīts ar ģimenes dzīvi, bērniem u.tml. reālās dzīves aspektiem.

Pēc kuģu virsniekiem liels pieprasījums

Šobrīd pasaulē trūkst ap 30 000 kuģu virsnieku, tas ir, stūrmaņu, mehāniķu un elektromehāniķu. Latvijā patlaban ir aptuveni 12 000 jūrnieku – kuģa ierindnieku (matroži, motoristi, stjuarti u.tml.) un kuģa virsnieku (stūrmaņi, mehāniķi un elektromehāniķi). Savukārt virsniekus iedala divos līmeņos – izpildes līmeņa virsnieki (ar kolektīvas izglītību) un vadības līmeņa virsnieki (ar bakalaura, resp., Latvijas Jūras akadēmijas, izglītību). Te jāpiebilst, ka virsnieka alga uzreiz pēc augstskolas beigšanas ir ne mazāka par 2000 eiro mēnesī, bet vadības līmeņa virsniekiem tās lielums ir dažāds, orientējoši robežās no 12 000 līdz 20 000 eiro mēnesī. Tādējādi var droši apgalvot, ka jūrnieka profesija ir starptautiskajā darba tirgū pieprasīta un labi atalgota.

Savukārt, raugoties caur valsts ekonomikas prizmu, Latvijas valstij būtiski apzināties, ka jūrnieki 94% no nopelnītā atved uz mājām, uz Latviju. Tam ir vairāki iemesli.

Pirmkārt, tā kā katra kuģa dīkstāves stunda dārgi maksā, kravu izkraušanas un iekraušanas darbs ostās ir raiti organizēts, sen pagājuši tie laiki, kad, iebraucot ostā, jūrnieks varēja brīvi nodoties svešzemju jaukumu baudīšanai.

Otrkārt, jūrniekiem ir īpatnēja dzimtenes izjūta: viņi ikdienā ceļo pa svešiem ūdeņiem un ir tālu prom no savas valsts, taču naudu viņi tērē mājās, jo mājās ir ģimene, bērni, visbiežāk arī māja, mašīna utt. Tādējādi, ja uz jūrnieku profesiju skatās caur valsts ieņēmumu prizmu, viņi pasaulē nopelnīto iegulda savā valstī.

Dati liecina, ka gadā jūrnieki Latvijas ekonomikā iepludina ap 300 miljonu eiro, un daļa no tā, protams, caur nodokļiem nonāk Latvijas



valsts budžetā. Te būtiski pieminēt, ka tie, kas ilgi strādā ārzemju kompānijās, saņem arī ārzemju kompānijās vispārpieņemto sociālo paketi, piemēram, uzkrājumu pensiju fondos, apdrošināšanu, tostarp ne tikai pašam, bet visai Latvijā dzīvojošajai ģimenei, u.tml.

1994. gadā, kad Latvijas Jūras akadēmijai bija pirmais izlaidums, mūs neviens pasaulē nepazina, bet šobrīd Latvijas jūrnieki labi kotējas Ziemeļeiropā, tostarp Norvēģijā, Nīderlandē, Vācijā un citās valstīs. Un būtiski ir tas, ka atšķirībā no katras darba vietas uz sauszemes, kuras radīšanā valstij tiešā vai netiešā veidā jāinvestē noteikti līdzekļi, darba vietu radīšanā jūrā Latvijas valstij nav jāiegulda ne cents – tās jau ir radījuši citi.

Taču te svarīgi uzsvērt, ka jūrnieka darbs ir ļoti atbildīgs: ja cilvēks stāv sardzē, viņš tai brīdī vienpersoniski atbild ne tikai par kuģa un kravas vērtību, bet arī par komandas un pasažieru dzīvību. Tāpēc cilvēkam bez atbildības sajūtas uz kuģa nav vietas, un nav vietas arī Akadēmijā. Šajā kontekstā liela nozīme ir visiem nozares pasākumiem, kuru mērķis ir popularizēt jūrniecību skolēnu vidū. Kā piemēru te noteikti var minēt Latvijas Jūras administrācijas organizēto konkursu „Enkurs” un Rīgas brīvdostas rīkoto „Osta pilsētai”. Jo kā citādi lai jaunie cilvēki apzinātos savas intereses?

Prakse kā Ahileja spēks un vājums

Latvijā īstenotā jūrniecības izglītība ir reglamentēta, tas ir, notiek saskaņā ar Starptautisko konvenciju par jūrnieku sagatavošanas, sertificēšanas un sardzes pildīšanas standartiem, jo pretējā gadījumā, izbraucot no Latvijas teritoriālajiem ūdeņiem, izglītības dokuments jūrniekiem vairs nebūtu derīgs. Tāpat ar Latvijā iegūto izglītību absolventi var strādāt jebkurā pasaules kompānijā.

Apmācības procesa nozīmīga sastāvdaļa ir prakse, jo darbā uz kuģa neņem cilvēku bez prakses, tikai ar teorētisku izglītību vien. Tā ir pieņemts visā pasaulē. Tāpēc Latvijas Jūras akadēmijas piedāvātās izglītības svarīga sastāvdaļa ir prakse. Tiesa gan, šāda sistēma nepastāv visās nozares augstskolās pasaulē.

Raksturojot praksi, jāsaka, ka dažs mūsu students to aizvada Rietumeiropā uz kuģa, kas veic īsākus pārvadājumus, piemēram, maršrutā Lielbritānija – Itālija, dažam sanāk ceļot pa Indijas okeānu, vedot kravu, piemēram, no Indijas uz Dubaju, vēl dažam doties ar kravu apkārt Āfrikai. Brauciena maršruts atkarīgs no tā, uz kāda kuģa cilvēks nokļūst un kāds ir kuģa darba uzdevums. Mūsu studentiem ir vairāki prakses periodi, kopā tie veido 12 mēnešus.

►►► 15. lpp.

Lai nodrošinātu praksi, Latvijas Jūras akadēmija sadarbojas ar daudzām Latvijā pārstāvētām kruinga kompānijām. Tās sākotnēji studentiem palīdz ar prakses vietām, bet vēlāk, kad izpildīti visi starptautiski noteiktie standarti, tas ir, iegūts ne tikai diploms, bet arī prakses izziņa un jūrnika sertifikāts, jau līgst kvalificētam darbam uz kuģa.

Prakses iespējas saviem studentiem pasaulē nodrošina salīdzinoši maz augstskolu, kas lielā mērā arī ietekmē lielo kvalificētu darba roku un prātu pieprasījumu. Izskaidrojums tam ir kruinga kompāniju specifika, balansējot starp nozares lokālo un globālo kontekstu. Kā jau minēju, jūrnikiem ir īpatnēja dzimtenes izjūta. Viņi vēlas ne tikai nopelnīto tērēt savās mājās, bet arī jūrā iziet no savām mājām. Un šis emocionālais faktors ir kļuvis būtisks Latvijas Jūras akadēmijai ārvalstu studentu piesaistē: ārvalstnieki pārsvarā Latvijā vēlas gūt tikai izglītību, lai pēc tam jūrā izietu no savām mājām, bet tas savukārt neatbilst kruinga kompāniju darbības specifikai, tāpēc ārvalstu studentiem ir apgrūtinātas prakses iespējas sadarbībā ar Latvijā pārstāvētajām kruinga kompānijām, kas atkal kā apburtais loks noved pie tā, ka izglītība bez prakses jūrniecībā nav konkurētspējīga un ietekmē akadēmijas iespējas piesaistīt ārvalstu studentus. Acīmredzot tas tikai lieku reizi apliecina, ka jūrniecība ir ļoti nacionāla lieta.

Gadumijā gribu visus aicināt padomāt par jūrniecību un jūru, un ne tikai alegorijās. Tā mēdz dot, un, ja dod, tad dāsni un nesavtīgi, bet mēdz arī ņemt, un, ja ņem, tad skarbi un nežēlojot krastā palicējus. Šajā sakarā es vēlos, no vienas puses, iedrošināt jauniešus aktīvāk iesaistīties apgūt jūrnika profesiju, kas darba tirgū izceļas ne tikai ar augstu atalgojumu un stabilitāti, bet arī ar vienreizīgu iespēju apceļot pasauli, iepazīt citu tautu kultūru, nepametot savu dzimteni, un, no otras puses, aicināt valdību valsts stratēģiskās attīstības dokumentos vairāk iekļaut arī vīziju par jūrniecības nozares izaugsmes perspektīvām, lai Krišjāņa Valdemāra ideju ēra Latvijas tautsaimniecībā turpinātos un Latvija vienmēr būtu „jūras lielvalsts”.

Jūras prakse – apliecinājums pareizai profesijas izvēlei

Dienu pirms valsts svētkiem Latvijas Jūras akadēmijas studenti un LJA jūrskolas audzēkņi pulcējās savā Studiju centrā, lai jau tradicionāli iedibinātā pasākumā atskaitītos par jūras praksi, tai skaitā par programmas „Erasmus+” ietvaros gūto prakses pieredzi. Projektu līdzfinansē Eiropas Savienība.

„Erasmus+” mobilitātes projekts „Jahtu takelāžas un kuģu mehānikas starptautiskā prakse” Latvijas Jūras akadēmijas jūrskolā

Stāsta projekta vadītāja Nora Ārgale, kura LJA jūrskolā ir arī angļu valodas pasniedzēja: „Starptautiskās mobilitātes projekts LJA jūrskolā tiek realizēts kopš 2012. gada, kad „Leonardo da Vinci” programmas ietvaros uz Valensiju devās pirmā 15 audzēkņu grupa. Sākot no 2014. gada, projekts atrodas „Erasmus+” programmas paspārnē. Šogad 10 audzēkņu grupa devās uz Spānijas pilsētu Valensiju, bet otra 10 audzēkņu grupa – uz Maltas salu.

Atlase dalībai projektā tiek veikta pēc sekmju reitinga, vērā tiek ņemta arī audzēkņa motivācija, sabiedriskā aktivitāte un uzvedība. 20 labākajiem sardzes stūrmaņu un kuģu mehānikas specialitātes 2. un 3. kursa audzēkņiem ir iespēja mēnesi dzīvot un strādāt kādā no Eiropas valstīm.

Prakses laikā audzēkņi strādā ar jahtu un laivu apkopi un izmantošanu saistītos uzņēmumos, apgūst burāšanas tehnikas, vada motorlaivu, veic jahtu un laivu apkopes darbus. Lielākajai daļai audzēkņu šī ir pirmā darba pieredze, daudziem arī pirmais ceļojums ārpus Latvijas.

Pirms došanās uz prakses vietu projekta ietvaros tiek organizēti spēļu un angļu valodas kursi, kā arī kulturālā sagatavošana. Ceļa, apdrošināšanas un uzturēšanās izdevumi tiek pilnībā apmaksāti no projekta līdzekļiem, audzēkņi saņem dienas naudu.

Bez darba pienākumiem jauniešiem tiek piedāvāta arī plaša kultūras programma – iespēja iepazīties ar Valensijas un Maltas vēstures un kultūras mantojumu, gida pavadībā apmeklēt ievērojamākās vietas, praktiski nodarboties ar burāšanu, airēšanu un, protams, arī pavadīt laiku pludmalē.

Par iespēju piedalīties projektā visi tā dalībnieki atsaucas pozitīvi un atzīst iegūto



pieredzi par interesantu un vērtīgu, kā arī par tādu, kas paaugstinās viņu iespējas konkurēt darba tirgū. Prakses noslēgumā saņemts darba vietas sertifikāts, Eiropas Mobilitātes dokuments un svešvalodas apguves sertifikāts.

Es personīgi par visvērtīgāko uzskatu to, ka jauniešiem šī ir iespēja redzēt pasauli. Pie mums mācās puisi un meitenes gan no Rīgas, gan no Latvijas reģioniem, un daudziem no viņiem tā ir pirmā reize mūžā, kad viņi brauc uz ārzemēm, lido ar lidmašīnu, dzīvo patstāvīgi. Tas viss ir liels un pozitīvs piedzīvojums."

"Erasmus Student Network" veic „Erasmus” stipendiātu aptauju „ESNsurvey 2016”. „ESNsurvey” ir aptauja, kuras rezultāti tiek izmantoti izglītības kvalitātes uzlabošanai un datu apstrādei. To atbalsta Eiropas Komisija, un tajā piedalās 37 Eiropas valstis. ESN sekcijas ir pārstāvētas vairāk nekā 500 dažādās universitātēs visā Eiropā. Apkopotie rezultāti tiek izmantoti mobilitātes uzlabošanai un veicināšanai.

No dalībnieku atskaitēm

Mārcis: „Mobilitātes braucienā esmu apguvis labāku līmeni spāņu valodu, bet saistībā ar savu profesiju iemācījos siet mezglus un strādāt uz jahtām u.c. mazizmēra ūdens transporta līdzekļiem. Esmu apguvis motorlaivas vadīšanu. Esmu ieguvis lielāku pārliecību par sevi, par to, ka varu uzturēties un strādāt svešā valstī, esmu iepazinies ar daudz jauniem cilvēkiem. Pēc mobilitātes brauciena esmu sapratis, ka man vēl ir ļoti daudz jāstrādā ar savām valodu zināšanām, jāizkopj tās."

Diāna: „Es esmu ļoti laimīga, ka piedalījos šajā projektā, jo man tagad ir sertifikāti, kuri palīdzēs nākotnē, esmu apguvusi jaunu svešvalodu, kura man ļoti patīk, pateicoties valodai es ieguvu jaunus draugus, it īpaši kolēģus no darba vietas, kuri atkal gaida ciemos, no viņiem bija ļoti grūti šķirties. Man ļoti patika Spānija, un es ceru, ka kādreiz vēl būšu tur."

Pāvels: „Pēc mobilitātes brauciena vairāk gribu mācīties, gribu iegūt vairāk zināšanu un kļūt par kuģa kapteini. Es ļoti vēlos turpināt mācības jūrskolā un Jūras akadēmijā, jo tagad saprotu, ka tieši šajā profesijā gribu attīstīties."

Klātienē savos prakses iespaidos dalījās LJA jūrskolas audzēkņi Konstantīns Mihailovs, Alina Račika, Pāvels Jakjans, Deniss Naviarnis un Stefans Koroza, kuri visi kā viens uzsvēra, ka prakse ir bijusi lieliska



LJA jūrskolas audzēkņi kopā ar pasniedzēju un „Erasmus+” projekta vadītāju Noru Ārgali (pirmā no kreisās).

iespēja pārliecināties par to, ka izraudzīta tiešām vispiemērotākā profesija. Jaunieši papildināja valodu zināšanas, iepazīna darba specifiku un guva iemaņas izvēlētajā profesijā, mācījās sadarboties ar darba devēju un kolēģiem. Prakse ļāva plašāk pāraudzīties uz jūrnieka karjeras iespējām un jūrniecības starptautisko vidi.

Jautāti, vai šī prakse, kas bija pirmā reālā saskaršanās ar izvēlētas profesijas specifiku un darba vidi, nostiprināja pārliecību, ka jaunieši tiešām vēlas kļūt par jūrniekiem, viņi cits caur citu atbildēja: „Protams. Jā. Noteikti.” Tā kā jūrskola ir tikai pirmais solis ceļā uz izvēlēto profesiju, jaunieši apzinās, ka jāturpina mācības. Vai tā būs Latvijas Jūras akadēmija? Uz šo jautājumu atbildes dalījās. Daži bija stingri pārliecināti, ka turpinās studijas LJA, bet daļa domā, ka labāk izglītošanos turpināt Liepājas Jūrniecības koledžā. Liepājai par labu runā tas, ka tur studenti, kuri pabeiguši jūrskolu, vēlreiz nav jāapgūst jūrskolas kurss, kā tas ir LJA. Līdz ar to



Prakses atskaites laikā.



i UZZIŅAI

„Erasmus+” programma finansiāli sedz valodu apmācību, ceļa izdevumus, apdrošināšanas, uzturēšanās, vietējā transporta un kultūras aktivitāšu izmaksas, dienas naudu, kā arī vietējo jūrskolu apmeklējumu.

netiek zaudēts laiks, kā saka jūrskolnieki, „tā ir laika ekonomija, iegūstam aptuveni divus gadus”. Tā kā daudzi jūrskolas audzēkņi nav rīdzinieki, dažus gadus savu dzīvi saistīt ar Liepāju viņi neuzskata par problēmu.

Jūrskolnieki labprāt valkā formas tērpu. „Tas disciplinē, un arī uz ielas mūs ievēro,” saka jaunieši. „Pirmajā gadā vēl nebijām pieraduši, ka mums pievērš uzmanību, bet tagad esam lepni par savu piederību jūrskolai un jūrniecības sabiedrībai."

Daudz kritikas jūrniecības sabiedrība velta LJA jūrskolas videi un tehniskajām iespējām. Paši jūrskolas audzēkņi atzīst, ka varētu vēlēties labākas telpas un aprīkojumu. Piemēram, daudzās klasēs vēl ir tāfele ar krītu, kas jau ir uzskatāma par vēsturi, pa logiem pūš vējš un ziemā ir nedaudz vēsi, bet jaunieši ir apbrīnojami optimistiski, jo uzskata, ka vienalga, kādos apstākļos mācīties, galvenais ir mācīties. „Mēs taču strādāsim jūrā, kur arī nebūs siltumnīcas apstākļi. Mums ar daudz ko būs jāspēj tikt galā. Tāda ir mūsu izvēlētas profesijas specifika."

Vairāk informācijas un fotogrāfijas no iepriekšējo gadu starptautiskās prakses skatīt www.facebook.com/jurskola.

Vairāk par „Erasmus+” programmu var uzzināt: www.viaa.gov.lv vai www.erasmus-plus.lv



„Erasmus+” programmā piedalās arī akadēmijas studenti

„Erasmus+” mobilitātes programmā var pieteikties arī akadēmijas studenti. Ir noteikts, ka studējošajiem programma ir pieejama divus līdz divpadsmit mēnešus viena studiju cikla ietvaros, bet LJA Senāts ir pieņēmis lēmumu, ka akadēmijas studenti to var izmantot līdz trim mēnešiem un šajā laikā pie prakses naudas papildus saņemt 1500 līdz 2000 eiro.

„Erasmus+” mobilitātes prakse augstskolā tiek atzīta, un uz to var pieteikties arī pēdējā kursa studenti, kas praksi var iziet arī pēc diploma saņemšanas. Vēl jāpiebilst, ka Latvijas pilsoņi „Erasmus+” mobilitātes praksi nevar iziet uz LK kuģiem, tai ir jābūt ārvalstīs reģistrētai kompānijai. Tā kā daudzi akadēmijas studenti praksi iziet uz LK kuģiem, viņi nevar piedalīties šajā programmā. Ir arī kuģu īpašnieki, kas saka, ka maksājot tik pieklājīgi, ka studentiem tāda „Erasmus+” mobilitātes stipendija nav nepieciešama. Pirms došanās praksē studentam ir jāveic angļu valodas tests tiešsaistē internetā, par ko viņš saņem vērtējumu atbilstoši ES noteiktajam zināšanu standartam. Akadēmija ar gandarījumu atzīst, ka studentu angļu valodas zināšanas ir pieklājīgā līmenī.



Ceturrtā kursa mehāniķi, kuri izgājuši „Erasmus+” mobilitātes praksi, atzīst, ka vispirms jau bijis prieks par stipendiju, kas bijusi labs finansiālais atbalsts prakses laikā. Protams, iegūtas jaunas zināšanas, sakari un uzlabota angļu valodas prasme. Lai cik labi akadēmijā tiek apgūta angļu valoda, lielākā nozīme ir valodas lietošanai ikdienā.

legūtā darba pieredze nostiprina teorētiskās zināšanas

Par savu praksi stāsta LJA kuģu vadības specialitātes 4. kursa studente Indra Annija Cekula: „Savu pirmo jūras praksi izgāju „Latvijas kuģniecībā” (LK), un arī otrajā praksē biju uz LK tankkuģa „Kandava”. Kā jau kadetei, galvenie pienākumi bija saistīti ar darbu kambīzē, bet tā kā man bija ļoti daudz brīva laika, to izmantoju lietderīgi, lai apgūtu praktiskās zināšanas. Pirmajā praksē vairāk apguvu navigāciju, bet otrajā biežāk gāju pie kapteiņa un kapteiņa vecākā palīga, kur daudz strādāju ar dokumentiem, palīdzēju sagatavoties ostas valsts kontrolei, kā arī praktizējos ostas operācijās. Tā kā kuģis „Kandava” strādā līnijā starp četrām Alžīrijas ostām, prakses laikā no kuģa nokāpu tikai divas reizes Bedžajas ostā, kur varēju pastaigāties pa piecīsimt metru garo pierātņi.

Izvērtējot prakses plusus un mīnus, varu teikt, ka plusu, protams, ir vairāk nekā mīnusu. Par plusiem runājot, mans lielais ieguvums bija zināšanās, pretimnākošā un atsaucīgā kuģa apkalpe. Astoņdesmit procenti no apkalpes locekļiem bija no

LJA 4. kursa mehāniķi.



Latvijas, kuri zināšanas lielākoties ieguvuši Latvijā, pārsvarā Latvijas Jūras akadēmijā. Tās ir labas zināšanas, ar kurām viņi bija gatavi dalīties. „Latvijas kuģniecība” ir kompānija, kas labprāt ņem prakse akadēmijas studentus. Ja vien students pats ir pietiekami aktīvs prakses meklētājs, tad LK prakses vietu reāli var atrast. Arī atalgojums kadetiņiem šeit ir pieklājīgs, un arī tad, ja pēc studijām jaunais speciālists vēlas strādāt LK, viņš var rēķināties ar konkurētspējīgu atalgojumu. Pluss ir arī tas, ka uz LK kuģiem ir pieejams internets, bet tā lietošana tomēr ir ierobežota. Uz „Kandavas” labi bija tas, ka mēs ar savām krasta SIM kartēm varējām neierobežoti sazināties ar tuviniekiem un draugiem.

Vislielākais pluss ir tas, ka LK ir uzsākusi jaunu projektu – izveidojusi stipendiju fondu un piešķir stipendijas LJA studentiem. Es biju viena no četriem LJA studentiem, kas saņēma šo LK stipendiju. Lai to saņemtu, droši vien tiek vērtētas sekmes, vajadzīgas labas atsauksmes no kuģu kapteiņiem un jāsaņem labs prakses novērtējums. Man, un esmu pārliecināta, ka arī pašam kuģa kapteinim bija liels prieks, kad stipendijas piešķiršanas dienā viņš uzvilka savu kapteiņa formu. Tā tiešām izvērtās par īstu svētku dienu.

Ja runājam par mīnusiem, tad jāatzīst, ka uz kuģa nebija iespēju sarunāties angļu valodā, ja nu vienīgi ar Alžīrijas ostu krasta dienestiem, kuru angļu valoda arī nav īpaši labā līmenī. Kadeti, protams, ir lētais darbaspēks, kas visbiežāk tiek nodarbināts klāja darbos pie krāsošanas, rūsas tīrīšanas un citiem līdzīgiem darbiem. Un vēl arī ēdienkarte: *plov, guļš, plov, guļš*. Tā kā „Kandava” strādāja Alžīrijas reģionā, kur ir ļoti dārga pārtika, ēdienu izvēle bija stipri vien ierobežota. Reizēm tiešām bija diezgan nomācoša sajūta – vispirms jau tu netiec krastā, tad vēl ēdienu kartē katru dienu viens un tas pats.”

– Kāda bija atšķirība starp pirmo un otro jūras praksi?

– Ja pirmajā praksē pirmais mēnesis pagāja, lai vispār apjaustu, kur un kāpēc atrodoties, tad otrajā es jau

zināju, kas ir kuģis. Pirmajā praksē bija maz zināšanu no akadēmijas mācību procesa, jo biju mācījusies tikai trīs semestrus. Pirmajā praksē man paveicās ar otro stūrmani, kurš man mācīja navigāciju, otrajā praksē ar kapteiņa otro palīgu, kurš mācīja apgūt kravas operācijas, bet varu teikt, ka abas prakses bija līdzvērtīgas iegūto zināšanu un iemaņu ziņā. Protams, reizēm ir nomāktība, uzņāk ilgas pēc mīļajiem, īpaši, kad tuvojas prakses beigas, tad negribas domāt ne par ko citu, kā vien par mājām, bet tāda jau ir jūras darba specifika, un es zināju, ko izvēlos.

– Teicāt, ka pati meklējāt praksi, bet kāpēc neizmantojāt iespēju, ka jūsu vietā to atrod akadēmija? Jums taču ir tādas tiesības.

– Pati meklēju gan pirmās, gan otrās prakses vietu, jo vēlējās iespējami ātrāk iziet praksi. Jau pēc pirmās prakses es interesējos, kad jāsāk kārtot dokumentus otrajai, iestājos rindā un sekmīgi visu izdevās nokārtot. Cik zinu, ja akadēmija meklē studentam praksi, tad ļoti vēlu tiek jūrā, bet man bija svarīgi to izdarīt iespējami ātrāk.

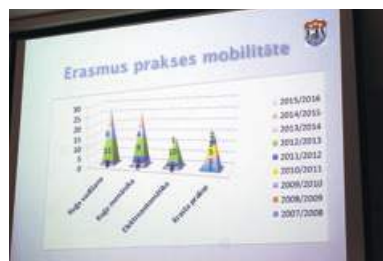
Savu pirmo jūras praksi uz LK kuģa „Kandava” izgāja arī kuģu vadītāju specialitātes 3. kursa students, LJA studentu padomes prezidents Roberts Jaunozols, kurš atzina, ka ļoti dīvaini ir pamosties uz kuģa pavīsum citā pasaules malā – Alžīrijas krastos.

Roberts Jaunozols: „Mans darbs kā kadetam bija stūrēt kuģi ostās un likt to uz enkura. Katru otro dienu mēs iekrāvām vai izkrāvām kuģi. Bieži vien jūrā bija redzami vietējie zvejas kuģi, kas patiesībā nemaz tik nevainīgi nav, jo, piemēram, tā sauktie zvejnieki no mūsu kuģa nozaga navigācijas ierīces, kas maksā visai lielu naudu. Īpaši piesardzīgiem vajadzēja būt, kad stāvējām uz enkura. Tad bija regulāras dežūras, lai raudzītos, ka nevienš *zvejnieks* neiekļūst kuģī. Varu teikt, ka mana pirmā prakse bija lieliska, tā deva lielu pārliecību un apliecinājumu tam, ka esmu izvēlēties pareizo profesiju.”

Savukārt 2. kursa ostu specialitātes studente Kintija Horelika savu



Roberts Jaunozols.



Kintija Horelika.



Indra Annija Cekula.

praksi izgāja Rīgas brīvostas flotē uz velkoņa „Santa”.

Kintija Horelika: „Akadēmija piedāvāja praksi iziet uz Daugavā kursējošajiem atpūtas kuģiņiem, bet mani tas neapmierināja, tāpēc meklēju savu variantu, ko arī atradu. Man patiešām laimējās, jo ar velkoņa kapteini Jāni Kantoru varēju sarunāties latviešu valodā, un viņš arī ļoti palīdzēja ar prakses atskaiti. Praksē biju kopā ar savu kursa biedri, un mēs guvām labu pieredzi – kā notiek komunikācija starp kuģa kapteini un ostas floti, sazināšanās ar Kuģu vadības centru un ostas kapteini. Akadēmijas studentiem ostniekiem, kuri uztraucas par praksi, varu ieteikt pašiem meklēt prakses iespējas.”

Sagatavoja Anita Freiberga

Navigācijas studiju laboratorija LJA



Latvijas Jūras akadēmijas navigācijas studiju laboratorija ir izveidota starptautiskā projekta „EfficienSea 2” ietvaros.

Tā ir paredzēta attālas pieejas informācijas apmaiņas sistēmas „Maritime Cloud” testēšanai. Šī sistēma ietver jaunās paaudzes elektroniskas kartogrāfijas programmatūru; elektroniskas navigācijas risinājumus, kas samazina avārijas risku; automātiskas atskaites un ārkārtas reaģēšanas sistēmas.

Laboratorija sastāv no sešiem kuģu tiltiņiem, aprīkoti ar visām nepieciešamajām sastāvdaļām, tai skaitā radaru, kuģu kontroles



instrumentiem, elektronisko kartogrāfiju un vizualizāciju. Testēšanas procesā attiecīgie kuģi var veikt gan kopējus, gan atsevišķus uzdevumus.

LJA izsaka pateicību atbalstītājiem – Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrībai un tās prezidentam Igoram Pavlovam un AS „Latvijas kuģniecība” valdes priekšsēdētājam Robertam Kirkupam.■

Ar stipendijām atbalsta spējīgus studentus un jūrniecības izglītību Latvijā

AS „Latvijas kuģniecība” un Vītoli fonds rīkoja stipendiju konkursu, lai ar stipendiju piešķiršanu atbalstītu topošos jūrniekus un veicinātu jūrniecības izglītību Latvijā. LK stipendijas piešķir spējīgiem un centīgiem studentiem, kuri izgājuši jūras praksi uz kāda no LK meitas kompānijas SIA „LSC

Shipmanagement” tehniskajā pārvaldībā esošajiem kuģiem. Stipendija ir 300 eiro mēnesī, to piešķir uz laiku līdz 15 mēnešiem, un to var izmantot gan mācību maksai un profesionālās kompetences celšanai, gan ikdienas tērpiem. Kopējais stipendiju fonds ir 18 000 eiro. 2015. gadā stipendija piešķirta

četriem Latvijas Jūras akadēmijas studentiem: Indrai Annijai Cekulei, Mārim Cīrulim un Ievai Skrebelei (Jūras transporta nodaļas studiju programma „Jūras transports – kuģa vadīšana”) un Arturam Spirinam (Kuģu inženieru nodaļas studiju programma „Jūras transports – kuģa elektroautomātika”).■

LJK veido kontaktus ar Norvēģiju

Liepājas Jūrniecības koledžā no 2015. gada 26. līdz 28. oktobrim iepazīšanās vizītē viesojās Norvēģijas Jūrniecības departamenta „Sogn og Fjordane” Tehniskās koledžas pārstāvji – direktore Elina Stubhauga un projektu koordinators Roars Lodoens, lai tiktos ar Liepājas Jūrniecības koledžas direktoru Vladimiru Dreimani, mācībspēkiem un studentiem, kā arī apskatītu koledžu. Viesi apmeklēja arī mācību kuģi M-03 „Namejs” un mācību bāzi Ezermalas ielā 2.



Liepājas Jūrniecības koledžas direktors V. Dreimanis 2015. gada 24. martā viesojās Norvēģijā, kur parakstīja triju gadu sadarbības līgumu ar „Sogn og Fjordane” Tehnisko koledžu. Šīs vizītes nolūks bija uzsākt starptautisku sadarbību apmaiņas studentu, pasniedzēju un mācību programmu jomā.

V. Dreimanis: „Izvērsot sadarbību Liepājas Jūrniecības koledžai specifiskajā jūrniecības jomā, esam sākuši veidot kontaktus ar tuvākiem un tālākiem kaimiņiem. Patlaban kontakti ir nodibināti ar tādām valstīm kā Lielbritānija, Norvēģija, Dānija, Ķīna, Bulgārija un Rumānija. Norvēģijas flote ir pietiekami labi attīstīta, un tādu darba tirgu, kādu viņi piedāvā, mēs Latvijā nevaram nodrošināt. „Sogn og Fjordane” Tehniskā koledža atzinīgi novērtēja mūsu piedāvājumu iesaistīt Liepājas Jūrniecības koledžas topošos jūrniekus praksē uz Norvēģijas kuģiem. Viņi saredz iespēju, ka arī mūsu absolventi nākotnē varētu papildināt Norvēģijas floti, jo diemžēl arī Norvēģijā jauniešiem ir tendence izvēlēties darbu krastā, nevis iet jūrā.”

Liepājas Universitāte piedāvā jaunas iespējas

Liepājas Universitātes (LiepU) Dabas un inženierzinātņu fakultāte saskaņā ar LiepU un Liepājas Jūrniecības koledžas noslēgto sadarbības līgumu šajā studiju gadā ir sākusi realizēt fizikas nodarbības koledžas audzēkņiem. Nodarbības trim grupām, kurās katrā ir ap divdesmit audzēkņus, vada LiepU lektors Valdis Priedols. „Šī ir iespēja teorētiskās zināšanas papildināt fizikas laboratorijā, veicot praktiskus darbus un mērījumus, lai kvalitatīvāk apgūtu studiju kursu. Jūrniecības koledžas audzēkņiem paredzēts veikt laboratorijas darbus mehānikā, termodinamikā un elektrībā,” stāsta V. Priedols, norādot, ka līdz šim audzēkņi ir apmierināti, jo var apgūt ko jaunu. „Viņi ik reizes nevar vien sagaidīt, kad varēs uzdot jautājumus!”



Savukārt LiepU studiju programmas „Mehatronika” studenti Liepājas Jūrniecības koledžā apgūs elektropiedziņas kursu. Mehatronikas studiju programmas direktors Armands Grickuss stāsta, ka tiek domāts arī par jaunu iespēju radīšanu tieši Jūrniecības koledžas audzēkņiem: „Mehatronikas studiju programma ir adaptēta Jūrniecības koledžas programām, un koledžas absolventiem ir lieliska iespēja ietaupīt vienu studiju gadu, sākot studijas mehatronikas programmā jau otrajā kursā. Tas paātrina šo studentu kā augsti kvalificētu speciālistu iekļaušanos darba tirgū.” Līdzīga sadarbība tiek plānota ar Liepājas Valsts tehnikumu.

Studenti godina Kristiāna Johana Dāla piemiņu

LJK jūrskolas pirmā kursa audzēkņi katru gadu dodas uz Ziemeļu kapiem, lai godinātu tālbraucēju kapteini, bijušo jūrskolas priekšnieku Kristiānu Johanu Dālu.

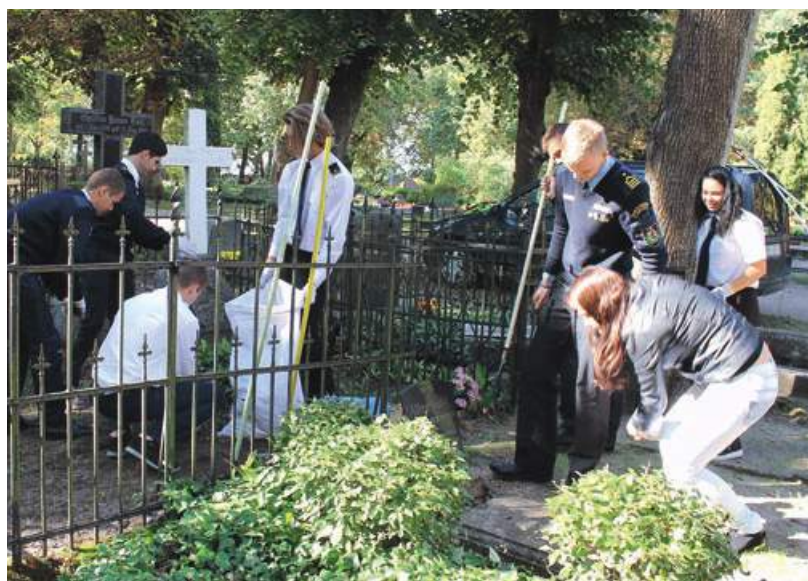
„Piemiņas un ciepas izrādīšana jūrskolotājam K. J. Dālam, kurš savulaik devis lielu ieguldījumu mācību iestādes attīstībā, ir viena no

pēdējo gadu laikā iedibinātajām Liepājas Jūrniecības koledžas tradīcijām,” stāsta LJK metodiķe Santa Dreiblatheņa. „Šis pasākums ir



saistīts ar jauniešu pilsonisko un patriotisko audzināšanu. Tajā tiek iesaistīti tieši pirmā kursa audzēkņi, lai veicinātu sapratni par skolas vēsturi un ievērojamiem cilvēkiem. Viens no tiem ir arī bijušais šīs mācību iestādes priekšnieks K. J. Dāls, kurš skolas vadību uzņēmās brīdī, kad tās pastāvēšana bija apdraudēta. Viņš ieguldīja milzīgu darbu ne tikai mācību iestādes saglabāšanā, bet arī uzplaukumā.”

Piemiņas pasākuma laikā jūrskolas pirmā kursa audzēkņi sakopa izcilā jūrskolotāja atdusas vietu un nolika ziedus. Savukārt LJK Līdzpārvaldes pārstāvji Gintars Muižiniks un Edijs Eglītis pastāstīja par K. J. Dāla devumu un nozīmi koledžas izveidošanas vēsturē.■



Madonas Valsts ģimnāzija izsaka pateicību Latvijas Jūras administrācijai

Madonas Valsts ģimnāzijas direktore Vanda Maderniece izteikusi pateicību Latvijas Jūras administrācijai par piedalīšanos Karjeras dienas pasākumā Madonā 25. novembrī.

Karjeras diena Madonas Valsts ģimnāzijā tiek rīkota katru gadu, un tajā piedalās jaunieši arī no citām pilsētas un novada vidusskolām. Pasākuma laikā jaunieši saņem informāciju par iespējām mācīties dažādās augstskolās, apgūt dažādu nozaru specialitātes.

Latvijas Jūras administrācija sadarbībā ar Novikontas Jūras koledžu prezentēja jūrniecības izglītību Latvijā un jūras virsnieka profesijas perspektīvas.

Madonas Valsts ģimnāzija ir viena no skolām, kas regulāri piedalās



jūrniecības nozares konkursā „Enkurs”, un gandrīz katru gadu vairāki šīs skolas absolventi

turpina mācības kādā no jūrniecības nozares augstākās izglītības iestādēm.■



Baltijas valstu kapteiņi dalās pieredzē un uzlabo sadarbību

2015. gada 26. novembrī Baltezerā notika pirmā Baltijas valstu kuģu kapteiņu asociāciju tikšanās. Tikšanās tika organizēta pēc Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas iniciatīvas un ar DNB bankas atbalstu. Tās galvenais mērķis bija iepazīt kaimiņvalstu kapteiņu asociāciju izveides principus, darbības jomas, sasniegumus un grūtības, ar kurām tās saskaras savās valstīs. Tikšanās laikā notika vērtīga pieredzes apmaiņa, kurā Latvijas, Lietuvas un Igaunijas kuģu kapteiņu asociāciju pārstāvji sniedza informāciju par savu organizāciju izveidi, darbības mērķiem, uzdevumiem un vērtībām, kā arī sasniegtajiem rezultātiem.

Visas trīs asociācijas uzsvēra savu lomu sabiedrības informēšanā par darbu jūrniecības nozarē, jūrniecības profesiju prestiža celšanā. Sevišķi svarīga ir skolu jaunatnes piesaiste jūrniecībai, vairāk vajag izcelt nozares sasniegumus, profesijas starptautisko prestižu, popularizēt jūras virsnieku darba pozitīvās puses. Aktīvāk jāizceļ profesionāļu sasniegumi un jāvirza nopelniem bagātie kapteiņi valsts atbalstam.

Lietuvas kolēģi īpaši atzīmēja asociācijas biedru aktīvu iesaistīšanos

Klaipēdas sabiedriskajā dzīvē, municipalitātes darba komisijās. Vietējā avīze katru otro nedēļu iznāk ar pielikumu, kurā publicēta informācija par jūrniecību. Klaipēdā vērienīgi tiek svinēta Jūras diena, kuras galvenie dalībnieki ir Lietuvas kapteiņi. Svētku norisi plaši atspoguļo nacionālā un vietējā presei. Lietuvas Valsts prezidente ir tikusies ar Kapteiņu asociācijas pārstāvjiem un atbalsta asociācijas aktivitātes. Notiek regulāras vizītes skolās visā Lietuvā, kuru gaitā tiek popularizēta jūrniecības profesijas. Lai arī

Lietuvas Kuģu kapteiņu asociācija nav liela – tajā apvienojušies 67 kapteiņi, tā ieņem redzamu pilsonisko pozīciju, sevišķi jau Klaipēdas reģionā.

Igaunijas Kuģu kapteiņu asociācija dibināta pagājušā gadsimta 80. gadu beigās ar sākotnējo uzdevumu aizsargāt kuģu kapteiņu ekonomiskās intereses. Gadu gaitā prioritātes ir mainījušās, un arī Igaunijas asociācija atzīst, ka lielāks uzsvars jāliek uz sabiedrības informēšanu par nozares

▶▶▶ 24. lpp.

Kuģošana – neaizstājama pasaulei

IMO Padome apstiprinājusi līdžsīnējā ģenerālsēdētāra Koji Sekimizu priekšlikumu par 2016. gada Pasaules jūrniecības dienas tēmu pasludināt „Kuģošana – neaizstājama pasaulei.”

Uzrunājot IMO Padomes 28. ārkārtas sēdes dalībniekus, Koji Sekimizu sacīja: „IMO darbs ir ļoti nozīmīgs, domājot gan par kuģošanas nozīmi globālajā sabiedrībā, gan arī par to, kā vairot sabiedrības izpratni par IMO vietu un lomu starptautiskās kuģošanas regulēšanā”.

Aptuveni 90% no pasaules tirdzniecības notiek, pateicoties starptautiskajai kuģniecības nozarei, bez kuģniecības nebūtu iedomājama preču normāla apmaiņa, tomēr lielākā daļa pasaules iedzīvotāju nav informēti par kuģošanas nozīmi ikviena cilvēka ikdienas dzīvē.



Vairāk nekā piecdesmit tūkstoši kuģu, pāri par miljonu jūrnieku, kas pārstāv vairāk nekā simt piecdesmit tautību, strādā pasaules flotē. Pēdējo 50 gadu laikā IMO ir izveidojusi visaptverošu likumdošanas sistēmu, kas attiecas uz kuģošanas drošības, vides aizsardzības, jūrniecības darba, kā arī citiem jūrniecības nozares juridiskajiem regulējumiem. Saskaņā ar šo tiesisko regulējumu kuģniecība ir kļuvusi drošāka, efektīvāka un videi draudzīgāka.

Pasaules jūrniecības diena tiek svinēta kopš 2005. gada septembra pēdējā nedēļā. ■



►►► 23. lpp.

profesionālo darbību. Jāgādā, lai nopelniem bagātie nozares darbinieki tiktu pienācīgi atzīti un godāti valstī. No Igaunijas kolēģiem nācās arī dzirdēt mums neierastas lietas, proti, ka privātās kuģu īpašnieku un menedžmenta kompānijas ir noskaņotas pret kapteiņu iesaistīšanos jebkādās biedrībās, tajā skaitā kapteiņu asociācijā. Tas ir viens no iemesliem, kāpēc Igaunijas kapteiņu asociācija ir ievērojami samazinājusies skaita ziņā – šobrīd tajā ir tikai 53 aktīvie biedri. Abās pārējās Baltijas valstīs nekā tamlīdzīga nav. Tomēr, par spīti darba devēju nelabvēlīgajai attieksmei pret jūrnieku apvienošanos, Igaunijā ir izveidota Kuģu vadītāju savienība un Kuģu mehāniķu savienība. Igaunijas Kuģu kapteiņu asociācija sadarbībā ar citām jūrniecību pārstāvniecībām ir sākusi gatavot grāmatu sēriju par augsti profesionāliem nozares speciālistiem, kuri savu dzīvi velta jūrniecības attīstībai. Katru gadu tiek organizētas Kapteiņu balles Tallinā vai uz Igaunijas karoga prāmjiem. Igaunijas kolēģi dalījās pieredzē par Jūras akadēmijas pievienošanu Tehniskajai universitātei. Viņu skatījumā tas nav devis pozitīvu rezultātu ne skolēnu piesaistē jūrniecības profesijām, ne profesionālās sagatavošanas kvalitātes uzlabošanā. Tieši otrādi, ir pasliktinājies menedžments, augusi birokrātija profesionālo uzdevumu risināšanā

un pavājinājusies profesionāļu sagatavošanas kvalitāte.

Latvijas Kuģu kapteiņu asociācija ir visplašāk pārstāvēta starptautiskajās asociācijās, tās rindās ir 171 kapteinis, un asociācija turpina augt. Tāpat kā kaimiņvalstu kolēģi, arī Latvijas Kapteiņu asociācija pēdējos gados ir aktivizējusi darbību, saprotot, ka liela nozīme ir sabiedrības izglītošanai jūrniecības jautājumos. Ir jāturpina aktīva sadarbība ar citām Latvijas jūrniecības nozari pārstāvošām organizācijām, plašāk jāiesaistās nozares politikas veidošanā.

Latvijas Kuģu kapteiņu asociācija ir visplašāk pārstāvēta starptautiskajās nozares organizācijās, tādās kā IFSMA un CESMA, kur jautājumu risināšanā tiek iesaistītas Eiropas Kopienas institūcijas un Starptautiskā Jūrniecības organizācija. Igaunijas un Lietuvas asociāciju pārstāvjiem tika atgādināts, ka starptautiskās organizācijas arī viņus labprāt redzētu savās rindās.

Pirmā Baltijas valstu kapteiņu tikšanās saņēma visu triju asociāciju augstu novērtējumu. Šādi pasākumi ne tikai veicina pieredzes apmaiņu, bet arī dod iespēju koordinēt savas darbības un labāk aizstāvēt kuģu kapteiņu un visas sarežģītās nozares intereses. Tikšanās dalībnieki bija vienprātīgi, ka jātiecas regulāri un jāattīsta sakari un sadarbība reģionā. ■

LKKA prezidents Jāzeps Spridzāns



IMO Asamblejas 29. sesija

No 23. novembra līdz 2. decembrim Londonā notika Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) Asamblejas 29. sesija. Latviju pārstāvēja Satiksmes ministrijas Jūrlietu departamenta direktore Laima Rituma, departamenta vecākā referente Laura Biezbarde, Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš un valdes priekšsēdētāja padomnieks Ansis Zeltiņš.

Asamblejas plenārsēdes laikā Indonēzijas delegācija paziņoja, ka valsts ir ratificējusi Balasta ūdeņu konvenciju. IMO ģenerālsekretārs Koji Sekimizu norādīja, ka, visticamāk, ar to būs izpildīti gan nepieciešamie dalībvalstu skaita (vismaz 30), gan šo dalībvalstu karoga kuģu kopējās tilpības (vismaz 35% no kopējās pasaules flotes) kritēriji, lai konvencija stātos spēkā. IMO Sekretariāts vēlreiz pārbaudīs datus, un IMO ģenerālsekretārs visām dalībvalstīm nosūtīs vēstuli, informējot par datumu, ar kuru Balasta ūdeņu konvencija stājas spēkā. Iespējams, daudz apspriestā, kritizētā un neviennozīmīgi uzvertā konvencija stāties spēkā 2016. gada 24. novembrī.

„Balasta ūdeņu konvencijas stāšanās spēkā būs nopietns izaicinājums visai nozarei – gan uzraugosajām valstu institūcijām, kurām radīsies papildu pienākumi, gan kuģu īpašniekiem, kuriem būs nepieciešamas papildu investīcijas, gan arī jūrniekiem, kuriem pieaugs pienākumu apjoms,” tā situāciju ar iespējamo konvencijas stāšanās spēkā nākamā gada nogalē skaidro J. Krastiņš.

Jau tradicionāli Asamblejas darbs tika sadalīts divos blokos – atsevišķi strādāja Administratīvā, finanšu, juridiskā un tehniskās sadarbības komiteja un Tehniskā komiteja. Tehniskajā komitejā Ukrainas pārstāvi

nāca klajā ar paziņojumu, ka kuģošanas drošība nopietni tiek apdraudēta Krievijas nelikumīgi anektētās Krimas ostās un teritoriālajos ūdeņos. Neskatoties uz noteiktajām sankcijām, tirdzniecības kuģi dodas uz Krimas ostām, atsevišķos gadījumos izslēdzot AIS sistēmu, tiek pieļauti arī citi rupji kuģošanas drošības pārkāpumi. Uz šo paziņojumu Krievijas Federācijas pārstāvis atbildēja ar savu paziņojumu, uzsverot, ka IMO nav tā organizācija, kurā risināt šādus politiski teritoriālus strīdus, un ka Krimas ostās viss ir kārtībā un kuģošanas drošības situācija ir pat augstākā līmenī nekā līdz tam, akcentējot, ka Krievija ir pievienojusies faktiski visām kuģošanas drošību reglamentējošajām konvencijām un reģionālajiem memorandiem un tos pilnībā ievēro. Ukrainas viedokli atbalstīja Gruzija, savukārt Eiropas Savienības dalībvalstis un ASV kārtējo reizi uzsvēra, ka nosoda un neatzīst Krimas aneksiju.

„Ukraina šo jautājumu aktualizēja jau pavasarī notikušajā Kuģošanas drošības komitejas sēdē. Lai gan IMO ir tehniska, nevis politiska organizācija, ir pilnīgi skaidrs, ka Krimas jautājums no IMO dienas kārtības nepazudis un sanāksmēs parādīsies atkal un atkal,” situāciju komentē A. Zeltiņš.

Asambleja izskatīja komiteju ziņojumus, pieņēma IMO Augsta

līmeņa darbības plānu un prioritātes 2016.–2017. gadam, apstiprināja organizācijas budžetu minētajam periodam, kā arī pieņēma vairākas rezolūcijas.

27. novembrī notika IMO Padomes vēlēšanas. Padomi veido 40 valstis, no kurām 20 Padomes sastāvā tiek iekļautas automātiski – tās ir Ķīna, Grieķija, Itālija, Japāna, Norvēģija, Panama, Korejas Republika, Krievijas Federācija, Lielbritānija, ASV, Argentīna, Bangladeša, Brazīlija, Kanāda, Francija, Vācija, Indija, Nīderlande, Spānija un Zviedrija. Vēl 20 valstis Asambleja ievēl aizklātā balsojumā, un nākamajos divos gados tās būs Austrālija, Bahamas, Beļģija, Čīle, Kipra, Dānija, Ēģipte, Indonēzija, Krievija, Libērija, Malazija, Malta, Meksika, Maroka, Peru, Filipīnas, Singapūra, Dienvidāfrika, Taizeme un Turcija. Latvijas delegācijas pozīcija pirms vēlēšanām bija saskaņota ar Ārlietu ministriju, paredzot, kuras valstis Latvija atbalsta.

Šī bija pēdējā IMO Asambleja, kurā ģenerālsekretāra amatā ir Koji Sekimizu (Japāna), viņa pilnvaru termiņš beidzas 2015. gada 31. decembrī. Līdzīgi kā citas valstis, arī Latvijas delegācija izmantoja iespēju pateikties Koji Sekimizu kungam par viņa darbu visas organizācijas un tās dalībvalstu labā. ■

Visa pamatā zināšanas

Starptautiskā Atomenerģijas aģentūra (IAEA) Vīnē organizēja konferenci par pasaules gatavību reaģēt avāriju gadījumā, īpašu uzmanību veltot kodoldrošības jautājumiem un preventīvajiem pasākumiem radiācijas novēršanai. Konferencē piedalījās arī Starptautiskās Jūrniecības



organizācijas pārstāvji, publicējot tādu IMO instrumentu kā Starptautiskais jūras bīstamo kravu kodekss (IMDG), kas regulē bīstamo kravu pārvadājumus pa jūru, tostarp drošu iepakojumu un radioaktīvo materiālu transportēšanu.■

Pirātu uzbrukumi mazinās, tomēr modrību nedrīkst samazināt

Starptautiskais jūrniecības birojs (IMB) publicējis informāciju, kas liecina, ka 2015. gada trešajā ceturksnī Dienvidaustrumāzijā reģistrēts vidēji viens pirātu uzbrukums divās nedēļās. Trešajā ceturksnī kopumā šajā reģionā nolaupīti 13 kuģi.

IMB direktors Potengals Mukundans: „Ļoti svarīga ir informācijas apmaiņa un saskaņota attiecīgo piekrastes valstu rīcība, lai reaģētu uz pirātisma draudiem.”

IMB apkopotie jaunākie statistikas dati atklāj, ka kopējais pirātu uzbrukumu un bruņotu incidentu skaits 2015. gada pirmajā pusē sasniedzis 134. Pavisam cietuši 250 jūrniki, 14 jūrniki paņemti par ķīlniekiem, deviņi nolaupīti, 10 nogalināti un viens ievainots.

Saskaņā ar jaunāko statistiku vairāk nekā trešā daļa incidentu Indonēzijas piekrastē ir zema līmeņa zādzības no kuģiem, taču IMB ziņojumā atzīmē ar bruņotu laupīšanu no kuģiem saistītu incidentu skaita ievērojamu pieaugumu 1915. gadā, īpaši Bangladešas un Čitagongas rajonos. IMB arī ziņo, ka drošības situācija Āfrikas raga rajonā joprojām ir neskaidra, kas mudina nezaudēt modrību.■

Apmāca cīņai ar organizēto noziedzību

IMO kopīgi ar NATO Jūras operāciju apmācības centru (NMIOTC) organizēja Indijas okeāna un Adenas līča valstu jūras policijas virsniekiem apmācības cīņai ar organizēto noziedzību jūrā. Pirātisms, laupīšanas, narkotiku tirdzniecība, jūras terorisms, ieroču kontrabandu un cilvēku tirdzniecība ir tās sfēras, ko savā finansējumā

iekļāvusi IMO. Praktisko un teorētisko zināšanu kurss palīdzēs pilnīgot iemaņas, kas nepieciešamas, veicot operatīvo plānošanu, izmeklējot noziegumus jūrā, kā arī noprotinot aizdomās turamās personas. Saskaņā ar vienošanos 2016. gada sākumā šādas papildu mācības tiks rīkotas Austrumāfrikas reģionā.■



Kā samazināt globālo cūcību?

IMO ir aicinājusi uz diskusiju, lai līdz 2018.–2019. gadam izstrādātu programmu, kas ļautu tikt galā ar izaicinājumiem, ko pasaules videi un jūras ekosistēmai nodara globālie atkritumi. Atsaucoties uz IMO aicinājumu, G7 valstu vadītāji 2015. gada jūnijā Berlīnē sprieda par rīcības plānu un finansējumu

programmai, kas palīdzētu likvidēt to atkritumu okeānu, kas piesārņo pasaules jūras.

IMO kā ietekmīgākā starptautiskā jūrniecības organizācija veicina globālās partnerības attīstību cīņā ar pasaules ūdeņu piesārņojumu, dēvējot to par „Open Online” kursu uz jūras vides tīrību.■



ANO atzīmē 70. gadadienu

ANO 70. gadadienas svinību ietvaros notika franču datormākslinieka YAK veidotais virtuālais ceļojums „70 dienās apkārt pasaulei”, kurā ietverti aptuveni 200 slavenākie pasaules kultūras pieminekļi, ēkas, muzeji, tilti un citi objekti no 60 pasaules valstīm.■

Tirgus piespiež „Maersk Line” atteikties no ambiciozajiem plāniem

Dānijas konteineru pārvadājumu gigants „Maersk Line” neplāno īstēnot iepriekš izziņoto sešu 19 630 TEU kuģu un divu 3600 TEU kuģu būvniecību, kā arī pagaidām atliks astoņu 14 000 TEU kuģu būvniecības projektu. Šāda kompānijas lēmuma pamatā ir gan 2015. gada trešā ceturkšņa vājie ekonomiskie rādītāji un peļņas straujais kritums, gan pesimistiskās prognozes par konteinerpārvadājumu tirgus perspektīvām. „Maersk” atzīst, ka dramatiskā lejupslīde konteinerpārvadājumu tirgū nav atkarīga no kompānijas darbības vai vēlmēm, bet gan no tirgus tendencēm, kas neviēš optimismu.

„Kompānija „Maersk Line” samazina savu kapacitāti un atliek jaunas investīcijas kuģubūves projektos. Tajā pašā laikā mēs darām visu, lai samazinātu arī ekspluatācijas izmaksas, vispirms jau optimizējot pārvaldes struktūru. Ņemot vērā tirgus pieprasījuma samazināšanos, šie pasākumi ļaus „Maersk Line” strādāt saskaņā ar reālo situāciju tirgū, kā arī noturēt vadošo pozīciju šajā tirgus sektorā,” paziņoja „Maersk Line” izpilddirektors Sorens Skou. „Mēs esam ceļā uz kompānijas restrukturizāciju, kas ļaus efektīvāk un vienkāršāk to pārvaldīt.”



Līdz šim „Maersk Line” nodarbināja 23 tūkstošus lielu krasta personālu visā pasaulē, bet tagad paredzējusi līdz 2017. gadam to samazināt par četriem tūkstošiem.

„2015. gadā mēs nodarbinājām mazāk cilvēku nekā pirms gada. Darbinieku skaits saruks arī nākamgad un arī aiznākamajā gadā. Šie nav viegli lēmumi, bet tie ir pasākumi, kas vajadzīgi, lai pārveidotu mūsu nozari,” uzskata Sorens Skou.■

Apcietināts kukuļdošanas skandālā iesaistītais „Fredriksen Group” vadītājs Džo Lunders



Norvēģijas policija, sadarbojoties ar ASV speciālajiem dienestiem, arestējusi investīciju grupas „Fredriksen Group” (FG) vadītāju Džo Lunderu, apsūdzot viņu liela mēroga korupcijā un kukuļdošanā. No 2011. gada

līdz 2015. gada sākumam, pirms Lunders kļuva par FG vadītāju, viņš bija Krievijas mobilo skaru kompānijas „VimpelCom” vadītājs. Lunderam izvirzīta apsūdzība par iespējamo saistību ar Uzbekistānas amatpersonu uzsūdzību 30 miljonu ASV dolāru apmērā, lai „VimpelCom” kļūtu par mobilo sakaru operatoru Uzbekistānā.

„Fredriksen Group” kontrolē ieguldījumus vairākos lielos uzņēmumos, tai skaitā arī kuģošanas kompānijās, piemēram, „Seadrill Ltd”, „Frontline Ltd”, „Golden Ocean Group Ltd”, „Archer Ltd” un „Marine Harvest ASA”.■

Plaša samazinās, alga nepieaug, drošības problēmas joprojām uzmanības centrā

„Drewry Shipping Consultants” analītiķu pētījums rāda, ka jūras virsnieku deficīts kuģošanas nozarē 2019. gadā sasnies 42,5 tūkstošus, bet, ja tiks ņemti vērā ieteikumi vēl plašāk praktizēt minimālu kuģu apkalpju komplektēšanu, tad virsnieku deficīts var pieaugt vēl vairāk. Pētījums arī rāda, ka dažus pēdējos gadus jūras virsnieku skaits proporcionāli pieaug, līdz ar to plaša starp jūras virsnieku un ierindnieku skaitu sāk samazināties.

Analītiķi atzīst, ka vairākums kuģu īpašnieku nevar atļauties palielināt jūrnieku algu, jūrnieku algas pieaugumu 2015. gadā vērtē kā mērenu, bet starptautisko jūras pārvadājumu tirgu pašai kuģniecības nozarei kā ne īpaši labvēlīgu.

„Drewry Shipping Consultants” speciālisti iesaka karoga valstīm lielāku vēribu vēlēt kuģu apkalpju darba un atpūtas režīma ievērošanai atbilstoši MLC konvencijas prasībām, kā arī kuģošanas un jūrnieku drošības jautājumiem.■

Plāno kuģošanas izmaksu pieaugumu 2016. gadā

Starptautiskais kuģošanas biznesa un finanšu konsultants „Moore Stephens” paredz, ka kuģu ekspluatācijas izmaksas pieaugs no 2,8% 2015. gadā līdz 3,1% 2016. gadā. Darba algas, kuģu apkope un remonts sausajos dokos būs tās kategorijas, kurās izmaksas pieaugs visvairāk. „Moore Stephens” prognozē, ka 2016. gadā jūrnieku algas varētu palielināties par 2,3%, bet pārējās izmaksas vidēji par 1,9–2,0%. Apdrošināšanas izmaksas varētu pieaugt par 1,9%, bet P&I apdrošinātāji plāno nedaudz mazāku pieaugumu – ap tuveni 1,7%.■

Bruņoti pirāti nolaupa jūrniekus

Aģentūra „France-Presse” vēstīja par diviem Lietuvai un diviem Ukrainas jūrniekiem, kurus 19. oktobrī no kravas kuģa nolaupīja bruņoti Nigērijas pirāti. Kā ziņo Lielbritānijā reģistrētā kompānija „Dryad Maritime”, tas pēdējo piecu mēnešu laikā bija pirmais nolaupīšanas gadījums pie Nigērijas krastiem. 2014. gadā izpirkuma saņemšanas nolūkā tur tika nolaupīti 13 jūrnieki.■

Vai tikai apstākļu sakritība?

Traģēdijas arheoloģija

Kad 29. septembrī kuģis „El Faro” no Džeksonvilas ostas Floridā devās uz Sanhuanas ostu Puerto-riko, neviens nenojauta, ka šis būs kuģa pēdējais reiss. „El Faro” 1. oktobrī viesuļvētras laikā nogrima Atlantijas okeānā, un tā ir lielākā ASV karoga kuģa avārija pēdējo vairāk nekā 30 gadu laikā.



Nākamajā dienā pēc izešanas reisā kuģa kapteinis jau ziņoja par ārkārtas situāciju, bet 1. oktobrī pulksten septiņos no rīta kuģis bija iekļuvis tropu viesuļvētrā „Džoakins”, tam no ierindas bija izgājis galvenais dzinējs, ko atkārtoti nevarēja iedarbināt, bet plaša korpusā izrādījās liktenīga. Kuģis atradās 20 jūdzes no krasta milzīgos viļņos, un pēc trim raidītiem briesmu signāliem plkst. 7:17 to neviens vairs nav dzirdējis. Neviens nevar arī pateikt, kā risinājās notikumi uz kuģa, bet speciālisti ir pārliecināti, ka kapteinis mēģināja darīt visu iespējamo, lai glābtu kuģi un apkalpi, kas diemžēl viņam neizdevās. Kuģis „El Faro” ar 33 apkalpes locekļiem – 28 ASV pilsoņiem un pieciem Polijas pilsoņiem – nogrima Atlantijas okeānā.

Kuģa kapteinis bija spējīgs un pieredzējis jūrniece, kuram, ļoti iespējams, bija plāns, kā aizbēgt no vētras, taču to visticamāk neizdevās izdarīt, jo pārstāja darboties galvenais dzinējs. Visi, kas kaut kādā veidā tieši vai pastarpināti ir



iesaistīti „El Faro” lietā, – krasta dienesti un kuģa īpašnieks – vienā balsī apgalvo, ka kapteinis, pirms atstāja ostu, zināja par viesuļvētras tuvošanos, tomēr pieņēma lēmumu doties reisā.

Stiprā viesuļvētra kavēja kuģa meklēšanu, kurā bija iesaistīta ASV Krasta apsardze, ASV Jūras kara flote, ASV Gaisa spēki un velkoņu flote. Glābēji bīstamos laika apstākļos vairākas dienas pārmeklēja nelaimes vietu, cerot atrast kādu izdzīvojušo, uz ko cerēja arī jūrniece tuvinieki un draugi, bet izņemot bojātu glābšanas plostu, glābšanas vestes, riņķus, konteinerus un pārtikas iepakojumus neko citu neatrada.

Jautājums, ko tagad uzdod bojā gājušo jūrniece tuvinieki un šīs traģēdijas izmeklētāji: kāpēc kuģim atļāva atstāt ostu, ja visi zināja par viesuļvētras tuvošanos, kā arī to, ka kuģim bija tehniskas problēmas? Krasta dienesti taisnojas, ka prognozes par vētru nav bijušas tik satraucošas, jo ziņots, ka vētra zaudē spēku. Bet izrādījās, ka tā tikai pieņemas spēkā. Savukārt kuģa īpašnieks skaidro, ka šādu un līdzīgu lēmumu pieņemšanu atstāj kapteiņu ziņā, jo uzticas saviem speciālistiem. Tagad izmeklētāji uzsver, ka lielākā kļūda bija kuģim pagarināt

derīguma sertifikātu. Bet par tiesāšanos nedaudz vēlāk.

Krasta apsardzes kapteinis Marks Fedors: „„Džoakins” bija ceturtās kategorijas viesuļvētra, kas nozīmē, ka vēja ātrums pārsniedza 240 kilometrus stundā. Redzamība šādos laika apstākļos līdzinās nullei, tāpēc nav pamata cerēt, ka varētu būt izdzīvojušie. Tā bija ārkārtas situācija pat vispieredzējušākajiem jūrniecekiem.

Negadījuma izmeklētāji uzsver, ka viņu uzdevums ir ne tikai saprast to, kas noticis, bet arī to, kāpēc noticis, kā arī dot ieteikumus, lai nekas tāds turpmāk neatkārtotos.

Jau septembra sākumā kuģim bija problēmas ar vienu no dzinējiem, bija arī aizdomas par plaisu korpusā, tomēr 11. septembrī ASV Nacionālā transporta drošības padome kuģa īpašniekam deva atļauju turpināt darbu un dzinēja darbību pārbaudīt reisa laikā, lai atkārtotu pārbaudi krastā, bet varbūt arī dzinēja nomaigu veiktu 6. novembrī.

Palicēju problēmas

Bojā gājušo jūrniece ģimenēm ir sarežģīti nokārtot formalitātes, jo jūrniece tiek uzskatīti par bez vēsts pazudušiem, un tikai tiesa var pieņemt lēmumu, lai atzītu viņus par

mirušiem. Polijas konsuls Vašingtonā Pjotrs Konovrockis uzsver, ka pagaidām nevar runāt pat par simbolisku aizlūgumu bojā gājušajiem, kā arī par finansiālu formalitāšu kārtotāšanu, kamēr tiesa nav pieņēmusi attiecīgu lēmumu. Ro-ro kuģa „El Faro” avārijas izmeklēšanā iesaistīties arī ASV izlūkdienests, lai atrastu kuģa melno kasti, kuras ieraksti varētu sniegt atbildi uz jautājumu, kas un kā ar kuģi notika pēdējās minūtēs.

Kuģa īpašnieki uzskata, ka bija darījuši visu, lai kuģi aprīkotu ar nepieciešamo drošības tehniku un inventāru. Katra no divām kuģa glābšanas laivām varēja uzņemt 43 cilvēkus, bet glābšanas veste cilvēkam ļauj izdzīvot pat četras līdz piecas dienas. Krasta apsardze gan ziņoja, ka šoreiz apstākļi bija ekstrēmi – vilņu augstums sasniedza 15 metrus, bet vēja ātrums 240 kilometrus stundā.

Jūrnieku ģimenes vēlas zināt, vai kuģa īpašnieki ir izdarījuši spiedienu uz kapteini, lai viņš pieņemtu lēmumu tik sarežģītos, pat kritiskos laika apstākļos doties jūrā, turpināt ceļu un nemainīt maršrutu. Kāda bojā gājušā jūrnieka sieva atceras vīra stāstīto, ka šādos laika apstākļos kapteinis meklē patvērumu, vadot kuģi starp salām, tāpēc nav saprotams, kāpēc šoreiz viņš devās tieši iekšā vētrā. Tuviniekiem joprojām nedod mieru jautājums, vai tiešām visi apkalpes locekļi ir gājuši bojā, varbūt vēl ir cerība, ka viņi izglābušies un atrodas uz kādas no apkārtējām neapdzīvotajām salām.

Kuģim jau sen bijušas problēmas

Jūrnieki, kas savulaik kuģojuši ar „El Faro”, stāsta, ka kuģim jau agrāk bijušas tehniskas problēmas un arī problēmas ar kuģa īpašnieku. Kāds no bijušajiem „El Faro” jūrniekiem apgalvo, ka kuģis bijis īsts rūsas spainis. Kuģi regulāri iepildījis ūdens, bijusi bojāta kanalizācijas sistēma. Prokurors, kurš uztur apsūdzību kuģa avārijas un bojā gājušo jūrnieku lietā, norāda: viņam esot pierādījumi par to, ka kuģim nav bijusi jūras spēja, bet kuģa īpašnieks, pēc peļņas dzenoties, nav domājis par

Ko saka kuģa īpašnieki?

Pēc notikušās traģēdijas žurnālistu jautājumu krustugunīs, protams, nonāca kuģa īpašnieka – kuģniecības grupas „TOTE” pārstāvji: „TOTE” prezidents Entonijs Čiarelo, „TOTE Maritime” prezidents Tims Nolans un „TOTE Service” prezidents Fils Grīns. Lūk, galvenie jautājumi, ko žurnālisti uzdeva kuģa īpašniekiem.



– Vai kāds no jums var paskaidrot, kā un kāpēc kapteinis zaudēja dzinēju?

Grīns: – Viņš tikai ziņoja, ka radušās problēmas ar dzinēju, bet nevarēja pateikt, vai tas saistīts ar laika apstākļiem vai ūdeni, kas bija iepildījis kuģi. Viņš nevarēja pateikt, kāpēc zaudējis kontroli pār kuģi.

– Vai jūs kā kuģa īpašnieki, neskatoties uz laika apstākļiem, izdarījāt spiedienu uz kapteini par grafika ievērošanu?

Grīns: – Mūsu prioritāte ir drošība. Tā vienmēr ir bijis un būs, ka cilvēku un vides drošība ir pirmajā vietā. Varu apliecināt, ka nav grafiku, kas būtu svarīgāki par mūsu jūrnieku dzīvībām.

– Tad kāpēc kuģim atļāva doties reisā pieaugošas viesulvētras apstākļos?

Čiarelli: – Kad kuģis atstāja ostu, vētra vēl nebija tik tuvu.

– Kādos gadījumos kuģa īpašnieks pieņem izšķirošo lēmumu?

Grīns: – Mēs ļoti uzticamies mūsu kapteiņiem un kapteiņu reisa plānošanai. Ir

drošības jautājumiem. Kuģa īpašnieks nav komentējis, kā tiesā atbildēs uz šīm apsūdzībām, bet kompānijas „TOTE Maritime” juristi ASV tiesā iesnieguši sūdzību, kurā norādīts, ka kompānija no savas puses darījusi visu, lai nodrošinātu kuģim un jūrniekiem nepieciešamo drošību, tāpēc neuzskata, ka būtu jāizmaksā atlīdzība bojā gājušo jūrnieku

vairāki jūras ceļi, ko viņi var izmantot. Šajā gadalaikā viesulvētras un tropiskās vētras nav nekas neparasts, un mēs paļaujamies, ka kapteinis katrai atsevišķai situācijai izvēlēsies labāko risinājumu.

– Ko jums pirms reisa ziņoja kapteinis?

Grīns: – Tas bija standarta ziņojums, kas kapteinim jāiesniedz pirms reisa. Kapteinis norādīja, ka apzinās, kādi ir laika apstākļi, un pēc prognozēm tie bija labvēlīgi. Kapteinis sazinājās arī ar „El Faro” māsas kuģi, kurš bija reisā.

– Vai kuģim jau agrāk ir bijušas problēmas ar dzinēju?

Grīns: – Līdz šim kuģim nebija problēmu ar dzinēju.

– Vai kompānijas krasta birojs uzņemas aktīvu dalību situāciju risināšanā?

Grīns: – Ja ir kādas neskaidrības, tad krasts strādā kopā ar kapteini. Es vēlos vēlreiz uzsvērt, ka kapteinis izklāstīja savu plānu, un tas bija saprātīgs plāns, kas varēja ļaut viņam izvairīties no vētras, tas bija pietiekami, lai nesatīktos ar vētru. Pamatojoties uz esošo informāciju, tas bija labs reisa plāns.

– Izskatās, ka tagad visu atbildību par notikušo esat novirzījuši uz kapteini.

Čiarelli: – Ļaujiet man atbildēt uz šo jautājumu, jo esmu „TOTE” grupas prezidents, tāpēc jebkurā gadījumā visa atbildība nonāk pie manis. Lai gan mēs patiešām ļoti uzticamies mūsu kapteiņiem, virsniekiem un visiem mūsu darbiniekiem, galu galā atbildība gulstas uz maniem pleciem. Man ļoti žēl, ka mums nav atbildes uz visiem jautājumiem, bet vēlos, lai mēs patiešām noskaidrotu, kas notika, tāpēc esam gatavi strādāt kopā ar visām institūcijām, kas izmeklē šīs traģēdijas cēloņus.

– Varbūt tomēr kuģis bija pārāk vecs un kuģošanai nederīgs?

Grīns: – Krasta apsardze to bija pārbaudījusi un sertificējusi.

ģimēnēm. Kuģa īpašnieks esot īstenojis pareizu politiku, lai varētu būt pārliecināts par 40 gadus vecā kuģa jūras spēju. Kuģis bijis labi aprīkots, kad 29. septembrī atstāja ostu, tāpēc īpašnieks nevar būt atbildīgs par zaudējumiem, kas radušies reisa laikā, un ir atbrīvojams no jebkuras atlīdzības izmaksāšanas.

►►► 29. lpp.

Tiesas process būs ilgs un mokošs

Juristi ir vienisprātis, ka šajā lietā gaidāma ilga un sarežģīta tiesāšanās. Advokāts Rods Salivans, kurš specializējies jūras tiesībās, uzskata, ka 1975. gadā būvētais „El Faro” nedrīkstēja piedalīties kravas pārvadājumos. Pašlaik tiesā pret kompāniju „TOTE” iesniegti četru bojā gājušo jūrnieku ģimeņu pieprasījumi. Kurts Armelds, kurš ir advokāts vienai no šīm ģimenēm, paziņojis, ka kuģa īpašnieka agresīvā nostāja attiecībā pret bojā gājušo jūrnieku ģimenēm ir mulsinoša. Tieši to pašu atzīst arī šajā lietā neiesaistītais jūras tiesību advokāts Daniels Ross, kurš, komentējot situāciju, uzsvēra, ka kuģa īpašniekam tomēr vajadzēja sagaidīt, kad tiks atrasti jel kādi pierādījumi šajā lietā, pirms tik agresīvi vērsties pret jūrnieku ģimenēm. Advokāts arī norādīja, ka šāda kuģa īpašnieka rīcība diemžēl nav pārsteigums šajā nozarē. „TOTE” izplatījusi paziņojumu, ka neapspriedīs savas juridiskās darbības, un norādījusi, ka kompānijas uzmanības centrā joprojām ir atbalsts un rūpes par jūrnieku ģimenes locekļiem un tuviniekiem. Bet, lai arī kā kompānijas „TOTE” vadības pārstāvji uzsver, ka viņu galvenās rūpes ir par jūrnieku ģimenēm un tuviniekiem, viņu uzvedība tiesā liecina pavisam par ko citu. „TOTE” advokāti izrakuši kādu it kā vēl spēkā esošu 19. gadsimta jūras tiesību aktu un, atsaucoties uz to, norāda, ka atlīdzība par jūrā bojā gājušajiem nedrīkst pārsniegt 420 dolārus par vienu bruto tonnu reisa beigās. Advokāts Armelds gan norāda, kas tas nav īpaši cēlsirdīgi, jo reisa beigās 737 pēdu konteinerkuģa vērtība līdzinās nullei – tas taču ir nogrimis jūrā. „El Faro” veda kravu, kuras vērtība bija 15,3 miljoni dolāru, bet atlīdzība par katru no 33 zaudētajām dzīvībām varētu būt 464 ASV dolāri.

Atbildot uz „TOTE” rīcību, advokāti, kas pārstāv piecas jūrā pazudušo jūrnieku ģimenes, tiesā iesniedza pretprasību, norādot, ka kuģa remonts nebija pienācīgi veikts, kuģis bija pārslogots ar kravu, kā arī kuģa īpašnieks zināja par bīstamajiem

laika apstākļiem, bet tos ignorēja. „Mēs apzināmies, ka tā būs ilga un grūta cīņa tiesā, bet mēs cīnīsimies, cik ilgi būs nepieciešams. Tā ir traģēdija, ko varēja novērst,” paziņoja advokāti.

„TOTE” vērsās tiesā ar lūgumu pēc tiesiskās aizsardzības, meklējot jel kādu iespēju izvairīties vai ierobežot savu atbildību par kuģa apkāpes bojāeju. Tiesa tomēr pieņēma lēmumu, ka līdz 21. decembrim bojā gājušo jūrnieku ģimenes var iesniegt tiesā juridisku prasību. Saskaņā ar tiesas rīkojumu kuģa apdrošinātājiem jākompensē kompānijai zaudējumi 15 miljonu ASV dolāru apmērā.

Kuģa īpašnieks ķēries vēl pie kādas viltības, lai panāktu, ka iespējami mazāk ģimeņu iesniedz tiesā prasību pret „TOTE”. „Mēs apliecinām, ka esam sazinājušies ar ģimenēm par kompensācijām, jo apzināmies, ka šajos grūtajos un traģiskajos apstākļos ģimenes var izjust finansiālas grūtības, tāpēc vēlamies palīdzēt nekavējoties. Informācija par kompensāciju apmēriem, protams, ir konfidenciāla. Mēs palīdzēsim tiem, kuri vēlas palīdzību pieņemt.”

Daudzas ģimenes, baidoties, ka var nesaņemt vispār neko, kā tām iegalvo „TOTE”, ir gatavas pieņemt kompānijas „cēlo žestu”.

Kapteinis, kurš sevi aizstāvēt vairs nevar

Visi, kas pazina kapteini Deividsonu, uzskata, ka viņš bija profesionālis, liels speciālists, kurš vienmēr spēja pieņemt izsvērtus lēmumus, pazina un saprata jūru, kuģi un cilvēkus. Kāds viņa draugs kapteinis teica: „Mēs visi esam bijuši līdzīgās situācijās, kādā nonāca „El Faro”, un šādos apstākļos ir svarīgi, cik profesionāli un precīzi kapteinis pieņem lēmumus. Esmu pārliecināts, ka Deividsons prata pieņemt vispareizāko lēmumu.”

Federālie izmeklētāji paziņojuši, ka kapteiņa lēmums kuģot 65 jūdzes no viesuļvētras epicentra ir bijis risks. Komentējot notikušo, atvaļinātais kapteinis Džons Nikols, kurš daudzus gadus strādājis arī par loci, atzina, ka pasniedzēji viņam savulaik mācījuši, ka vienīgais,



Maikls Deividsons kopā ar māsu

ko cilvēks nevar paredzēt, ir laika apstākļi, un viesuļvētras gadījumā drošs attālumš ir 300 jūdzes no tās centra.

Kapteina zvanu satelītlraksti liecina, ka viņš kuģa īpašniekam ziņojis, ka vienā tilpnē ieplūst ūdens, kā arī galvenais dzinējs nedarbojas un mehāniķi to nevar iedarbināt.

Elektroniskos briesmu signālus ASV Krasta apsardze saņēma no trim atsevišķiem raidītājiem: kuģa trauksmes sistēmas, Inmarsat C, kā arī no radioboja (EPIRB). Kuģa pēdējais trauksmes signāls tika noraidīts 20 jūdžu attālumā no viesuļvētras centra.

Pašlaik izskatās, ka kuģa īpašnieks visu atbildību par notikušo tomēr vēlas pārliecināt uz kuģa kapteini Maiklu Deividsonu. Bet dokumenti liecina ko citu. Kapteinis, jau atrazdamies jūrā, pieprasīja kuģa kursa maiņu, un kuģa īpašnieks tagad apgalvo, ka TIEŠI TĀPĒC NOTIKUSI NELAIME.

Laiks rādīs

Izmeklētāji turpina savu darbu. ASV Federālā izmeklēšanas aģentūra oktobra beigās ziņoja, ka ir atrasts „El Faro” kuģa vraks, kas vertikālā stāvoklī atrodas 4572 metru dziļumā. Lai apsekotu kuģa vraku, meklēšanas komanda izmanto sarežģītu skenēšanas hidrolokatoru. Diemžēl kuģa vraks atrodas tik dziļi dzelmē, ka cilvēks tam nevar piekļūt pat ar vismodernāko zemūdeni. Meklēšanas komanda sev

izvirzījusi divus galvenos uzdevumus: pirmais – atrast kuģa melno kasti, lai varētu viest skaidrību par to, kas tad īsti notika uz kuģa, otrs – atrast un, ja vien iespējams, izcelt no dzelmes jūrnieru mirstīgās atliekas. Līdz šim ir atrasts viena jūrniera ķermenis.

ASV Nacionālās transporta drošības padomes vadītājs Pīters Knudsens paziņojis, ka kuģi izcelt būtu pārāk sarežģīti un dārgi, tāpēc tiks darīts viss, lai ar robotu palīdzību meklētu un izceltu bojā gājušos jūrnierus.

Speciālisti analizē situāciju, apstākļus un faktus, lai saprastu, kas un kāpēc notika ar „El Faro”, kas spāņu valodā nozīmē bāka. Pirmie izmeklējumi liecina, ka kuģa kapteinis un apkalpe ir bijuši profesionāli sagatavoti rīcībai ārkārtas situācijās, tāpēc vaina, visticamāk, meklējama kuģa tehniskajās problēmās. „El Faro” māsas kuģa kapteinis atzinis, ka šā tipa kuģi ir labi piemēroti darbam tropiskajās vētrās un pat viesuļvētrās un ne reizi vien šādos apstākļos reāli strādājuši. „El Faro” bija pietiekami daudz laika, lai neiekļūtu vētrā, ja vien kuģa mehānismi darbotos nevainojami. Man šķiet, ka kuģim diemžēl bija problēmas ar dzinēju, tāpēc tas nonāca tieši vētras ceļā.”

Masačūsetsas Jūras akadēmijas profesors kapteinis Mērfijs: „Pat ja kapteinim Deividsonam bija alternatīvs maršruts, būtu vajadzīgas divdesmit četras līdz trīsdesmit sešas stundas, lai aizbēgtu no vētras. Kuģim taču nevar uzspiest gāzes pedāli. Vēl jo neapspaužamāka ir situācija, kad nedarbojas kuģa sirds.”

Vēl kāds kapteinis, komentējot notikumu, atzina, ka doties jūrā bija slikts lēmums, bet kapteiņi bieži vien šādu lēmumu pieņem, jo kuģu īpašnieki izdara spiedienu, pieprasot grafika ievērošanu.

Izmeklēšanā atklājās arī fakts, ka pieci poļi uz kuģa nebija apkalpes locekļi, bet gan nolīgta remonta grupa, kas veica kuģa modernizāciju un gatavoja to pārejai uz dabasgāzes dzinēju. Viņu uzdevums bija veikt remontu, kamēr kuģis atrodas jūrā. Kuģa īpašnieks nekommentē, kas tie par darbiem, kas bija pildāmi reisa laikā.

Menas Jūras akadēmija sēro ne tikai par savējiem

Pieci no bojā gājušajiem bija Menas Jūras akadēmijas absolventi, viens no viņiem augstskolu beidza tikai šogad. Menas Jūras akadēmijas prezidents Viljams Bre-



nans, komentējot ārkārtas situāciju, kurā bojā gāja viņa bijušie audzēkņi, sacīja: „Mēs esam satrikti, mūsu sirdis ir smagas, visa jūrnieru saime to dziļi pārdzīvo.

Tie, kas kuģo, zina, ka jūra ir jārespektē, bet no jūras nav jābaidās. Tieši tāpēc esam mēs, jūsu pasniedzēji, lai sagatavotu jaunos speciālistus darbam jūrā. Šī briesmīgā traģēdija mums atgādina, ka risks ir ik uz soļa un katrs no mums var nonākt ārkārtas situācijā, bet tas neattiecas tikai uz jūru.

Mūsu kadeti studijās pavada četrus gadus, mācoties arī drošības un izdzīvošanas prasmes, kas izmantojamas tādos gadījumos kā šis. Mācību procesā mēs īpašu uzmanību pievēršam tam, lai kadets spētu rīkoties un pieņemt lēmumus krīzes vai ārkārtas situācijās. Šis traģiskais notikums reizē ir arī atgādinājums visiem studentiem par to, cik svarīgi ir būt labi apmācītiem un sagatavotiem.

Mēs esam zaudējuši draugus, kolēģus un mūsu absolventus. Mēs godinām viņu piemiņu. Tagad daudziem maniem studentiem būs vajadzīgs laiks, lai pārvarētu satraukumu un tiktu galā ar skumjām, tāpēc esmu pateicīgs medijiem, kuri šoreiz ir izturējušies ar cieņu pret bojā gājušajiem un mūsu jūrnierības kopienu.”

Nobeigums ar skumji ironisku piebildi

Kā jau šādos gadījumos notiek, izmeklēšana būs laikietilpīga, secinājumi būs vispārīgi un retoriski, un arī tiesas process droši vien ieilgs. Viena no ģimenēm iesniegusi tiesā prasību pret kuģa īpašnieku un kapteini 100 miljonu dolāru apmērā. Pasaulē būs nākuši dvīņi, kurus gaida viena jūrniera sieva, bet viņu tēvs tā arī neuzzināja savu bērnu

dzimumu. 30. septembrī viņš sievai nosūtīja pēdējo ziņu – ka ir nomodā, jo pūš stiprs vējš, un viņu ļoti mīl. Pirmais izrādījās arī pēdējais Menas Jūras akadēmijas absolventa šā gada darba reiss. Dzīvību zaudējuši jūrnieri, izirušas daudzas dzīves un zudušas cerības.

Varbūt ironiski, bet tikai nedaudz vēlāk nekā mēnesi pēc „El Faro” traģēdijas, kas ASV bija lielākā pēdējo vairāk nekā 30 gadu laikā, ASV „The United Seamen’s Service” balvu par drošsirdību jūrā un ieguldījumu kuģošanas nozares attīstībā „Admiral of the Ocean Sea 2015” (AOTOS) piešķīra „TOTE” grupas prezidentam Antonijam Ciarello.

Balvas saņemšanas ceremonijā Čiarello sacīja, ka šī atzinība pienākas nevis viņam, bet gan „El Faro” kuģa komandai, un lūdz klātesošos godināt nevis viņu, bet gan drosmīgos bojā gājušos jūrnierus. „Viņi vairāk



Pirmais no kreisās – Antonijs Ciarello.

nekā es ir pelnījuši AOTOS apbalvojumu,” atzina Ciarello. Pēc viņa lūguma uz balvas iegravēts nevis viņa, bet gan 33 jūrnieru vārdi.

Tuvinieki gan uzskata, ka pagaidām nav darīts pietiekami daudz, lai atrastu bojā gājušos jūrnierus. „Es gribu viņu atpakaļ pat tad, ja tas ir tikai viņa ķermenis,” teica kāda no jūrnieru sievām. Mirkli pirms „El Faro” pazuda dzelmē, kapteiņa otrā palīdzē Daniels Rendolfs nosūtīja mātei e-pastu: „Nezinu, vai arī piejums krastā plosās viesuļvētra, bet te jūrā vējš ir baigs, laika apstākļi slikti, un mēs dodamies tālāk ceļā. Ar mīlestību visiem.” Daudzas ģimenes savās bēdās spēj rast tikai vienu mierinājumu – viņš vai viņa darīja tieši to, ko patiesi mīlēja, bet darīt mīlamu darbu patiešām ir laime.■

Sagatavoja Anita Freiberga

Kas notiek, ja notiek?

Šis ir temats, par kuru nemaz negribētos runāt, bet vajag, jo nelaimes, avārijas un jūrnieku bojāejas gadījumi arvien notiek. Ik gadus vidēji 2000 jūrnieku zaudē dzīvību, un ik dienas nogrimst vidēji divi kuģi. „IHM Maritime” statistika liecina, ka šajā skaitā neietilpst mazie kuģi un zvejas kuģi. 2014. gadā pasaulē tika zaudēti 75 lielle kuģi, un aptuveni viena trešā daļa no šīm nelaimēm notika Dienvidķīnas, Indoķīnas, Indonēzijas un Filipīnu reģionā. Kuģi pārsvarā avarē sliktos laika apstākļos, ziemas navigācijā, vētrās, musonu lietos Dienvidķīnas jūrā vai tropu vētrās Bermudu salu rajonā. Gada laikā pasaules jūrās vidēji notiek aptuveni 2800 negadījumu un starpgadījumu – ugunsgrēki, dzinēju un stūres iekārtu bojājumi, kuģu sadursmes, kam visbiežāk iemesls ir apkalpes vāja sagatavotība.

Okeāns joprojām ir pasaulē visbīstamākā darba vieta, bet tirdzniecības flotes jūrnieka profesija ir otra bīstamākā pēc dziļjūras zvejnieka aroda, kas stabili saglabā līdera pozīcijas.

Astoņi jūrnieki pazuda pēc kravas kuģa nogrimšanas pie Sauthemptonas, 13 jūrnieki gāja bojā pēc kuģa aizdegšanās Dienvidatlantijas ūdeņos, septiņi poļu un viens filipīniešu jūrnieks nogrima kopā ar kuģi pie Šetlendā, divi ģenerālkraavu kuģa apkalpes locekļi noslīka vētras laikā Filipīnu jūrā, bojā gāja 18 no 19 balkera apkalpes jūrniekiem... Uzskaitījumu varētu turpināt, jo tā ir statistika. Bet tās ir arī cilvēku



dzīvības un viņu tuvinieku sāpes. Traģēdijas, kas risinājušās jūrā, kad bojā aizgāja cilvēki, turpinās arī pēc tam, nu jau krastā, un ne vienmēr izmeklētāji, atbildīgās institūcijas un kuģu īpašnieki spēj sniegt atbildes uz izmisušu tuvinieku jautājumu, kā tas varēja notikt. Patiesībā visbiežāk neviens par notikušo nevēlas uzņemties atbildību, gadiem ilgi velkas tiesu prāvas, advokāti meklē pierādījumus, apsūdzības tiek bumbotas no viena pie otra. Nereti par vainīgu tiek atzīts kapteinis, vislabāk, protams, ja viņš ir gājis bojā kopā ar kuģi, jo tieši kapteinis taču par visu ir atbildīgs.

2009. gadā sliktos laika apstākļos Vidusjūrā 11 jūdzes no Libānas krastiem apgāzās un nogrima kuģis „Danny F II”, kas kuģoja ar Panamas karogu. Bojā gāja kapteinis, vēl 37 apkalpes locekļi un seši pasažieri, bet izglābās 39 apkalpes locekļi. Kopā ar kuģi nogrima 17 932 liellopi un 10 224 aitas. Glābšanas darbus kavēja sliktie laika apstākļi, augstie vilņi un visapkārt peldošie dzīvnieku ķermeņi.

Šī traģēdija dzina izmisumā bojā gājušo tuviniekus, jo viņi nesaņēma atbildi uz jautājumu, kā tas varēja notikt. Bet ne tikai tas vien. Bija vajadzīgi seši gari gadi, lai Panama iesniegtu kaut cik argumentētu ziņojumu IMO, tad vēl vairāki mēneši, lai IMO šo informāciju publiskotu, un tikai pēc tam bez vēsts pazudušos jūrniekus atzina par bojā gājušiem, kas nu ļauj tuviniekiem sakārtot juridiskos jautājumus. Patiesībā, ja šīs problēmas risināšanā aktīvi nebūtu iesaistījusies



„Danny F II” pie Gibraltāra.

arodbiedrība un zināmu spiedienu izdarījusi Lielbritānijas valdība, tuvinieki uz jautājuma atrisināšanu varētu gaidīt vēl nezin cik ilgi.

Tomēr ar to, ka paziņots bojā gājušo jūrnieku statuss, lieta vēl nebūt nav izbeigta, jo līdz pat šai dienai nav paziņoti izmeklēšanas rezultāti. Lai gan IMO konvencija paredz, ka karoga valsts pienākums ir nodrošināt pienācīgu nelaimes gadījumu izmeklēšanu, kas jāveic iespējami ātri, un izmeklēšanas ziņojumiem jābūt pieejamiem sabiedrībai, ir gājuši gadi, bet nedz ziņojums par šo konkrēto gadījumu, nedz citu incidentu izmeklēšanas rezultāti publiski nav pieejami. Jāteic vēl vairāk: IMO daudzu gadu garumā nav spējusi panākt pat to, lai tiktu pildītas pieņemtās konvencijas, tai skaitā par avāriju savlaicīgu izmeklēšanu. Tā vietā, lai sparīgi rīkotos, līdzšinējais IMO ģenerālsekretārs Sekimizu 2015. gadā nāca klajā ar paziņojumu, ka IMIO apņemas uz pusi samazināt dzīvību zaudējumu jūrnieku skaitu, bet nav īsti skaidrs, ko darīt, lai to patiešām īstenotu. Ne velti pati IMO ir atzinusi, ka pēdējos gados daudz tiek strādāts tukšgaitā. Bet atgriežoties pie „Danny F II” lietas, „MM&P Pilots Group” viceprezidents Georgs Kviks, kurš pārstāv Eiropas Savie-

Kuģa kapteinis Džons M. Millojs bija IFSMA biedrs, tāpēc IFSMA ļoti cer, ka publiski tiks paziņoti izmeklēšanas rezultāti, un tas, kaut arī pēc nāves, tomēr noņems apsūdzības slogu no kapteiņa. IFSMA arī norāda, ka kriminālbildība, kam dažādu incidentu un avāriju gadījumā tiek pakļauti kapteiņi, kļūstot par vienīgajiem grēkāžiem, var novest pie situācijas, ka jaunā paaudze vairs neizvēlēties jūrnieka karjeru, kuras augstākais sasniegums ir četras zeltītas uzšuves uz formas tērpa piedurknes, kas apzīmē piederību kapteiņu saimei. IFSMA ir piešķirusi arī finansējumu, lai aktualizētu šā jautājuma neatliekamu risināšanu un sakārtotu jūrnieku tiesību jautājumus. IMO ir piekritusi sniegt ekspertu palīdzību, lai īstenotu Eiropas Padomes jau 2006. gadā pieņemto vadlīniju par taisnīgu attieksmi pret jūrniekiem pēc jūras negadījumiem, ko pozitīvi novērtē jūrniecības sabiedrība, jo tikai sadarbojoties tādām organizācijām kā ITF, IFSMA un IMO var veikt nepieciešamos pētījumus, izdarīt secinājumus un panākt uzlabojumus jūrnieku cilvēktiesību jautājumā.

Kāpēc tas varēja notikt? Joprojām bez atbildes...

Kuģis „Danny F II” brauca ar Panamas karogu, bet savulaik bija kuģojis arī ar Sentvinsentas un Grenadīnu karogu. Tas no Austrālijas uz Tuvajiem Austrumiem piegādāja nevis gaļu, bet gan dzīvus lopus, kā to pieprasīja pircējs. Savulaik šis 1975. gadā būvētais *ro-ro* kuģis bija vedis arī citas kravas, tai skaitā automašīnas. Kuģa īpašnieka „Falcon Point” mītne atrodas Kairā, apkalpe bija internacionāla: britu kapteinis un vecākais mehāniķis, kā arī Pakistānas, Filipīnu, Libānas un Sīrijas jūrnieki. Kuģim ostas inspekcija atklāja 29 nepilnības, tai skaitā plašu koroziju, bet, neskatoties uz to, šis kuģis tika klasificēts kā kuģošanai drošs. To apliecināja arī Panamā reģistrētās klasifikācijas sabiedrības „Bureau of Shipping” izdots sertifikāts. Patiesībā jau 2005. gadā kuģi sakarā ar nopietniem bojājumiem aizturēja Adelaidas ostas valsts inspektori, un „Danny F II” šis bija priekšpēdējais reiss pirms nodošanas metāllūžņos, kas izrādījās liktenīgs. ■

Kā samazināt cilvēku pieļautās kļūdas?

Jūrnieka darba diena vidēji ilgst 14 stundas, ko apstiprina arī Starptautiskā Darba organizācija (ILO), apzinoties, ka darbs uz kuģa nekad nebeidzas, un uzsverot, ka tas ir maksimāli pieļaujamais darba dienas ilgums.

Darba dienas ilgums jau daudzus gadus tiek uzskatīts par galveno iemeslu augstajam stresa līmenim, radot pamatu gan darbā pieļautajām kļūdām, gan jūrnieku nopietnām veselības problēmām.

Daudzi varbūt nevar saprast, kāds gan stress var būt cilvēkam, kurš vienā miera kuģo pa pasaules jūrām? Zinātnieki, kuri pētījuši šo jautājumu, ir vienprātīgi, ka jūrniekiem ir augsts stresa līmenis, kam iemesls ir atšķirtība no ģimenes, nemitīgs laika deficīts un drudžainas aktivitātes, garas darba stundas, kā arī nepietiekama kvalifikācija padošajiem apkalpes locekļiem. Pie visa jau minētā klāt vēl nāk vientulības sajūta un sociālā izolācija, ko rada atrašanās internacionālā kolektīvā.

Berlīnes Tehniskās universitātes profesors Klauss Gramans kopā ar zinātnieku grupu 2015. gada vasarā sāka pētījumus, lai pārliecinātos par cilvēka reakciju uz dažādām slodzēm un situācijām. Pētījumos tika izmantoti dažādi mērāpāri, kurus pieslēdza cilvēka ķermenim, lai testētu smadzeņu, sirds un ādas reakciju. Pirmajā pētījumā kārtā piedalījās trīs kapteiņi, kuri triju dienu laikā veica dažādas manipulācijas uz kuģa vadības simulatora. Piemēram, viens no scenārijiem paredzēja tankkuģa vadīšanu vētras apstākļos, kad vējš strauji maina virzienu. Tā uzskatāma par ļoti sarežģītu situāciju, kurā kapteinim ātri jāreaģē, jāapstrādā virkne datu un skaitļu. Mērījumi palīdzēja fiksēt reālus darba slodzes rādītājus, kas tālākos pētījumos palīdzēs objektīvi novērtēt ne tikai cilvēka reakciju, bet arī viņa sagatavotību. Jau iegūtie rezultāti ļauj detalizētāk pētīt tā saukto cilvēka faktoru, kas diemžēl joprojām ir galvenokārt vainojams jūras negadījumu izraisīšanā.

Zinātnieki turpina analizēt iegūtos datus un veic jaunus pētījumus, kas nākotnē ļaus labāk izprast cilvēku reakciju sarežģītās situācijās, paredzēt iespējamās problēmas, lai meklētu risinājumus, kas ļautu samazināt cilvēka pieļautās kļūdas. ■

i UZZIŅAI

„Seafarers' Rights International Charity” (SRI) veikta aptauja, kurā piedalījās 3480 jūrnieku, parādīja, ka jūrnieku tiesības joprojām tiek pārkāptas.

nību IMO, uzsver: „Mūsu visu kopīgs mērķis ir šīs traģēdijas izmeklēšana un tās rezultātu ziņojums, lai varētu iegūt pieredzi un izdarīt secinājumus, kas nākotnē ļautu izvairīties no līdzīgu negadījumu atkārtošanās. Tieši tāpēc neskaidra un visai divdomīga ir situācija, kā arī neatbildēts paliek jautājums, kāpēc IMO joprojām nepublisko izmeklēšanas rezultātus.”

Starptautiskā Kuģu kapteiņu asociāciju federācija (IFSMA), „Nautilius”, „MM&P Pilots Group”, kā arī citas starptautiskas jūrniecības organizācijas un apvienības atkārtoti lūdz IMO publikot kuģa „Danny F II” izmeklēšanas rezultātus.

Vai tiešām ieslodzītie par algu?

Lielais pasaules apceļotājs Marko Polo 13. gadsimta beigās, dodoties savos bīstamajos jūras braucienos, ir teicis: „Cilvēks, kurš dodas jūrā, ir cilvēks, kurš dodas izmisumā.” Pagājuši daudzi gadsimti, viss plūdis un tik ļoti mainījies, ka, ieraugot modernos kuģus, dižais jūras braucējs paliktu bez valodas. Varētu jautāt, kāds gan izmisums var piemēklēt mūsdienu jūrnieku, tas viss taču ir palicis pagātnē. Bet kā ir patiesībā?



ITF inspektors Tomijs Mollijs kopā ar Turcijas, Azerbaidžānas un Gruzijas jūrniekiem pēc tam, kad izdevās atgūt viņiem neizmaksātās darba algas.

Starptautiskā Transporta darbinieku federācija (ITF) pirms pāris gadiem nāca klajā ar paziņojumu, ka jūrniecības un zvejniecības nozares turpina pieļaut pārsteidzošus cilvēktiesību pārkāpumus. Jūrniekiem un zvejniekiem nākas strādāt civilizētā sabiedrībā nepieļaujamos apstākļos. Cilvēki, kuri dārgos zīmolu veiklos pērk ekskluzīvas preces, nespēj pat iedomāties nedz to, kādos apstākļos nereti strādā tie, kas šīs preces ražo, nedz to, kādos apstākļos strādā tie, kas tās pārvaldā.

Uz kuģa vecāko virsnieku vara un visatļautība pakļautos nereti noved līdz izmisumam un pat līdz nāvei. Piemēram, kāds kadets no Dienvidāzijas tika atrasts noslīcis jūrā tikai stundu pēc tam, kad bija ziņojis, ka viņu izvarojis vecākais virsnieks.

Laikrakstā „Sundy Times” lasīju interviju ar izmeklētāju, kurš stāstīja par gadījumiem, kad ierosinātas krimināllietas pret vecākajiem virsniekiem par divu kadetu (puišu) izvarošanu, par divām kadetēm, kurām viņu izmantošanas rezultātā bija iestājusies grūtniecība. Izmeklētājs atzina, ka tādu gadījumu nav maz un visos gadījumos jaunākie

jūrnieki tika iebaidīti. „Kad mēs ieradāmies uz kuģa, mums teica, ka jūra ir teritorija, kas nevienam nepieder, tāpēc tas, kas notiek uz jūras, jūrā arī paliek,” stāstījusi kāda kadete. Iznāk, ka viss, kas notiek jūrā, notiek tur, kur lielā mērā valda visatļautība. Krastā strādājošais ziņā, kur vērsties pēc palīdzības, bet ko lai dara, piemēram, filipīniešu jūrnieks, kurš strādā uz Panamas karoga kuģa, kas pieder kaut kur ārzonā registrētam kuģu īpašniekam un veic pārvaldījumus no Dienvidāfrikas uz Nīderlandi? Pēc būtības viņš ir kļuvis par kustīgu mērķi.

Tagad piecu un vairāku tautību kuģu apkalpes ir kļuvušas par standartu, bet 60% no visiem kuģiem šobrīd kuģo ar tādas valsts karogu, kas nav kuģa īpašnieka piederības valsts.

Lasu veco britu jūrnieku pārdomas par mūsdienu jūrniecības realitāti. Viņi neatzīt par pareizu to, kas tagad notiek kuģošanas nozarē. Ekonomiskais spiediens ir panācis, ka britu jūrnieks ir par dārgu, lai viņu algotu, tāpēc kuģu īpašnieki izvēlas lēto darbaspēku, bet ērtais karogs viņiem ļauj likumīgi izvairīties no

nodokļu nastas. Kuģošanas bizness ir unikāla nozare, bet šī unikalitāte diemžēl darbojas tikai kuģu īpašnieku labā. Piedevām šī prakse apgrūtina izsekot un nonākt uz pēdām sliktajiem kuģu īpašniekiem.

Kad Kambodžas karoga kuģiem radās problēmas ar iesaistīšanos narotiku tirdzniecībā, kā arī bija pārāk daudz avāriju, šā reģistra birojs Singapurā tika slēgts, bet pēc divām nedēļām to atkal atvēra, tikai nu jau Mongolijā.

Cietums, bet ar algu

Daudzi jūrnieki sarunās ar ITF inspektoriem atzīst, ka viņu darbs patiesībā ir cietums par algu. Jau sen pagājis laiks, kad kuģis dienām ilgi uzturas ostā. Tagad kuģa apkalpe ostā strādā 18 stundas diennaktī, lai tikai iespējami ātrāk varētu iziet jūrā. Kapteiņi atzīst, ka viņu apkalpju jūrnieki mēnešiem nav bijuši krastā. „Mēs esam bijuši Ņujorkā, Honkongā un Tokijā, bet mēs speciālisti faktiski nav atstājuši mašīntelpu,” atzīst kāds vecākais mehāniķis.

Pētot jūrnieku sadzīves apstākļu problēmas, starp daudzajiem skaitļiem kuģiem, kur īpašnieki domā par cilvēkiem un jūrniekiem ir pilnīgi viss – mājīgas kajītes, ērtas ēdamtelpas un sporta zāles, uzdūros kāda ITF inspektora uzņemtajiem kadriem uz kāda kuģa. Teikšu godīgi, man šķita, ka skatos šausmeni – kuģis netīrs, gultasvietas kā cūku aizgaldi, sapuvuši augļi un veca gaļa. Inspektori stāsta, ka tieši pārtika ir tas, par ko parasti sūdzas jūrnieki. Kuģis ostās parasti neuzturas ilgāk par 24 stundām, kuru laikā jāpagūst ne tikai uzņemt kravu, bet arī papildināt pārtikas krājumus, un bieži vien negodprātīgi pārtikas piegādātāji pārdod sliktas kvalitātes produktus, kam jau sen beidzies derīguma termiņš.

SPECIĀLISTA VIEDOKLIS

ITF inspektors Liverpoolē Mollojs: „Arodbiedrības parasti iesaistās tad, kad jūrnieki paši vairs netiek galā un nevar aizstāvēt savas tiesības, jo tad, kad darba devējs un darba ņēmējs godprātīgi pilda savus pienākumus, arodbiedrībām nav vajadzības iesaistīties. ITF inspektori visbiežāk saskaras ar jūrnieku problēmām, kad tie ir pamesti kādā ostā bez līdzekļiem un iespējām nokļūt mājās. Nav mazums gadījumu, kad negodīgi kuģu īpašnieki, piedzīvojot finansiālas problēmas, pamet kuģi kopā ar apkalpi bezpalīdzīgā stāvoklī. Kad kuģa īpašnieks saskaras ar finansiālām problēmām, parasti tieši jūrnieki ir pirmie, kas to izjūt un cieš. Jo darba alga ir pirmais līdzeklis, ar kura palīdzību kuģa īpašnieks sāk risināt savas finansiālas problēmas.”

„Maritime Charities Funding Committee”, pārbaudot jūrnieku sadzīves apstākļus, atzina, ka atpūtas, izklaides un reliģiskie pakalpojumi Lielbritānijas cietumos ir labāki nekā uz dažu kuģu, bet ITF darbinieki norāda, ka jūrnieki nelabprāt stāsta par tām problēmām, ar kurām nākas sadzīvot uz kuģa. Realitāte ir tāda, ka arī uz pat ļoti labiem kuģiem jūrniekiem nākas, piemēram, pārstrādāt darba stundas. Un tā ir realitāte, par kuru visi zina, bet izliekas neredzam, tāpēc likums darbojas tikai uz papīra.

Ko darīt pamestajiem?

Irānas kuģu īpašnieks Dubaijas ostā pameta savu Belizas karoga kuģi kopā ar Indijas un Ukrainas apkalpi. Četrdesmit piecas dienas jūrnieki 44 grādu karstumā bija atstāti pat bez dzeramā ūdens, bet, kad viņi nolēma doties uz Indiju, lai saņemtu palīdzību, kuģa īpašnieks jūrniekus apsūdzēja un centās apcietināt par kuģa nolaupīšanu. Šī, protams, bija ekstrēma situācija, bet, kā atzīst ITF speciālisti, vardarbība pret jūrniekiem ir satraucoša. Tā ITF steidzās palīgā Igaunijas jūrniekiem, kuriem Grieķijas kuģu īpašnieks mēnešiem nebija maksājis algu un parāds jau pārsniedza 60 tūkstošus dolāru. Gadījumos, kad apkalpes tiek pamestas vai tām neizmaksā algu, ITF, pamatojoties uz jūras tiesībām, var

panākt kuģa arestēšanu un pārdošanu. Šis process var ilgt pat gadu, un jūrnieki visu šo laiku paliek bez naudas un iespējām atgriezties mājās. Šādos gadījumos ar savu palīdzību iesaistās Jūrnieku Kristīgā misija un citas sabiedriskās organizācijas. Jūras tiesību advokāti ar skumjām atzīst, ka arī gadījumā, ja likteņa varā atstātais kuģis tiek pārdots, parāda saņēmēju sarakstā pirmās parasti ir ostas un tikai tad jūrnieki ar savām nesapemtajām algām. Tā nav normāla prakse, kad nākas ciest bezpalīdzībā nonākušiem cilvēkiem.

Tomēr satraucoši bieži ir gadījumi, kad jūrnieki nav gatavi cīnīties par savām tiesībām. Viņi ir gatavi paciest un izvēlas klusēt, jo nevēlas nonākt *melnajā sarakstā*, kas viņiem liegta turpmāk dabūt darbu jūrā. Teiktais īpaši attiecas uz filipīniešiem. Nereti jūrniekiem tiek draudēts, ka gadījumā, ja viņi sāks cīnīties par savām tiesībām, nekādu algu viņiem nekad neredzēt. Tā, piemēram, kāda kuģa apkalpe no kruinga kompānijas aģenta saņēma vēstuli, kurā bija skaidri pateikts: ja jūrnieki neatsauks savu prasību par darba algas parāda samaksu, viņi nekad vairs nedabūs darbu šajā nozarē. Kādā citā gadījumā atklājās, ka pastāv dubultā grāmatvedība. Oficiāli jūrnieki saņēma algu saskaņā ar ITF likmēm, bet patiesībā saņēma daudz zemāku atalgojumu, jo starpību *labprātīgi* atdeva atpakaļ darba devējam.

Ne jau viss ir tikai slikti

Nenoliedzami, ka šie ir bēdīgākie stāsti par jūrnieku darbu jūrā un kuģu īpašnieku attieksmi pret saviem darbiniekiem. Atbildīgi kuģu īpašnieki labi apzinās, ka lielākā vērtība ir profesionāli darbinieki. Kuģu īpašnieki patur prātā arī faktu, ka pēc aplēsēm pasaules flotei pietrūkst aptuveni 33 tūkstoši jūrnieku, un tas ir lielisks arguments, lai viņi novērtētu labi sagatavotu un kompānijai lojālu jūrnieku.

Tomēr realitāte uz jūras un darbs uz kuģa diemžēl bieži vien izkļiedē romantisko priekšstatu par jūrnieka profesiju, un nereti jūrnieki sevi uzskata par ieslodzītajiem par algu.■

Sagatavoja Anita Freiberga

Problēmas, kas skar sievietes jūrā

Apmēram divi procenti no pasaules jūrniekiem ir sievietes, tāpēc ITF, Starptautiskais Jūrnieku labklājības un atbalsta tīkls (ISWAN), Starptautiskā Jūrniecības veselības asociācija (IMHA) un Jūrnieku veselības biedrība (SHS) kopīgi veica aptauju par galvenajām veselības problēmām, kas skar sievietes, kuras strādā uz kuģiem. Aptaujā piedalījās 595 sievietes no 54 valstīm, kuru vidējais vecums bija nedaudz zem 40 gadiem.

Gandrīz puse respondentu norādīja, ka galvenās problēmas sagādā locītavu un muguras sāpes, kā arī stress un depresija. Locītavu un muguras sāpes īpaši izplatītas bija kruīza kuģu darbinieku vidū, bet stress, depresija un trauksme vairāk ietekmēja sievietes, kuras strādā uz kravas kuģiem un tankkuģiem.

37% respondentu, kas strādā uz tankkuģiem, 23%, kas strādā uz kravas kuģiem, un 19% uz kruīza kuģiem norādīja, ka lielākā problēma veselības aprūpes ziņā ir konfidencialitātes trūkums. Arī seksuālā uzmākšanās ir viena no problēmām, par ko īpaši sūdzas jaunākas sievietes.■

Jūrnieki var nonākt uz apsūdzēto sola

„Seafarers Rights International” (SRI) ar ITF finansējumu ir ievietojis video, kurā parāda apstākļus, kādos jūrnieki var tikt saukti pie kriminālatbildības.

Vairāku gadu garumā SRI veica pētījumus, aptaujājot vairāk nekā 3480 jūrnieku, lai uzzinātu viņu pieredzi: vai viņi ir saskārušies ar kriminālapsūdzību, bijuši liecinieki vai pazīst kolēģus, kuri nonākuši kriminālvajāšanā. Jūrniekiem īpaši tika jautāts viedoklis par to, kas darāms, lai izvairītos no šādām situācijām.

Jūrnieki par kriminālapsūdzētajiem var kļūt ne tikai tad, ja nezina visus likumus, kas ir spēkā valstīs, uz kurām viņus aizved daba darīšanas, bet arī tad, ja reisa vai kravas operāciju laikā, piemēram, rodas naftas piesārņojums. Dažādās valstīs var būt atšķirīga attieksme pret apsūdzētajiem, ja viņi nav šīs valsts pilsoņi.

Ar jauno videomateriālu var iepazīties „Criminalization of Seafarers – Seafarers' Rights International”, meklējot to „YouTube”.■

Vajadzētu zināt kad, kur, cik un ar ko



Kad aizvadīts vecais un sagaidīts jaunais gads, kad aiz muguras palikuši svētku prieki un glāzīšu saskandināšana, vēlot laimi, izdošanos, veselību un prieku, ir īstais brīdis parunāt par kaitīgiem ieradumiem. Un ne jau tāpēc, lai tēlotu svēto, lai kādu mācītu dzīvot vai kratītu ar pirkstu un nosodītu. Patiesībā šis raksts, pat uzdrošināšos teikt – nelielais pētījums, tapa tikai viena iemesla dēļ – lai informētu un mudinātu aizdomāties: ja pacelt glāzīti, tad kad, kur, cik un ar ko.

Oktobrī Rīgas ostā Daugavgrīvā kras-tam uzskrēja un avarēja bunkurēšanas kuģis „Flagman 1”, neliels kuģis, kas apkalpo Rīgas un Ventspils ostas. Viss beidzās laimīgi, ne cilvēki, ne vide necieta, kas, protams, labi, bet tomēr nemazina notikušā incidenta noziedzīgo būtību – kuģa kapteiņa izelpā konstatēja 2,43 promiles alkohola, kas liecināja, ka pārkāpta kuģošanas kompānijas alkohola lietošanas politika. Kāds kapteinis, komentējot šo notikumu, noteica: lai-kam jau kapteinis pārdzēries uzkrīta uz stūres.

No vēstures

No senlaikiem valda uzskats, ka jūrnieks, kurš kārtīgi neierau, nav nekāds jūrnieks. To apliecina leģendas par pirātiem un rumu, kas nebūt nebija vienīgais alkohols uz kuģa, jo bija arī viskijs, alus un vīns. Rumu piesauc arī tad, kad

runā par britu un amerikāņu jūras kara floti. Mēdz teikt, ka, no vienas puses, alkohols bija Dieva sūtiņš, bet, no otras, velns radīja mokas.

Varētu jautāt, kāpēc uz kuģiem alkohols bija tik vajadzīgs? Izrādās, domājot par jūrnieku veselību. Tālajos braucienos, un tādi pārsvarā bija visi braucieni, saglabāt tīru ūdeni, ko glabāja koka mucās, bija grūti. Brauciena sākumā jūrnieku slāpes veldzēja alus, bet, kad tas bija izdzerts, ķērās pie ūdens, un, lai nogalinātu baktērijas, padarītu labāku garšu un nomāktu smaku, tam pievienoja rumu. Protams, arī ar kafiju un tēju mēģināja uzlabot kuģa ūdeni, lai tas būtu dzerams.

Kad esam saaukstējušies, nereti saņemam pamudinājumu iedzert groku, un arī tas nāk no jūrniekiem. Ir vairāki stāsti, kāpēc groku sauc par groku, bet dominē divas versijas. Groka tēvs bija britu kara flotes admirālis lords Edvards Verons (1684–1757), kurš uz britu flotes kuģiem pavēlēja jautāt rumu ar ūdeni, nevis izsniegt jūrniekiem tīru rumu kā pienācās – četras uncas (1 unce aptuveni 30 g) dienā. Dzēriens savu nosaukumu ieguva, vai nu pateicoties admirāļa *grog* mētelim, kas viņam vienmēr bija mugurā, vai arī tāpēc, ka augstdzimušais lords gluži vienkārši bija *groks* – vecs dzērājs. Patiesībā admirālis Verons tikai deva nosaukumu dzērienam, kura lietošana aizsākās jau daudz senāk. Kara flotē stūrmanis stingri kontrolēja, lai ierindas jūrnieki nepārsniegtu pieļaujamo alkohola devu. Savukārt pirātus nespēja kontrolēt neviens, pat pats bargākais pirātu kapteinis, tāpēc nereti disciplīna uz kuģa bija tik vāja, ka pirāti zaudēja savus kuģus un tika saņemti gūstā.

Ja ierindas jūrnieki dzēra rumu un alu, tad virsnieki mēdza dzert vīnu, visbiežāk portvīnu, un tas skaitījās gan smalki, gan piedienīgi virsniekiem.

Tā bija... Bet kā ir tagad? Visādi.

■ Kuģis Sanktpēterburgas ostā uzsēžas uz grunts. Visa apkalpe, ieskaitot kapteini, bija tā piedzērusies, ka nespēja parakstīt pārbaudes dokumentus.

■ Kuģa kapteinis piedzēries, kuģis Antverpenes ostā saduras ar velkoni.

■ Kuģa iekraušanas operācijas ostā tiek pārtrauktas, jo kapteinis piedzēries un turpina dzer viskijs arī tad, kad uz kuģa uzkāpj ostas valsts kontroles inspektori, kuriem kapteinis piedāvā iedzert. Viņi no piedāvājuma pieklājīgi atsakās.

■ 2015. gada sākumā Krievijas jūrnieks stiprā alkohola reibumā pie Skotijas pilnā ātrumā uztrieca britu beramkravu kuģi „Lysbink Sea ways” krastam. Jūrā izlija aptuveni 25 tonnas degvielas. Izrādās, ka 36 gadus vecajam jūr-



niekam pa telefonu bijusi nepatīkama saruna ar mājām, pēc kuras viņš izdzēris puslitru rumā. Izmeklēšanā arī atklājās, ka uz kuģa bijusi zema līmeņa navigācijas kontrole. Rezultātā – kaitējums videi un kuģis lūžņos.

Tie ir daži ar dzeršanu saistīti piemēri. Mums jau gribētos domāt, ka jūrnieks ir kāds īpašs cilvēks, bet darbs jūrā ir kaut kas gluži vai no citas dimensijas. Tomēr jābūt realitātei un jāsaprot, ka jūrnieks tāds pats cilvēks vien ir ar visiem cilvēkam raksturīgajiem trūkumiem, vajībām un atkarībām, tai skaitā ar atkarību no alkohola un narkotikām.

Jūras transporta nozare daudzu gadu garumā ir nenogurstoši strādājusi un daudz izdarījusi, lai samazinātu negadījumu skaitu, kas tieši saistīti ar narkotiku un alkohola lietošanu. Tomēr cilvēka riska faktors paliek, un jūrnieki, neskatoties uz visiem pūliņiem viņus no tā atturēt, gan dzer, gan lieto narkotikas, un tas, nenoliedzami, rada pamatotas bažas. Patiesībā jau ne krastā, ne jūrā nav izdomāta kāda brīnuma metode, ar kuras palīdzību varētu atbrīvoties no visām atkarībām. ■

(Turpinājums nākamajā numurā.)
Sagatavoja Anita Freiberga

i UZZINĀI

■ Ik gadus pasaulē no alkohola lietošanas mirst aptuveni 3,3 miljoni cilvēku, kas ir 5,9% no visiem nāves gadījumiem.

■ Aptuveni 25% no kopējā nāves gadījumu skaita vecuma grupā no 20 līdz 39 gadiem izraisa alkohols.

■ 10–30% no nelaimes gadījumiem darbā ir saistīti ar alkoholu.

■ Alkohola lietošana ir cēlonis vairāk nekā 200 slimībām.

■ Pasaulē 5,1% no traumām, kas rada invaliditāti, ir saistītas ar alkohola lietošanu.

■ Ārsti brīdina, ka alkohols uz cilvēka psihi atstāj milzīgas sekas, kas izpaužas uzvedības traucējumos, palielina risku saslimt ar infekcijas slimībām (piemēram, tuberkulozi, HIV/AIDS), gūt traumas un invaliditāti, kā arī rada sociālus un ekonomiskus zaudējumus gan pašam cilvēkam, gan sabiedrībai kopumā.

Apzīmējums *Bermudu trijstūris* attiecas uz jūras teritoriju Floridas piekrastē, kur noticis neparasti daudz kuģu avāriju un pazušanas gadījumu. Jau kopš seniem laikiem kļūst leģendas, ka tur pirms tūkstošiem gadu nogrimis Atlantīdas kontinents un neizskaidrojami spēki ievēl nelaimīgos šīs vietas šķērsotājus okeāna dzelmē. Un patiešām, pētnieks Džians Kuasārs aprakstījis 350 mīklainus atgadījumus Bermudu trijstūrī pēdējo divu gadsimtu laikā. Turklāt pēdējos 25 gados tur nozudušas vairāk nekā 150 lidmašīnas, kā arī kuģi un jahtas!

Senās vulkāniskās Bermudu salas atrodas Atlantijas okeāna ziemeļu daļā, apmēram 1000 kilometru uz austrumiem no ASV. Tiek uzskatīts, ka salu tuvumā ir cietuši apmēram 300 kuģi, tādēļ jūrnieki šo reģionu iesaukuši par Velna salām.

Bermudu trijstūris gadu desmitiem iedvesis bailes jūrniekiem, pat tiem, kuri apgalvo, ka viss, ko stāsta par mistiskiem atgadījumiem šajā pasaules malā, ir tīrie nieki. Iespējams, ka senākais divvainību ieraksts dokumentēts 1492. gadā, kad Kristofers Kolumbs savu ceļojumu laikā ievērojis divainus kompasa rādījumus šajā rajonā. Arī citi aculiecinieki stāsta, ka šajā vietā sabojājas radioaparātūra, navigācijas ierīces, kā arī kuģu un lidmašīnu magnētiskie kompas.

Kas ir šī noslēpumainā vieta un vai pat mūsdienās nav rasts izskaidrojums mīklainajiem



Kas ir šī noslēpumainā vieta – Bermudu trijstūris?

pazušanas gadījumiem? Vispierms jāņem vērā, ka Bermudu trijstūrī itin bieži ir ļoti nelabvēlīgi laika apstākļi – negaisi, viesuļvētras, orkāni, kas var nonāvēt teju jebkuru tā šķērsotāju.

Viena no izplatītākajām mūsdienu teorijām skaidro, ka Bermudu trijstūrī veidojas elektromagnētisks mākonis, kas sabojā kuģu un lidmašīnu iekārtas, bet Gofa straume ātri pārvieto vrakus vai atlūzas uz citu vietu, neatstājot nekādas pēdas. No satelīta Bermudu trijstūrī atklāti īpatnēji aptuveni 24 metrus augsti vienuļi vilņi, kas spēj iznīcināt vai vismaz sabojāt pat lielus kuģus. Tomēr līdz pat mūsdienām pilnīgi skaidru atbildi par mistiskajām parādībām šajā vietā neviens nav spējis sniegt.

Gofa straume, kas ir lielākā un spēcīgākā siltā straume pasaulē, šķērso Bermudu trijstūri. Tā ātri pārvieto vrakus vai atlūzas uz citu vietu, tāpēc vēlāk tos grūti vai pat neiespējami atrast.

Zinātnieki joprojām strīdas, ir vai nav šī vieta bīstamāka par citām pasaules jūrām un okeānos, tomēr ir daži noslēpumaini atgadījumi, kuriem līdz pat šai dienai nav rasts skaidrojums.

Bermudu salas ir ļoti pievilcīgas, taču tās nav pieejamas jūrniekiem, kuriem nav specifisku zināšanu par šo apvidu, secina Bermudu trijstūra pētnieks doktors Filips Rahojs, kura darbs ir pētīt un uzraudzīt zem ūdens esošos vrakus. Viņš ir atklājis, ka salas patiešām ieskauj īsta kuģu kapsēta.

Starp citu, sarežģīti apstākļi kuģošanai vienmēr ir bijuši vērojami visā Bermudu trijstūrī, proti, Atlantijas okeāna rajonā starp Bermudu salām, Puertoriko un Floridas pussalu. Te ir gan sekli šelfi, gan kontinentālās nogāzes, gan plato, dziļūdens gravas un koraļļu rīfi. Okeāna

gultnē slēpjas arī unikāls ģeoloģiskais veidojums – sešus kilometrus biezs kaļķakmens slānis, bet Puertoriko dziļvaga ir dziļākā vieta Atlantijas okeānā.

Tomēr modernās tehnoloģijas, piemēram, sarežģīti sonāri (hidrolokatori) un trīsdimensiju datormodelēšana ļauj „nosusināt” jūras un okeānus, rūpīgi izpētīt visu, ko slēpj dzelmē, un labāk izprast ne vienu vien dabas mīklu.

18. gs. beigās aizvien biežāk parādījās stāsti par kuģu mīklainu pazušanos Atlantijas okeānā. Piemēram, 1800. gadā ASV kuģis „Pieckering” un „Insurgent” kopā ar 445 cilvēkiem pazuda pie Rietumindijas krastiem, kā tolaik dēvēja šo reģionu. 1815. gadā ASV karakuģis „Epervier” ar 134 vīru apkalpi pazuda, šķērsojot Atlantijas okeānu.

1918. gada 4. martā no Barbadosas izbrauca ASV karakuģis „Cyclops” ar 306 pasažieriem un apkalpes locekļiem. Par viņiem tā arī neviens vairs neko nav dzirdējis.



Daudziem gadījumiem tomēr varēja rast izskaidrojumu – toreiz nebija izgudrots radio un kuģotāji nezināja, kāds laiks turpmāk gaidāms. Taču dažiem nav nekāda izskaidrojuma. Tā, piemēram, 1840. gadā tika atrasts dreifējošs Francijas kuģis „Rosalie” bez neviena apkalpes locekļa. Uz tā atradās neskarta krava, kuģa kaķis un izbaidējušies kanārijputniņi sprostā. ■

Cīņa ar narkotiku tirgoņiem atgādina spēli – kaķis ķer bēgošu peli

ANO Narkotiku un noziedzības apkarošanas biroja (UNODC) pētījumi liecina, ka aptuveni 70–80% no patērētā kokaīna pasaulē tiek transportēti pa jūru. Pieņemot, ka šis skaitlis atspoguļo patieso situāciju, nākas secināt, ka narkotiku kontrabandas jūras ceļi ir savstarpēji integrēti, un narkotiku tirgotāji turpina meklēt arvien jaunus veidus, kā apiet likumus un izvairīties no varas iestāžu organizētās cīņas ar kontrabandas tirdzniecību.

Korupcija ir tas motors, kas darbina narkotiku tirdzniecību. Narkotiku tirgoņu, ostu administrāciju un politiķu ciešā saikne un saistība ir tas pamats, kas joprojām ļauj uzplaukt narkotiku jūras trafikam. Korumpēti ierēdņi Meksikā dara zināmu narkotiku karteljiem visu to informāciju, ko iegūst no ASV Narkotiku apkarošanas administrācijas. Savukārt transatlantiskajām narkotiku tirdzniecības grupām ir ietekme ne tikai Latīņamerikā, bet arī, piemēram, uz augstām Vācijas amatpersonām, par ko liecina izmeklēšanas dati. Milzīgie kravu apjomi, kas konteineros tiek transportēti pa jūras ceļiem, padara neiespējamu pilnīgu to kontrolēšanu, jo ostām pietrūkst resursu, lai simtprocentīgi pārbaudītu visu ienākošo kravu. Patiesībā narkotiktirgoņi izvēlas tieši jūras ceļus, jo šeit kravu ir grūtāk izkontrolēt nekā tad, ja to pārvadā ar lidmašīnām vai pa sauszemi. Cīņu ar organizēto noziedzību vēl jo vairāk apgrūrina tas, ka nav izveidota vienota stratēģija un pietiekami netiek koordinēta starptautiskā sadarbība.



ASV jau 2013. gadā par vienu no savas politikas prioritātēm pasludināja cīņu ar nelegālo narkotiku un cilvēku kontrabandu, jo AMERI-POL sita trauksmes zvanus par draudiem, ko rada narkotiku transportēšana un tirdzniecība, kam apliecinājums bija statistikas dati par narkotiku tirdzniecības apjoma pieaugumu Eiropā, ko rada transatlantiskā narkotiku kontrabanda.

Pagājuši jau vairāki gadi, bet tā vien šķiet, ka cīņa ar narkotiku un cilvēku kontrabandu nav devusi vēlamās rezultātus, jo 2015. gadā veiktie pētījumi rāda, ka 2014. un 2015. gadā

cilvēku un narkotiku kontrabanda pieaugusi vēl nepieredzētā apjomā.

Pēdējā gada laikā arvien uzstājīgāk izskan jautājums, vai vārdos pasludinātā cīņa ar cilvēku un narkotiku kontrabandu tiešām saskan ar vēlmi patiesi ar to cīnīties. Lai gan ASV par vienu no savas politikas prioritātēm jau 2013. gadā pasludināja cīņu ar narkotiku kontrabandu, tieši no 2013. gada aptuveni par 25% samazinājies finansējums ASV Krasta apsardzei un militārajām operācijām cīņai ar kontrabandu. Šādas Vašingtonas politikas rezultātā ASV Jūras kara flotes kuģi vairs nevar vajadzīgajā apjomā patrulēt Klusā okeāna ūdeņos, kā arī pilnvērtīgi izsekot un aizšķērsot ceļu narkotiku un cilvēku kontrabandai. ASV Krasta apsardzes priekšnieks admirālis Roberts Paps atzina, ka finansējuma samazinājuma dēļ aptuveni par 30% sarukušas viņu aktivitātes, un brīdināja, ka nespēs izpildīt prezidenta Baraka Obamas izvirzīto uzdevumu par 40% samazināt narkotiku pārvadājumus šajā reģionā. ASV Krasta apsardze pārrauga milzīgu jūras teritoriju, kas ietilpst ASV jurisdikcijā, – 95 tūkstošus jūdžu no krasta līnijas un 4,5 miljonus kvadrātjūdžu jūras teritorijas.

Diemžēl Krasta apsardzei nav tik daudz kuģu un lidmašīnu, tāpēc ir daudzi maršruti, kurus *sliktie puisi* izmanto, lai apietu kontrolētās teritorijas. Narkotiku kontrabandisti liek lietā visas iespējas, jaunākās tehnoloģijas un bagātu izdomu, lai kontrabandas krava nonāktu pie pircēja. Nereti marihuānas pakas tiek transportētas ar atpūtas kuģiem, zvejas kuģiem vai kruīza kuģiem, kas varētu būt mazāk aizdomīgi, bet reizēm narkotikas plastmasas iepakojumā tiek izmestas zināmās vietās piekrastes tuvumā.

Narkotiku kartelji izmanto modernus no stiklplasta būvētus ātrgaitas kuģus, aprīkotus ar trim 200 zirgspēku dzinējiem un modernākajām sakaru tehnoloģijām, kas padara tos grūti izsekojamus un ievērojami apgrūrina narkotiku apkarotāju darbu. Krasta apsardzes virsnieki ir spiesti atzīt, ka cīņa ar narkotiku tirgoņiem atgādina spēli – kaķis ķer bēgošu peli.

Meksika – īpašs stāsts

Aptuveni 77% Meksikas iedzīvotāju uzskata, ka nelegālā narkotiku tirdzniecība un narkokartelu ietekme uz valdību ir viena no lielākajām Meksikas problēmām. 87% Ziemeļamerikas un 69% Dienvidamerikas iedzīvotāju uzskata, ka nelegālo narkotiku ieplūšana no Meksikas



viņu valstīm sagādā vislielākās problēmas. Lai gan regulāri tiek publicēti melnie saraksti ar privātpersonu un kompāniju vārdiem, brīdinot, ka tās centīsies legalizēt narkotiktirdzniecībā iegūto peļņu, arvien vēl plaukst starpbanku operācijas, kurās tiek *atmazgāta melnā nauda*.

Meksikas narkotiku tirgus atrodas pāris lielo kartelu rokas, kuri kontrolē savas franšīzes.

Meksikā lielākais, ietekmīgākais un arī agresīvākais narkotiku kartelis „Sinaloa” pieder Hoakinam Gusmanam, kurš žurnāla „Forbes” reitingā ir 67. bagātākais cilvēks pasaulē un ietekmes ziņā apsteidz daudzu pasaules valstu prezidentus, tai skaitā arī Meksikas prezidentu. Viņa varenība sniedzas visā Amerikā, Eiropā un Austrālijā.

i UZZINAI

Prokuratūra kartelim „Sinaloa” tikai viena epizodē izvirzījusi apsūdzību par narkotiku tirdzniecību astoņās valstīs un desmit ASV štatos, kur dienesti konfiscēja 1400 kg metamfetamīna, 3000 kg kokaīna, 12,2 tonnas marihuānas un 5500 spaisa tabletes par vairāk nekā 14,1 miljonu ASV dolāru.

2014. gadā narkokarali Gusmanu apcietināja un notiesāja, bet 2015. gadā 11. jūlijā viņš aizbēga no stingrā režīma cietuma pa eju zem dušas viņa kamerā. Par bēgšanas organizēšanu tiek apsūdzēti septiņi cietuma darbinieki, bet Meksikas varas iestādes izsludinājušas 3,8 miljonu ASV dolāru atlīdzību par informāciju, kas palīdzēs notvert Gusmanu. Lai cik neticami tas varētu likties, Meksikā Gusmans tiek uzskatīts gandrīz vai par varoni, jo no saviem ienākumiem sponsorē arī dažādus labdarības projektus.



„Sinaloa” transportē un pārdod narkotikas, izmantojot visus iespējamus ceļus, bet it īpaši jūras transportu: zemūdenes, konteinerkuģus, apgādes kuģus, ātrgaitas kuģus un zvejas kuģus.

Šobrīd Meksika ir kļuvusi par galvenajiem vārtiem, caur kuriem narkotikas izplatās visā pasaulē, sākot no ASV un Kanādas līdz pat Eiropas ziemeļiem.

i UZZIŅAI

Aptuveni 20% kokaīna no Dienvidamerikas nonāk ASV, pārējie 80% ceļo pāri okeānam – viena daļa uz Āfriku kā atlīdzība nemierniekiem, bet lielākā daļa uz Eiropas valstīm.

Diemžēl viss, kas līdz šim darīts, lai it kā apkarotu narkotiku kartelu darbību Meksikā, ir izrādījies nepietiekami efektīvs.

Narkotiku ceļš uz Eiropu

Ja runājam par narkotikām, kas ieplūst Eiropas melnajā tirgū, tad šeit tās visvairāk nonāk caur Spānijas un Nīderlandes ostām.

Spānijā narkotikas, galvenokārt hašišu, ievie no Marokas ar prāmjiem, šķērsojot Gibraltāru. Eiropā dzīvo aptuveni 1,5 miljoni marokāņu, daudzi no viņiem iesaistās narkotiku tirdzniecībā, tā vēl jo vairāk atvieglojot narkotiku izplatīšanu Eiropā.

Savukārt Nīderlandes ostās narkotikas pārsvarā ievie ar lielajiem kuģiem, kuri mēro daudz

tālāku ceļu. Tiek uzskatīts, ka narkotiku kontrabandu lielā mērā stimulē Nīderlandes tolerantā politika attiecībā uz zālītes legālu lietošanu. Jau no 1970. gada Amsterdamas kafējnīcās legāli drīkst smēķēt zālīti. Otrs iemesls, kāpēc tieši Nīderlandes ostas šķiet pievilcīgas narkotiku transportēšanai, ir šis valsts atrašanās vieta un loģistika preču tālākā izplatīšanā.

Eiropas tirgū šīs narkotikas pārsvarā ienāk no tā dēvētā „zelta pusmēness” (Afganistāna, Irāna, Pakistāna), un 70% no šī apjoma ievie kontrabandas ceļā no Afganistānas. Pēdējo 20 gadu laikā Turcijas laboratorijās lielos apjomos tiek ražots heroīns, un tieši Turcija kļuvusi par galveno piegādātāju Eiropai, jo atrodas krustcelēs starp Eiropu, Āziju, Tuvajiem Austrumiem un Vidusjūru. Aptuveni 80% no heroīna Eiropā nāk no Turcijas laboratorijām. Turcijai ir arī salīdzinoši liela ietekme bijušajās padomju republikās, un jāņem vērā, ka Eiropā dzīvo ļoti daudz turku, kas lielā mērā atvieglo nelegālā narkotiku tīkla darbību.

Liela daļa narkotiku uz Eiropu tiek transportēta konteineros no Puertoriko, kur augstās korupcijas dēļ ir labvēlīgi apstākļi šim nelegālajam biznesam. Arī pašā valstī ir ļoti augsts narkomānijas līmenis, aptuveni 70% šis valsts iedzīvotāju ir atkarīgi no narkotikām.

i UZZIŅAI

Heroīns, ko pamatā iegūst no opija magoņiem, galvenokārt tiek ražots Mjanmā, Laosā, Taizemē Afganistānā, Irānā un Pakistānā.



Kā cīnīties ar organizēto noziedzību?

Eiropā izveidoti divi centri, kas nodarbojas ar informācijas analīzi un darbības koordināciju cīņai ar narkotrafiku jūrā. Diemžēl ne visas Eiropas Savienības valstis ir ratificējušas ANO 1988. gada konvenciju par nelikumīgu narkotisko un psihotropo vielu tirdzniecību. Vēl joprojām narkotiku tirdzniecības apkarošana Vidusjūrā un Atlantijā ir pakļauta dažādām tiesību sistēmām, kur katra no piekrastes valstīm rīkojas atbilstoši savas valsts jurisdikcijai attiecībā uz nelegālo narkotiku tirdzniecību. Bet labus rezultātus cīņā ar narkotiku kontrabandu var sasniegt, tikai veidojot starptautisku sadarbību ne vien ES ietvaros, bet arī piedaloties attiecīgajām ASV institūcijām. Tikai ierobežojot narkotiku transatlantiskos pārvadājumus, var ierobežot narkotiku tirdzniecību pasaulē.

Lai gan tiek pārtverti kuģi, kas pārvadā nelegālas narkotiku kravas, tiem, kuri tiek aizturēti atklātā jūrā, visbiežāk izdodas izvairīties no kriminālvajāšanas, jo pašlaik nav mehānisma, kas ļautu pret tiem celt apsūdzības.

ANO Narkotiku un noziedzības apkarošanas biroja (UNODC) izpilddirektors Jurijs Fedotovs uzsver: „Ja mēs patiešām vēlamies risināt problēmas, kas skar narkotiku kontrabandu, tad mums ir jāapzina visas tās iespējas, kas jau tagad ļauj saukt pie atbildības jūrā aizturētus narkotiku tirgoņus. Mēs nevaram pieļaut, ka jūrā valda nesodāmība.”



Jurijs Fedotovs.

Noziedzība jūrā nopietni apdraud jūrniekus drošību un starptautisko tirdzniecību, jo tirdzniecības flote, visbiežāk to nezinot, tiek pakļauta starpvalstu organizētajai noziedzībai cilvēku un neatļautu vielu pārvadāšanā, tāpēc Eiropa lielu vērību velta personāla apmācībai, lai iespējami labāk sagatavotu speciālistus, tai skaitā arī jūrniekus, cīņai ar organizēto noziedzību. ■

Krievu salas terminālis gatavs uzņemt nomniekus

2015. gada 16. novembrī svinīgi pārgrieza lentu, atklājot Latvijā pēdējo 25 gadu laikā realizēto lielāko projektu – multifunkcionālo Krievu salas termināli, kura kopējā kapacitāte ir vairāk nekā 20 miljoni tonnu beramkravu gadā. Rīgas osta projektu „Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra” sāka īstenot 2006. gadā. Devīņu gadu laikā ir gan veikts ietekmes uz vidi novērtējums, gan izstrādāts tehniskais projekts, gan piesaistīts ES finansējums, gan arī veikti būvniecības darbi. Lai nepieļautu vides piesārņošanu, vēl tiks būvētas augstas sienas, kas darbosies kā putekļu sūcēji, lai absorbētu, piemēram, ogļu putekļus.

Tagad Krievu salā ir uzbūvēts pasaules standartiem atbilstošs terminālis ar dziļūdens piestātnēm un nepieciešamo infrastruktūru, kas ir pamats termināļu tālākai attīstībai. „BMGS S” Krievu salā izbūvēja četras beramkravu pārkraušanas piestātnes, kuru kopējais garums ir 1180 metru un dziļums pie piestātnēm 15,5 metri. Tāpat arī izbūvēti visi nepieciešamie autoceļu un dzelzceļa pievadceļi un inženiertehniskās komunikācijas līdz ostas teritorijai. Šā objekta celtniecības pabeigšana paver ceļu projekta tālākai virzībai, lai apmēram 35% no Rīgas brīvoostas kravu apgrozījuma pārvietotu no Rīgas vēsturiskā centra uz ostas darbībai piemērotāku teritoriju, kas ļautu arī līdzsvarot ostas kravu apstrādi Daugavas abos krastos. Nomnieki jau aptuveni pirms gada pasūtīja ostu tehnoloģijas vairāku miljonu eiro vērtībā.

Rīgas vicemērs un Rīgas brīvoostas valdes priekšsēdētājs Andris Ameriks: „Ja var tā teikt, ar vienu šāvienu esam nošāvuši divus zaķus. No vienas puses, Eiropas naudu esam izmantojuši rīdzinieku dzīves kvalitātes uzlabošanai,

Andris Ameriks (no kreisās), Svetlana Afanasjeva un Guntis Rāvis Krievu salas termināļa atklāšanas brīdī.



pārceļot ostas kravas operācijas no pilsētas centra uz perifēriju. No pilsētas centra pazudīs ogles, kā arī šeit varēs apstrādāt citas beramkravas, piemēram, šķembas. Bet, no otras puses, tas mums ļāvis attīstīt arī ostas infrastruktūru Daugavas kreisajā krastā.

Vēl pirms pusotra gada nebija drošas pārliecības, ka projektu izdosies īstenot tā, kā iecerēts un kādu to redzam šodien. Pēdējie deviņi gadi ir

bijis saspringts laiks, kas no visiem projektā iesaistītajiem, bet it īpaši no Rīgas brīvoostas pārvaldes darbiniekiem ir prasījis milzīgu apņēmību, izturību, zināšanas un darba spar. Šodien ar lepnumu varam pavēstīt, ka, neskatoties uz dažādām grūtībām, projekts ir pabeigts un terminālis gatavs uzņemt nomniekus. Pirms dažiem gadiem šajā vietā bija pārpurvota, degradēta teritorija, kurā nebija iespējams nedz kājām ienākt, nedz ar auto iebraukt. Tagad šeit ir mūsdienīga industriālā zona ar labiem autoceļiem un dzelzceļa pievadiem.

Tālākais ir uzņēmēju rokās – viņiem 24 mēnešu laikā jāveic investīcijas, lai ogļu kravas vairs nepiesārņotu Rīgas vēsturisko daļu, bet

i UZZIŅAI

Projekta realizācijā ieguldīti 133,65 miljoni eiro. No tiem ES Kohēzijas fonda finansējums ir 77,19 miljoni eiro, Rīgas brīvostas līdzekļi (aizņēmums no „Nordea bankas” un „Pohjola Bank”) 56,46 miljoni eiro. Būvniecības procesā veikta gandrīz 24 tūkstošu tonnu cauruļu un 3100 tonnu rievpiļu iegremdēšana 10 līdz 28 metru dziļumā; izveidota 1489 metrus gara piestātnes siena, uz kuras uzstādīts 51 pietauvošanas postamentu komplekts un 123 atvairīšanas ierīču komplekti; veikta upes gultnes padziļināšana – izsmelti 2,7 miljoni kubikmetru grunts, kas dod iespēju uzņemt kuģus ar iegrimi līdz 15 metriem, bet perspektīvā arī līdz 17 metriem. Konstruktīvajā ieklāti aptuveni 20 tūkstoši kubikmetru betona un 2,5 tūkstoši tonnu armatūras; sagatavotas un objektā nogādātas 6176 seguma plātnes un 463 pārseguma plātnes, kā arī papildus tika veikta teritorijas uzskalošana 300 tūkstošu kubikmetru apjomā, nostiprināti 600 metru Hapaka grāvja krastu.

tiktu pārkrautas šeit. Izmantojot mūsdienu kravu apstrādes tehnoloģijas, kā arī apgūstot vietu, kas piemērota saimnieciskajai darbībai, ostas darbības ietekme uz vidi būtiski samazināsies un Daugavas labā krasta iedzīvotājiem 2017. gada nogalē no palodzēm melni putekļi vairs nebūs jāslauka. Šo projektu droši var uzskatīt par dāvanu rīdziniekiem un visiem Latvijas iedzīvotājiem valsts svētkos.”

AS „BMGS” valdes priekšsēdētāja Svetlana Afanasjeva: „Esam patiesi gandarīti, ka pēc trīssarpus gadu

intensīva darba varam atklāt objektu, kas atstās nozīmīgas pēdas Rīgas pilsētas un Rīgas ostas vēsturē. Projekts, kura mērķis ir atbrīvot Rīgas centru, it īpaši vēsturisko centru no ogļu putekļiem un vagonu trokšņa, ir pārtapis reālā objektā, kas cels ostas konkurētspēju un sekmēs uzņēmējdarbībai pievilcīgas vides radīšanu. Lai to uzbūvētu, lieti noderēja „BMGS” 60 gados uzkrātā pieredze, kā arī visu iesaistīto pušu profesionalitāte un degsmes sasniegt izcilu rezultātu. Projekta realizācijā tika izmantota visdažādākā tehnika un iekārtas, iesaistīti desmiti kompāniju, inženieru un tehniķu, kā arī simtiem strādnieku. Tādēļ saku paldies visiem, kas piedalījās pēdējos gados Latvijā vērienīgākā infrastruktūras attīstības projekta īstenošanā.”

SIA „Skonto būve” valdes priekšsēdētājs Guntis Rāvis: „Uzņēmumam „Skonto būve” ir vēsturiska izdevība būt klāt un piedalīties Rīgas pilsētas un Rīgas ostas celtniecībā. Krievu salas projekts un visas teritorijas attīstība nozīmē būtisku Rīgas ostas starptautiskās konkurētspējas kāpumu. Tas savukārt nozīmē jaunus attīstības un sadarbības virzienus gan ostai, gan Latvijas un ārvalstu uzņēmumiem. Krievu salas projekts nav stāsts tikai par Rīgas ostu. Es tiešām esmu lepns, ka „Skonto būve” piedalījās, piedalās un turpinās aktīvi piedalīties Rīgas un visas Latvijas ekonomikas attīstībā. Drūmā un smagnējā ostas



teritorija Daugavas labajā krastā tagad lēnām pazudis, paverot plašu lauku jaunas dzīves, atpūtas, kultūras un izklaides telpas veidošanai pilsētas iedzīvotājiem. Varu teikt, ka Rīgas brīvostai un būvniekiem bija skaidrs mērķis, kas sekmēja labu, saliedētu darbību un projekta veiksmīgu pabeigšanu.”■



SIA „Riga Container Terminal” apkalpo lielāko konteineru kuģi uzņēmuma pastāvēšanas vēsturē

SIA „Riga Container Terminal” (RIGACT) apkalpojusi līdz šim lielāko konteinerkuģi – „Atlantic Voyager”, kas pieder kuģu līnijai „X-Press Container Line UK Ltd”.

Kuģis piestāja piestātnē EO-7 šā gada 8. novembrī. „Atlantic Voyager” spēj pārvadāt 2518 TEU, tā garums ir 207 m un platums 30 m. Tas ir arī viens no lielākajiem konteineru kuģiem, kas apkalpots Rīgas ostā.

„Realizējot šo projektu, RIGACT apliecināja spēju uzņemt un apstrādāt konteinerkuģi ar ievērojamas vērtiem parametriem. Uzņēmums var uzņemt šāda izmēra kuģus, pateicoties attīstītajai infrastruktūrai, tehniskajām iespējām un personāla pieredzei līdzīgu projektu realizācijā,” norāda RIGACT vadītājs Artis Pugačs.

Lai vēl vairāk kāpinātu konkurētspēju, RIGACT iegādājās vairākas jaunas tehnikas vienības, tādējādi papildinot jau esošo ostas tehnikas parku.



„Pateicoties tam, ka RIGACT regulāri papildina tehnikas klāstu ar jaunām vienībām, uzņēmums ceļ konkurētspēju, produktivitāti un piedāvā klientiem jaunus pakalpojumus,” saka konteineru termināļa vadītājs Artis Pugačs.

Uzņēmums ir iegādājies divus jaunus „Vītjaz” portālceltņus (celtspēja līdz 100 tonnām) konteineru apstrādei, četrus „Terberg” ostas vilcējus ar piekabēm konteineru transportēšanai, vagonu manevrēšanas iekārtu operatīvākai vagonu izkraušanas un iekraušanas vietas maiņai (līdz 550 tonnām), teleskopisko iekrāvēju beramkravu, negabarīta kravu apstrādei (6 tonnas, 9 metri), kā arī tukšo konteineru iekrāvēju „Linde” efektīvākam darbam konteineru depo.■

Loginovs un Pečaks paliek amatos

Rīgas brīvostas valde nolēma atstāt amatos brīvostas pārvaldnieku Leonīdu Loginovu un viņa vietnieku Aigaru Pečaku, pret kuriem prokuratūra ir sākusi kriminālvajāšanu.

Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Andris Ameriks: „Mēs, valdes locekļi, ļoti nopietni analizējām visus argumentus, iepazīnāties ar to, ko saka prokuratūra, un tā neuzskata par pamatotu citu drošības līdzekļu piemērošanu, tajā skaitā liegumu ieņemt amatu. Analizējot arī pašreizējo likumdošanas ietvaru, brīvostas valde vienprātīgi, es uzsveru – vienprātīgi, pieņēma lēmumu ļaut Loginovam un Pečakam turpināt darbu, nopietni sekot līdzi izmeklēšanas procesiem un, ja būs nepieciešams, vēlreiz skatīt jautājumu ostas valdes sēdē. Uzskatu, ka mēs dzīvojam tiesiskā valstī, tāpēc, pieņemot lēmumu par kāda cilvēka likteni, tam ir jābūt juridiski pamatotam. Mēs esam nonākuši pie vienprātīga slēdziena: ja vēlamies ievrot tiesiskos argumentus, tad mums ir jāsaņem papildu ziņas. Šobrīd nav iemesla Loginovu atstādināt.”

Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētāja vietnieks Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Kaspars Ozoliņš: „Mēs skrupulozi analizējām to informāciju, kas nonākusi Rīgas brīvostas rīcībā. Šī informācija nav pietiekama, un mēs pieprasīsim papildu informāciju par to, kas ir tie faktiskie apstākļi, par kuriem būtu pamats lemt atkarībā no atbildības, kas būtu prasāma no Loginova kunga un Pečaka kunga.”

Brīvostas valdes loceklis Rīgas mērs Nils Ušakovs: „Pārkāpumi, kas Loginovam tiek inkriminēti, nav tik smagi, lai bažītos par kaitējumu, ko viņš varētu nodarīt, paliekot amatā. Runāt par korupciju vai savtīgumu nav ne mazākā pamata. Loginovam inkriminētās darbības – prēmiju izmaksa un brīvostas naudas ziedošana Liepājas Jūrnieceības koledžai un Starptautiskajai Ostu asociācijai nav nodarījušas kaitējumu brīvostai. Es uzskatu, ka cilvēkam, kurš pieņēmis lēmumu atbalstīt



cilvēkus, kas cieta zemestrīcē Japānā, vai atbalstīt Jūras koledžu, nevajadzētu iet prom no darba. Visas prēmijas izmaksātas, jo ostā katrā konkrētajā gadā ir pieaugums. Viņi ir saņēmuši prēmijas, jo osta veiksmīgi strādā.

Manuprāt, ņemot vērā, ka neesmu jurists, bet esmu valdes loceklis, visos trijos gadījumos nav iespējams pārņemt nelietderīgus tēriņus. Prēmiju izmaksāšana par veiksmīgi pabeigtu gadu ir absolūti lietderīgs pasākums. Šīs prēmijas bija izmaksātas atbilstoši darba līgumam.”■

i UZZIŅAI

Lietā, kas nodota Ģenerālprokuratūrai, teikts, ka Loginovs, ļaunprātīgi izmantojot dienesta stāvokli, četrus gadu laikā radījis materiālu kaitējumu lielā apmērā, kas izraisījis smagas sekas, un patvaļīgi rīkojies ar brīvostas pārvaldei piederošiem līdzekļiem – vairāk nekā 277 000 eiro. Pārvaldnieku vaino likuma pārkāpšanā, pirms vairākiem gadiem pārskaitot ziedojumus Fukušimas zemestrīcē cietušajiem un Liepājas jūrnieceības koledžas atbalstam, kā arī prēmiju izmaksā pārvaldes darbiniekiem.

Ventspils iegūst gaismas viļņus

Tumšajā rudens laikā Ventspils ieguvusi vēl vienu gaišu akcentu – pie Ventspils brīvostas pārvaldes kuģu piestātnes jeb Ziemas ostas pabeigta laukuma apgaismojuma uzstādīšana, un tagad naktī ostas skatus var baudīt, lūkojoties caur dekoratīviem gaismas viļņiem.

Ventspils brīvostas pārvaldes kuģu piestātne K. Valdemāra ielā 6, saukta arī par Ziemas ostu un Vintāfenu, pēc vērienīgas rekonstrukcijas tika atklāta šā gada Ventspils pilsētas svētkos. Mūsdienīgu izskatu pēc rekonstrukcijas ieguvušas gan hidrotehniskās būves, gan apkārtējā teritorija. Laukuma labiekārtojumā iekļautas interesantas



formas, kas simbolizē jūras viļņus. To konstrukciju veido betona atbalsta sienas ar speciālu faktūru, kas pildītas ar kaltā granīta bruģi. Šobrīd pabeigta arī laukuma apgaismojuma uzstādīšana, paspīlgtinot viļņu formas ar dekoratīviem gaismas viļņiem. Apgaismojuma projekta autors ir SIA „ArkiLed”, darbus veica SIA „Myzone”.■

Atjauno Ostas ielas promenādi

Sākti darbi, lai atjaunotu septiņas Ventspils brīvostas piestātnes Ostas ielas promenādē. Piestātņu atjaunošana nepieciešama krasta nostiprināšanai ostā.

Atjaunošanas darbi tiks veikti gandrīz 1390 metru garumā no piestātnes Nr. 19 līdz Nr. 25A. Piestātnes būvētas dažādos laikos no pagājušā gadsimta sākuma līdz 90. gadiem, bet pēdējā rekonstrukcija bijusi pirms 20 gadiem. Ilgajā ekspluatācijas laikā piestātnes ir nolietojušās, zem tām skalojās smiltis, kas radīja pat nogruvumus. Šīs piestātnes kalpo arī par ostas krasta līnijas stiprinājumu, tāpēc to atjaunošana ir svarīga ostas dziļuma uzturēšanai un drošai navigācijai. Promenādes piestātnes visbiežāk izmanto Ventspils brīvostas pārvaldes flotes kuģi – piesārņoto ūdeņu savācēji, zemessmēlētis, kā arī citi kuģi, kas piestāj Ventspils ostā. Kravu pārkraušana šajās piestātnēs nenotiek.

Tehniskie projekti paredz piestātņu fasāžu sienu un dzelzsbetona virsbūvju renovāciju, kā arī piestātņu kuģu atvairēlementu (fenderu) sistēmu atjaunošanu.

Saskaņā ar atklāto konkursu rezultātiem piestātņu Nr. 19–23 būvniecības darbus veiks AS „LNK Industries”, savukārt piestātņu Nr. 25 un 25A būvniecības darbus īsteno pilsabiedrība „GTL GT Inspekt”. Kopējās būvniecības izmaksas veido 1,87 miljonus eiro.

Visu piestātņu atjaunošanas būvuzraudzību veiks SIA „Islīena V”, savukārt piestātņu Nr. 19–22 atjaunošanas darbu autoruzraudzību īsteno SIA „Jūras projekts” un piestātņu Nr. 23, 25 un 25A atjaunošanas darbu autoruzraudzību SIA „Inženieru birojs „Kurbada tilti””.

Objektu būvniecība norisinās ES Kohēzijas fonda līdzfinansētajā projektā Nr. 3DP/3.3.1.3.0/10/IIPIA/SM/001 „Ventspils brīvostas infrastruktūras attīstība”, kas tiek īstenots darbības programmas „Infrastruktūra un pakalpojumi” papildinājuma 3.3.1.3. aktivitātē „Lielo ostu infrastruktūras attīstība „Jūras maģistrāļu” ietvaros”.■

Ventspils brīvostai piešķirtas trīs speciālbalvas

Britu laikraksta „Financial Times” izdevums „FDI Intelligence” publicējis pētījumu „2015. gada globālās brīvās zonas – uzvarētājas”. Ventspils brīvostai piešķirtas trīs speciālbalvas – par darbības globālo mērogu, ražošanas ēku un infrastruktūras attīstību.

„FDI” vērtē brīvās ekonomiskās zonas pasaulē jau vairākus gadus. Pēc agrāk lietotās metodoloģijas tika noteiktas nākotnes brīvās ekonomiskās zonas, atsevišķi nodalot ostu zonas, bet tagad „FDI” vērtē pašreizējās daudzsoļīgākās un investoru piesaistē veiksmīgākās brīvās ekonomiskās zonas. „FDI” aicināja pētījumam pieteikties speciālās ekonomiskās zonas, valsts institūcijas un investīciju piesaistes struktūras visā pasaulē.

„FDI” eksperti pēc īpaši izstrādātiem kritērijiem vērtē katru zonu. Dažas speciālās ekonomiskās zonas, kas neieguva lielāko punktu skaitu, tomēr, pēc ekspertu domām, ir pelnījušas īpašu vērību, saņēma atzinību īpašās nominācijās. Ventspils brīvosta ieguva trīs īpašās balvas – par darbības globālo mērogu, ražošanas ēku attīstību un infrastruktūras uzlabojumiem.

Piešķirot Ventspils brīvostai balvu par darbības globālo mērogu, eksperti augstu novērtēja tās īstenoto aktīvo mārketingu starptautiskā mērogā, īpaši uzticot Ventspils brīvostas mājas lapu, kas nodrošina investoriem plašu informāciju četrās valodās, tostarp ķīniešu. Tāpat atzinību

guvušas īstenotās tiešā mārketinga kampaņas Skandināvijas valstīs, Vācijā, Krievijā un Ķīnā, kā arī aktīvā dalība vadošajos nozares pasākumos Eiropā, Āzijā un Amerikā.

Balva par ražošanas ēku un infrastruktūras attīstību Ventspils brīvostai piešķirta, novērtējot ieguldījumu kā esošās infrastruktūras attīstībā, tā arī jaunu ražošanas platību apbūvē un attīstības veicināšanā. Ventspils industrializācijas process mērķtiecīgi uzsākts 2002. gadā, un pašvaldības un brīvostas īstenotās aktivitātes ir devušas rezultātu – divpadsmit gadu laikā rūpniecības produkcijas ražošana Ventspilī palielinājusies 21 reizi, bet eksporta apjoms pieaudzis pat 40 reizes.

Tāpat īpašā balva Ventspils brīvostai tikusi par infrastruktūras uzlabojumiem – pievadceļu būvniecību un rekonstrukciju, jaunu termināļu celtniecību, kā arī citiem ostas rekonstrukcijas darbiem.

Par globālo uzvarētāju „FDI” pētījumā 2015. gadā kļuvusi DMCC brīvā zona Apvienotajos Arābu Emirātos, bet Eiropas reģionā visvairāk punktu ieguvusi Katovices speciālā ekonomiskā zona Polijā. Īpašu atzinību ieguvusi arī Klaipēdas speciālā ekonomiskā zona.

„FDI Intelligence” ir „Financial Times Ltd” grupas daļa, kura specializējas jomās, kas saistītas ar tiešajām ārvalstu investīcijām un šo investīciju piesaisti.■

Ventspils brīvostas uzmanības centrā – vides aizsardzība

Pateicoties Ventspils brīvostas pārvaldes vides aizsardzības nodaļas operatīvajai rīcībai, operatīvi tika likvidēta jēlnaftas noplūde SIA „Ventspils nafta termināls” un piesārņojums tālāk nav izplatījies.

Operativitāte glāba situāciju

Brīvostas pārvaldnieka vietnieks un vides aizsardzības nodaļas vadītājs Guntis Drunka skaidro, ka šogad tas bija pirmais gadījums Ventspils ostā, kad dienesta naftas savācēju kuģiem nācies doties glābšanas darbos. Taču šādi negadījumi pierāda, cik svarīga avārijas situācijās ir koordinēta visu atbildīgo dienestu darbība. Arī „Ventspils nafta termināls” nekavējoties ziņoja par notikumu, un piesārņojuma novēršanas darbi varēja notikt operatīvi saskaņā ar tādiem negadījumiem izstrādāto rīcības plānu.

Jau ziņots, ka, kraujot jēlnaftu tankkuģī, no SIA „Ventspils nafta termināls” piederošā naftas produktu drenāžas cauruļvada notika jēlnaftas noplūde un vidē nonāca aptuveni 500 litru naftas produktu, radot Ventspils brīvostas akvatorijas piesārņojumu. Nekavējoties iesaistījās ostas vides aizsardzības dienests, avārijas teritorija tika norobežota ar bonām, bet noplūdušo naftu sāka vākt brīvostas naftas savācēju kuģi. Kā atklāj Drunka, kopumā tika savākti 24 kilogrami naftas. Arī Valsts vides dienesta pārstāvji apliecina, ka operatīvi izdevās novērst naftas tālāku izplatīšanos un veikt savākšanu, kas glāba no liela kaitējuma nodarīšanas videi. Notikušā vides piesārņojuma apstākļus Ventspils reģionālā vides pārvalde izmeklēs administratīvā pārkāpuma procesā. Izvērtējot uzņēmuma sniegtos paskaidrojumus, tiks lemts par soda piemērošanu.

Katram sava atbildības sfēra

Par to, kas notiek termināļos, ir atbildīgi paši uzņēmēji, savukārt noteikumus termināļu darbam, lemjot par piesārņojošās darbības atļaujas izsniegšanu, izvirza Valsts vides dienests. Dienesta atbildība ir arī kontrolēt, kā šīs prasības tiek

ievērotas. Savukārt viena no brīvostas pārvaldes funkcijām ir tīrības uzturēšana ostas akvatorijā, un, ja tiek konstatēta naftas produktu noplūde, pārvalde nekavējoties iesaistās tās likvidācijā. Pilnveidojot vidi saudzējošas tehnoloģijas, Ventspils brīvosta ir kļuvusi par vienu no videi draudzīgākajām Baltijas jūras ostām. Ilgtspējīga ostas attīstība ietver atbildību pret dabu, vidi un sabiedrību, kurā darbojamies. Brīvostas teritorijā atrodas astoņi pa-



augstinātas bīstamības uzņēmumi, kuru darbības drošību uzrauga kontrolējošās valsts iestādes, tomēr galvenā loma un atbildība par vides drošību ir pašiem uzņēmumiem, un tie arī gādā par tehnoloģisko iekārtu un aprīkojuma tehniskā stāvokļa uzturēšanu, nodrošina tehnoloģisko procesu stingru ievērošanu, personāla apmācību, riska mazināšanas pasākumu plānošanu un īstenošanu, kā arī izvērtē iespējamo tehnogēno avāriju un to seku riskus, skaidro Drunka. Ventspils brīvostas pārvaldei nav tiesību izvirzīt vides prasības ostas termināļiem vai iekārtas to ikdienas darbībā. Gan

atļauju nodarboties ar attiecīgo produktu pārkraušanu sniedz, gan arī darbības uzraudzību saskaņā ar valsts likumdošanu veic Valsts vides dienests.

Uztur speciālo kuģu floti

Vides kaitējuma novēršanai brīvosta nepārtraukti uztur dežūrreizmā naftas atkritumu savācēju kuģu grupu un piesārņoto ūdeņu savācēju kuģu grupu. Ventspils brīvostas pārvalde ir izveidojusi arī bonu novietni, un tas ļauj īsā laikā norobežot ostas akvatoriju un nepieļaut piesārņojuma izplatīšanos.

Naftas atkritumu savācēju dienesta uzdevums ir rūpēties par ostas akvatorijas tīrību, savākt un uzglabāt naftas produktu atkritumus (līdz tie nonāk piesārņoto ūdeņu savācēju kuģu grupas kuģu tvertnēs), kā arī savākt cietos un peldošos sadzīves atkritumus, meldru u.c. piesārņojumu.

Dienesta rīcībā ir seši specializētie kuģi – „Rīva”, „Svēte”, „Rinda”, „Pilsupe”, „Ostupe” un „Dokupe”. Ar tiem no ūdens virsmas tiek savākti naftu saturoši produkti un peldoši mazgabarīta priekšmeti.

Savukārt piesārņoto ūdeņu savācēju kuģu grupas uzdevums ir ar naftu un naftas produktiem piesārņoto ūdeņu un saimniecisko notekūdeņu pieņemšanu un nodošanu attīrīšanas iekārtām. Dienesta rīcībā ir divi šim mērķim paredzēti specializētie kuģi – „Venta” un „Užava”.

Ventspils ostas Ziemeļu mola galā izveidota bonu novietne, kur glabājas vairāki simti metru dažādu norobežojošo bonu. Nepieciešamības gadījumā naftas savācēju kuģi var tās izvilkt un norobežot ostas akvatorijā izveidojušos piesārņojuma vietu, un, ierobežojot naftas plēvi, neļaut piesārņojumam izplatīties tālāk. Lielās jūras bonas, kuru

garums ir aptuveni 600 metru, paredzētas ostas vārtu (no Ziemeļu mola gala līdz Dienvidu molam) aizvēršanai un ļauj ierobežot piesārņojuma noplūdi atklātā jūrā. Vēl 600 metru operatīvo bonu izmanto, ja ir notikušas noplūdes no tankkuģiem vai piestātņu tuvumā.

Ventspils brīvostas pārvalde piedalās Civilās aizsardzības komisijas darbā un pilsētas civilās aizsardzības plāna pasākumos. Ventspils brīvosta drošības pasākumos līdzdarbojas visos trijos – terminālū, ostas un nacionālajā – līmenī. Flotes pastāvīgās dežūras un citi preventīvie pasākumi ir būtiski mazinājuši avāriju un noplūžu iespējamību ostas teritorijā, turklāt ostas dienestiem vienmēr jābūt gataviem operatīvi rīkoties.

„Ventspils nafta”

SIA „Ventspils nafta termināls” skaidro, ka vides un sabiedrības drošība ir uzņēmuma prioritāte. Šā iemesla dēļ tā stingri kontrolē naftas produktu pārkraušanu – no saņemšanas līdz pat izkraušanas brīdim process tiek pastāvīgi uzraudzīts. Kvalitātes kontrole un uzraudzība ir šā biznesa ikdienas neatņemama sastāvdaļa; to regulē gan uzņēmuma iekšējie noteikumi un standarti, gan arī uz produktu drošu pārkraušanu vērsti ārējie normatīvie akti. Regulējošo noteikumu uzlikto kontroles mehānismus papildina īpašas tehnoloģijas, kas uzrauga produktus to pārkraušanas un uzglabāšanas laikā.

Incidentu gadījumā uzņēmums pilnā īpaši izstrādātu krīzes vadības plānu, tiek aktivizēta uzņēmuma krīzes vadības komanda, kurā ir gan uzņēmuma vadības pārstāvji, gan dažādu jomu speciālisti. Krīzes vadības komanda nekavējoties pārņem krīzes situācijas vadību un koordinē visu nepieciešamo darbību izpildi, prioritāri pievēršoties negadījuma radīto seku novēršanai, veselības un vides aizsardzībai, kā arī operatīvai un efektīvai komunikācijai ar atbildīgajiem dienestiem, klientiem un citām iesaistītajām pusēm. Lai krīzes situācijas vadība reāla incidenta gadījumā būtu maksimāli efektīva, regulāri tiek rīkotas krīzes situāciju simulācijas, tā sagatavojot krīzes vadības komandu šāda veida situācijām reālajā dzīvē.■

Ventspils osta gaida unikālu hidrogrāfijas vēstures eksponātu – peldošo bāku

Iespējams, pēc kāda laika Ventspils brīvēstā būs iespējams apskatīt unikālu Ventspils ostas un hidrogrāfijas vēstures liecību – peldošo bāku „Irbenskij”. Lai realizētu šo ideju, Ventspils brīvēstas pārvalde aktīvi sadarbojas ar Pasaules okeāna muzeju Kaļiņingradā, kura glabāšanā bāka nodota.

Peldošā bāka „Irbenskij” uzbūvēta 1962. gadā, lai nodrošinātu ieešanu Irbes jūras šaurumā. To apkalpoja Ventspils ostā, un ziemās tā te arī stāvēja. 1985. gadā, kad uzbūvēja stacionāro Irbes bāku, peldošā bāka Irbes jūras šaurumā vairs nebija vajadzīga, un tā nedaudz ilgāk par gadu ar nosaukumu „Ventspils” gādāja par kuģu drošu ieešanu Ventspils ostā. 1994. gadā peldošā bāka tika nogādāta Baltijiskā (Kaļiņingradas apgabālā, Krievijā), pēc tam pārvesta uz Lomonosovu, kas atrodas netālu no Sanktpēterburgas, kur to 15 gadus izmantoja flotes štāba vajadzībām.

Mūsdienās peldošās bākas vairs netiek aktīvi izmantotas, bet tās ir nozīmīgas hidrogrāfijas vēstures liecinieces.

Pasaules okeāna muzejs Kaļiņingradā ir Krievijas zinātniskās pētniecības un metodiskā darba centrs jautājumos, kas saistīti ar okeānu. Bez vērtīgām dzīvās dabas un hidrogrāfijas priekšmetu ekspozīcijām muzejā ir skatāma arī unikāla flote – zemūdene, pasaulē lielākais zinātniskās pētniecības kuģis – muzejs, pasaulē vecākais ledlauzis un daudzi citi interesanti objekti. Ventspils brīvēstas pārvaldes sadarbība ar Kaļiņingradas muzeju par ideju saglabāt un eksponēt peldošo bāku „Irbenskij” ilgst jau vairākus gadus. Ventspils brīvēstas pārvalde ir patiesi gandarīta par muzeja vadības atsaucību un ieinteresētību bāku parādīt tieši Ventspilī. Šobrīd muzejam ir izdevies panākt, lai Krievijas kara flote peldošo bāku „Irbenskij” nodod Pasaules okeāna muzejam, tāpēc par projekta realizāciju jau var runāt pavisam konkrēti.



Rudenī Ventspilī ieradās Kaļiņingradas Pasaules okeāna muzeja vadība – direktore Svetlana Sivkova un direktora vietnieks flotes jautājumos Aleksejs Šutkins, lai iepazītu vietu, kur potenciāli apskatei varētu izlikt muzeja eksponātu. Viesi bija patīkami pārsteigti, ka Ventspils brīvēstas pārvaldes apsaimniekošanā esošās bākas ir skaisti sakoptas un brīvi pieejamas apskatei, jo Krievijā bākas aizvien ir militāri objekti un nav pieejamas jebkuram interesentam. Tāpat viesi daudz atzinīgu vārdu veltīja Ventspils muzeja darbam. Tā kā peldošā bāka ir Kaļiņingradas muzeja īpašums, muzeja vadībai bija svarīgi pārliecināties, ka eksponāts nonāks pareizajā vietā.

Tagad ar Kaļiņingradas muzeja vadību tiek saskaņots nodomu protokols par sadarbību peldošās bākas „Irbenskij” novietošanai Ventspilī. Vēl nepieciešami saskaņojumi starpvalstu līmenī par muzeja eksponāta deponēšanu, kā arī laikietilpīgākais un dārgākais process – kuģa remonts. Plānots, ka peldošo bāku „Irbenskij” varētu novietot Ventspils ostas promenādē. Uz kuģa varētu apskatīt gan Kaļiņingradas muzeja, gan Ventspils ostas vēstures ekspozīcijas.

Ventspils brīvēstas pārvalde vienmēr par savu pienākumu uzskatījusi vēstures liecību saglabāšanu un iedzīvotāju iepazīstināšanu ar ostas un hidrogrāfijas sākotni. Ventspils brīvēstas apsaimniekotās Ovišu, Užavas un Akmeņraga bākas ir brīvi atvērtas apskatei un Ovišu bākā pat izveidota ekspozīcija par bāku vēsturi.■

Liepājas SEZ pārvalde piedalās „TransUzbekistan”

2015. gadā jau divpadsmito reizi Uzbekistānas galvaspilsētā Taškentā norisinājās starptautiskā transporta un loģistikas izstāde „TransUzbekistan”, kur piekto gadu pēc kārtas piedalījās arī Liepājas SEZ pārvaldes pārstāvji, akcentējot Liepājas ostas pakalpojumu un SEZ darbības priekšrocības.

Izstādes atklāšanas ceremonijā no Latvijas piedalījās Latvijas vēstnieks Uzbekistānā Edgars Bondars, vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs Kaspars Gerhards un Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks Uldis Reimanis.

Uzbekistāna ir viens no Latvijas svarīgākajiem sadarbības partneriem Centrālāzijas reģionā. Pēc Latvijas Bankas datiem, 2015. gada pirmajā pusgadā Latvijas un Uzbekistānas kopējais preču tirdzniecības apgrozījums ir samazinājies par aptuveni 23%, tādēļ dalība starptautiskajās izstādēs ir viens no pasākumu kompleksiem, meklējot jaunus sadarbības partnerus un attīstot sadarbības iespējas.

Paralēli izstādei Latvijas Investīciju un attīstības aģentūra organizēja Latvijas uzņēmēju tirdzniecības misiju Taškentā. Latvijas – Uzbekistānas biznesa foruma ietvaros tika prezentētas Latvijas un

i UZZIŅAI

Latvijas nacionālajā stendā kopā ar Liepājas SEZ pārvaldi izstādē piedalījās VAS „Latvijas dzelzceļš”, SIA „LDz Cargo” un SIA „LDz Cargo loģistika”, Rīgas brīvdostas pārvalde, Ventspils brīvdostas pārvalde, SIA „L-Ekspress”, kā arī vairākas ekspeditoru kompānijas, tai skaitā SIA „A&A Logistic”, SIA „Quinto Logistics”, SIA „DB Schenker” Latvijas pārstāvniecība, SIA „Alpa Centrums”, SIA „Ardena Transport” un citi uzņēmumi.

Uzbekistānas biznesa attīstības iespējas un akcentēti sadarbības aspekti. Liepājas SEZ pārvaldes pārstāvji atzina, ka izstāde ir augusi no organizatoriskā viedokļa un salīdzinājumā ar iepriekšējiem gadiem kļuvusi plašāka un daudzpusīgāka. Izstādē kopumā piedalījās vairāk nekā 50 uzņēmumu no Latvijas, Lietuvas, Polijas, Baltkrievijas, Krievijas, Vācijas, Francijas, Turcijas, Irānas, Kazahstānas, Ķīnas, Korejas, ASV un rīkotājvalsts Uzbekistānas. Jāatzīmē, ka Latvija bija visplašāk pārstāvētā valsts izstādē. Liepājas SEZ pārvaldes dalība izstādē tika īstenota ar LIAA atbalstu projekta „Ārējo tirgu apgūšana – ārējais mārketing” ietvaros.■

Baltkrievijas uzņēmēji vēlas sadarboties

Novembrī vienas dienas vizītē Liepājā viesojās Baltkrievijas uzņēmēju delegācija, lai iepazītos ar uzņēmējdarbības vidi Liepājā, bet jo īpaši ar Liepājas speciālās ekonomiskās zonas un ostas iespējām. Vizītes nobeigumā Baltkrievijas uzņēmēji atzina, ka ieguvuši daudz interesantas informācijas un nākamajā vasarā ieradīsies atkārtoti, nu jau daudz plašākā sastāvā.

Baltkrievijas uzņēmēju delegācija tikās ar Liepājas domes un Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes vadību, iepazīnās ar uzņēmējdarbības vidi Liepājā un apmeklēja AS „UPB” biznesa parku Pulvera ielā, kā arī piedalījās kontaktbiržā ar Liepājas uzņēmējiem.

Baltkrievijas uzņēmēju konfederācijas priekšsēdētājs Vladimirs Karjagins atzina, ka Liepājā ir ļoti interesanta ražošanas infrastruktūra, osta, speciālā ekonomiskā zona un virkne veiksmīgu uzņēmumu, kas rada lielu interesi par Liepāju. Vladimirs Karjagins arī uzteica progresīvo biznesa vidi, kur vara veicina dialogu ar uzņēmējiem un nepārtraukti attīsta infrastruktūru.

Kontaktbiržā Baltkrievijas un Liepājas uzņēmēji pārrunāja iespējamās sadarbības virzienus un iezīmēja divus galvenos. Viens no sadarbības modeļiem varētu būt jaunu ražošanas kopuzņēmumu veidošana, kam labvēlīgu apstākļu nodrošina Liepājas speciālā ekonomiskā zona, un tā būtu iespēja apgūt

Baltkrievijas delegācija Liepājas domē.



Eiropas tirgu. Otrs virziens – tranzītbizness un loģistika. Eirāzijas ekonomiskās savienības Ražošanas un uzņēmējdarbības apvienības priekšsēdētāja padomnieks Andrejs Getko pastāstīja, ka apvienība sadarbojas ar Ķīnu un nodrošina Ķīnā ražotās produkcijas importu Baltkrievijā un citās valstīs, un pauda gatavību nomāt vai būvēt Liepājas ostā noliktavas, kas varētu nodrošināt preču vieglāku un ērtāku izplatīšanu.

Līdz šim lielākā Baltkrievijas kravu plūsma tika organizēta caur Klaipēdas ostu, bet uzņēmēji

pauda gatavību izmantot arī Liepājas ostas piedāvātās iespējas. Protams, tika aktualizēts arī jautājums par demontēto sliežu ceļa posmu pie Reņģes Lietuvas pusē, kas ievērojami sadārdzina kravu pārvadāšanu pa dzelzceļu. Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieks Guntars Krieviņš solīja turpināt aktualizēt jautājumu par dzelzceļa posma atjaunošanu un, tiklīdz būs zināmi dzelzceļa nākamā gada tarifi, aktivizēt darbu, lai veicinātu sadarbību ar Baltkrievijas uzņēmējiem.■



Dienesti nekavējoties reaģē uz piesārņojumu

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes un Liepājas ostas kapteindienista darbinieki, konstatējot nelielu naftas piesārņojumu Tirdzniecības kanālā pie 80. pietātnes, par notikušo nekavējoties ziņoja Ugunsdzēsības un glābšanas dienestam (VUGD) un Liepājas reģionālajai vides pārvaldei.

VUGD Liepājas brigādes darbinieki notikuma vietā tūlīt izvilka absorbējošās bonas, bet mirkli vēlāk norobežojošās bonas. Kā pastāstīja VUGD Liepājas brigādes komandieris Romāns Andrijausks, svarīgākais ir

ierobežot naftas produktu izplatību, kas arī tika izdarīts.



Kanālā tiek izvilktas absorbējošā bona.

Notikuma vietā strādāja arī VVD Liepājas reģionālās vides pārvaldes inspektori, lai novērtētu piesārņojuma lielumu un kaitējumu videi, kā arī noskaidrotu izcelsmes avotu. Pārvaldes vecākais inspektors Ivars Reinis apstiprināja, ka piesārņojums bija neliels: pēc naftas produktu plēves izplatības un biežuma varēja konstatēt, ka ūdenī nokļuvuši vien aptuveni 600 gramu dīzeldegvielas. Noskaidrots, ka noplūde notikusi, bunkurējot Lietuvas karoga motorjahtu „Omega”, ko atzina arī tās kapteinis.

Graudaugi nodrošina kravu apjomu Liepājas ostā

2015. gada oktobrī Liepājas ostā pārkrāva 662 020,46 tonnas dažādu kravu, kas ir par 13,2% vairāk nekā 2014. gada oktobrī. Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieks Guntars Krieviņš atzīst, ka lielāks kravu apgrozījums vienā mēnesī Liepājas ostā bijis vien 2012. gada rudenī, kad bija rekordaugsta graudaugu raža.

Graudu pārkraušana atklātā jūrā.



Bet liela nozīme ir arī inovatīvām ostas uzņēmēju idejām, kas dod iespēju piesaistīt jaunas kravas un ātrāk apstrādāt esošās. Lai nākotnē varētu paaugstināt Liepājas ostas konkurētspēju, LSEZ SIA „Liepāja Bulk Terminal” eksperimentālā kārtā īstenoja graudu pārkraušanu atklātā jūrā. Kā pastāstīja „Liepāja Bulk Terminal” valdes loceklis Juris Matvejevs, uzņēmums meklē iespējas, kā apkalpot lielos kuģus un nodrošināt pilnas kravas iekraušanu. Kuģa kraušana atklātā jūrā ir neordinārs risinājums, un darbi norisēja bez aizķeršanās. Ir vairāki priekšnoteikumi, kas veicina pārkraušanas procesu, un vienīgais mīnuss ir neprognozējamie laika apstākļi.

Kuģa iekraušanā tiek izmantots otrs kuģis, kas ir speciāli aprīkots un piemērots šādam darbam.

Savukārt LSEZ SIA „Laskana”, meklējot izeju no ielngušās stagnācijas kokmateriālu tirgū, sadarbībā ar LSEZ SIA „Ekers Stividoris LP” eksportēja uz Turciju augstvērtīgu koksnes šķeldu, kas ražota turpat ostā no bērza papīrmalkas. „Laskana” valdes loceklis Krišjānis Vēsmiņš uzsvēra, ka tā ir daļa no uzņēmējdarbības – jaunu tirgu un kravu meklēšana. Koksnes šķeldas kompānijai ir jauns produkts, un turpmākā sadarbība ar Turcijas rūpnīcu, kas ražo kokskaidu plātnes, būs atkarīga no daudziem faktoriem. Ar panamax klases kuģi „Jobst Oldendorff” oktobrī uz Turciju eksportēja 32,5 tūkst. tonnu kravu, kas ir līdz šim lielākā Liepājas ostā iekrautā šķeldas krava.

Kopumā beramkravu grupā oktobrī pārkrauti 541,8 tūkstoši tonnu.

Ģenerālkraavu grupā stabila ir ro-ro kravu plūsma, ko nodrošina regulārās prāmju līnijas Liepāja – Trāveminde (Vācija) un

Liepāja – Nīneshamna (Zviedrija). Dīzelē sankcijas pret Krieviju un Krievijas rubļa kritums negatīvi ietekmē ro-ro kravu plūsmu virzienā no rietumiem uz austrumiem. LSEZ SIA „Terrabalt” valdes loceklis Āris Ozoliņš norāda, ka, reaģējot uz ģeopolitisko situāciju, kompānijai jāmeklē, kā kompensēt iztrūkstošās kravas, kas arī veiksmīgi tiek darīts, piesaistot projektu kravas un negabarīta kravas, tai skaitā NATO militāro tehniku. Oktobrī ar „Stena Line” prāmi no Vācijas kopumā tika atvestas 178 militārās tehnikas vienības, kas tālāk pa dzelzceļu nogādātas gan uz Rīgu, gan kaimiņvalstīm. ■



Militārās tehnikas sagatavošana transportēšanai pa dzelzceļu.

Šis tas par jūrnieru netikumiem

Tūkstoš sešsimtajos gados, kā jau tas bija līdz tam un arī vēlāk, pirāti priekšroku deva karošanai un tikai pēc tam dzeršanai un sievietēm. Honduras Centrālamerikā, Čarlstonā Karolīnā, Bahamas bija pirātu iecienītas vietas, bet pati populārākā osta pirātu sarakstā bija Portrojala Jamaikā. Tā bija pirātu Meka, kur pārdeva zagto un nodzēra nopelnīto. Portrojala ir aprakstīta grāmatās un vēstures liecībās, jo tika uzskatīta par grēcīgāko un mulsinošāko ostu tajā laikā. Palmu ēnā slīgstošajā un tirkīzzilu ūdeņu ieskautajā Britu kolonijas ostā 24 stundas diennaktī valdīja dzeršana un izvirtību neprāts. Neskaitāmas reizes dega ostas krodziņi, un ap šiem lielajiem ugunskuriem nemitējās dejošana, dziedāšana un dzeršana.

Viens no slavenākajiem Portrojalas varoņiem, par kuru saglabājušies neskaitāmi apraksti, bija slavenais holandiešu pirāts Ročs Brasiliano. Kad Brasiliano ieradās Portrojalā, viņš nopirka mucu vīna, nosēdās ielas vidū, un visi garāmgājēji ar viņu sadzēra. Patiesībā, ja arī kāds vēlētos atteikties, viņš to nemaz nerisķētu darīt, jo Brasiliano vienā rokā turēja vīna kausu, otrā pistoli.

Osta bija vieta, no kuras jūrnieri varēja aizsūtīt kādu ziņu uz mājām. Osta bija vieta, kur jūrnieri varēja remdēt izsalkumu un slāpes, jo uz kuģa nereti trūka gan ēdamā, gan ūdens, īpaši tālajos braucienos. Tas nebija nekāds pārsteigums, ja ostā kuģi krāva daudz vairāk vīna un ruma nekā dzeramā ūdens. Tas tāpēc, ka visas kaites labāk par zālēm ārstēja slavenais jūrnieru dzēriens – groks. Ja flotes jūrnieri groku saņēma kā savu ikdienas ruma devu, tad pirāti groku dzēra, kad un cik gribēja. Un tā nu iznāca, ka pirātiem turējās stiprāka veselība nekā flotes jūrnieriem.

Par groku

Klasiskajā variantā groku gatavo, atšķaidot rumu ar ūdeni un pievienojot cukuru. Dažkārt izmanto karstu tēju.

Groka nosaukums cēlies no britu armijas viceadmirāļa Edvarda Verona (1684–1757)



iesaukas *Old Grog*. Tajos laikos jūrnieriem izsniedza katru dienu pa puspintei (280 ml) 80% ruma, kas uz kuģiem izraisīja dažādas nebūšanas un žūpošanu. Tāpēc ģenerālis pavēlēja matrožiem izsniegt tikai atšķaidītu rumu. Atkarībā no apstākļiem to mēdza šķaidīt gan ar aukstu, gan karstu ūdeni un citronu sulu.

Tā joprojām bija puspinte, taču spirta bija divreiz mazāk. Sākotnēji matrožiem jaunievedums nepatika, un to dēvēja admirāļa iesaukā par *old grog*. Tā savukārt bija cēlusies no vecā, ūdensnecaurīdīgā materiāla apmetņa, dēvēta par grogu, ko viceadmirālis bija iecienījis, pastāigājoties pa klāju. Britu Karaliskās flotes jūrnieriem ikdienas groka devu izsniedza līdz pat 1970. gada 31. jūlijam.

Amerikāņu jūrnieriem groks gāja secen. To veicināja apdrošinātāji, kas solīja atdot 10% no apdrošināšanas prēmijas par reisiem, kuru laikā nepatērēja alkoholu. Jūrnieri varēja baudīt karstu kafiju jebkurā diennakts laikā, lai sasildītos un atgūtu mundrumu.

Rums, viskijs un vīns

Pirāti bija dzērāji, un pilnīgi vinalga, vai viņi šo ugunīgo dziru nopirka ostā, nozaga vai dzina paši, viņi mīlēja savu dzērienu un visu laiku bija mērenā *hojā*. Viņi dzēra pirms ēšanas, dzēra ēšanas laikā, dzēra burājot un pirms uzbrukuma.

Dzērumā vadītie pirātu kuģi nereti uzskrēja uz sēkļa vai strandēja pret koraļļu rifiem. Reibumā pieņemtie lēmumi dārgi maksāja, it īpaši, ja viņi iedomājās sacensties ar labi apbruņotiem militārajiem kuģiem.

Reiz ap 1800. gadu pirāti Meksikas līcī uzbruka un izlaupīja kuģi, kas devās uz Jaunorleānu. Kad tie jau gribēja celt pāri bortam kasti, kurā bija iepakots Itālijas meistarā darināts marmora kamīns, kāds no pirātiem iesaucās: „Stāt!” Kamīna pasūtītājs un kuģa īpašnieks

nebija neviens cits kā slavenais pirāts Džeks Daniels. Pirātiem bija tik daudz cieņas pret „Old Nr.7” viskiju, ka viņi pārtrauca laupīšanu un nogādāja kuģi tā likumīgajam īpašniekiem.

Rums, viskijs un vīns pirātiem bija māte un tēvs, tas deva svētību ceļā un veiksmi laupīšanā, tas sildīja dienā un deva gaismu naktī. Stiprais dzēriens palīdzēja tikt galā ar vētrām un pārdzīvot bezvēja laiku.

Slavenais pirāts Melnā Bārda (*Blackbeard*) dzēra daudz, nu ļoti daudz. Viņam tiešām patika to darīt. Reiz viņš kopā ar diviem uzticamiem palīgiem mēģināja iznīcināt visu nozagtās Jamaikas ruma mucas saturu. Krietnā *štimē* viņiem kļuva garlaicīgi, viņi meklēja kādu izklaidi, un izvēle krita uz muntīgas noliktavu. „Nāciet,” viņš teica saviem uzticamiem palīgiem. „Sārīkosim sev elļi un skatīsimies, cik ilgi varam to paciest.” Viņš atvēra durvis un aizdedzināja trīs podus ar sēru. Protams, tas nebija nekāds pārsteigums, ka uzvarēja viņš pats un, svinot uzvaru, ļāva dzert savai apkalpei, cik vien tā vēlas.

Ja sakām Henrijs Morgans, tūlīt prātā nāk otrs visvairāk pārdotais ruma zīmols pasaulē. Patiesībā tas ir slavenais pirāts Morgans, kura vārdā nosaukts šis slavenais zīmols. Patiesībā joprojām atklāts ir jautājums, vai Morgans vispār bija pirāts, vai arī kalpoja Britu tronim ar pirātu metodēm.

Henrijs Morgans par savu uzticību tronim tika iecelts gubernatora amatā Jamaikā. Nekādu politiku viņš nevarēja *bīdīt*, jo dienu un nakti bija piedzēries. Viņa ofiss vienmēr bija tukšs, bet gubernatoru varēja satikt kādā no daudzajiem ostas krodziņiem ar ruma krūzi vienā padusē un krodzinieci otrā. Morgans nomira gultā, un vēstures dokumenti liecina, ka viņš ir dzēris līdz pēdējam elpas vilcienam.

„Piecpadsmit vīru uz miroņa lādes, Jo-ho-ho, un pudele rumal!”

Apkoposim 2015. gada jūrniecības nozares notikumu TOP 10

Latvijas Jūras administrācija jau ceturto gadu aicina jūrniecības nozarē strādājošos vai kā citādi ar jūrniecību saistītos interesentus iesaistīties aizejošā gada jūrniecības nozares aktuālāko notikumu noteikšanā, lai izveidotu 2015. gada nozares notikumu TOP 10.

Šogad atšķirībā no iepriekšējiem gadiem veidosim divus „topus” – vienu par Latvijas, otru par pasaules svarīgākajiem jūrniecības nozares notikumiem.

Lūgums ikvienam, kas vēlas piedalīties, līdz 2016. gada 31. janvārim atsūtīt uz e-pastu jurnieks@lja.lv savus ierosinājumus – vienu vai vairākus 2015. gada notikumus gan pasaulē, gan Latvijā.

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

Piemēram, pagājušajā gadā visvairāk ievērības bija izpelnījušies šādi notikumi:

- >>> *Jūrniecības izglītības, Ainažu jūrskolas muzeja, Jūras akadēmijas un Jūras administrācijas jubilejas.*
- >>> *Baltijas jūras valstu Hidrogrāfijas komisijas 19. konference Latvijā, kurā piedalījās arī Starptautiskās Hidrogrāfijas organizācijas (IHO) vadītājs.*
- >>> *Klaipēdā ieradies sašķidrinātās gāzes termināļa kuģis „Independence” un ekspluatācijā nodots jaunais sašķidrinātās gāzes terminālis.*

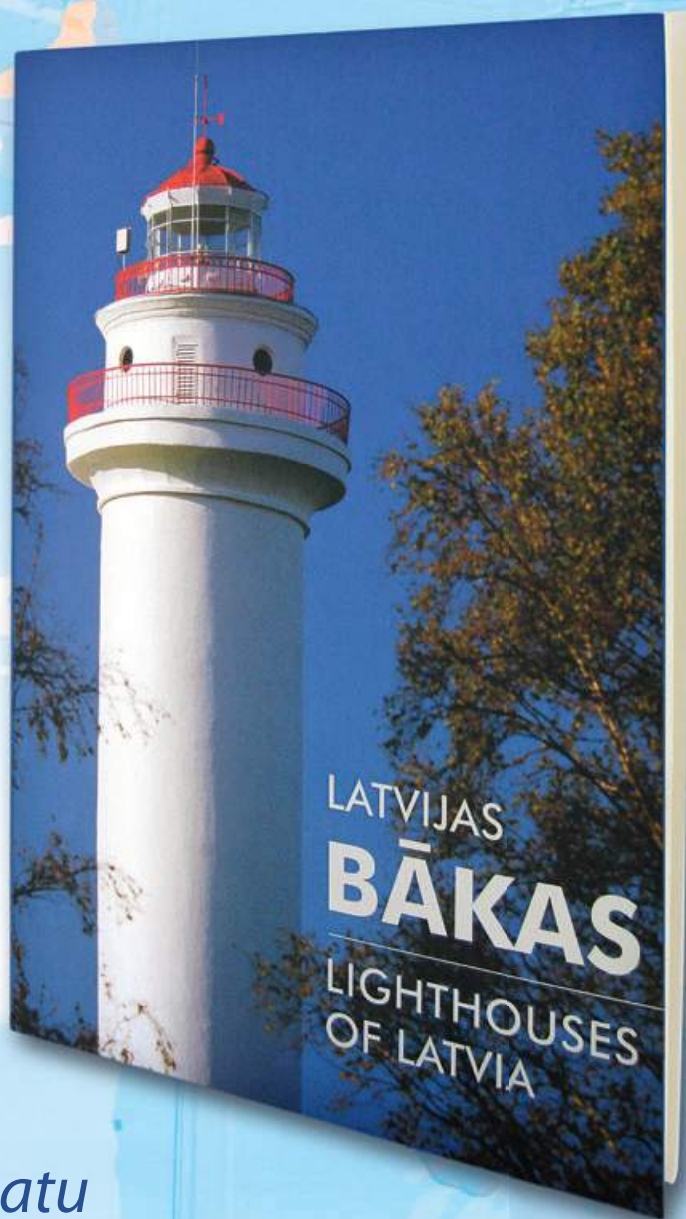


The advertisement features a large image of a worker in an orange safety suit and white hard hat standing on a red offshore vessel. The vessel has the text "DP GALYNA" written on its side. In the bottom left corner, there is a small, polaroid-style photograph of a young child holding a model ship, with the caption "Summer 1983" written below it. The background of the advertisement is dark blue.

Born to work offshore

jobs.atlasprofessionals.com

 **Atlas**
Professionals



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*