



JŪRNIEKS

NR. 2 (93) 2016



Konteineru svēršana –

viens no 2016. gada konteineru
pārvadātāju lielākajiem izaicinājumiem

Speciālistu viedoklis: “Vairāk nekā 20 %
konteineru deklarētais svars
neatbilst faktiskajam.”



“Enkura” desmitais – jubilejas gads

“Latvijas kuģniecība” atbalsta jūrnieku izglītību

Latvijas kapteinis Ekvadoras cietumā

Ostu regulu uz bremzēm vairs nenoliks



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 JŪRNIKU REĢISTRS

Tālr. 67099419, fakss 67323100

E-pasts: jr@lja.lv

HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tālr. 67062101, fakss 67062139

E-pasts: lhd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS

Tālr. 67062155

E-pasts: kdd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 67062166, fakss 67860083

E-pasts: kdi@lja.lv

KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 67062128, fakss 67860082

E-pasts: koai@lja.lv

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



@LVJurasAd

Saturs

LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 2 Amsterdamā diskutē par zaļo mobilitāti
IMO aktualitātes
- 3 Uzlabojusies pasažieru kuģu īpašnieku
un atbildīgo institūciju sadarbība
- 4 Cilvēki iecienījuši kruīza ceļojumus
- 5 Jūras administrācija, CSDD un
KAD – par drošību uz ūdens
- 6 Kā strādā kolēģi Igaunijā
- 7 Izglītības jautājums joprojām paliek dienaskārtībā
- 10 Jābūt skaidriem uzdevumiem un mērķiem

JŪRĀ UN KRASĀ

- 12 Kā pasargāt pasauli no terorisma draudiem?
- 13 Jābūt gataviem reaģēt un spējīgiem aizsargāt
- 16 Taktiskās manevrēšanas mācības Baltijas jūrā
- 17 Latvijas kapteinis Ekvadoras cietumā
- 19 Ziņas īsumā
- 21 „Latvijas kuģniecība” atgriežas Latvijas aprīvē

IZGLĪTĪBA

- 26 Noskaidroti „Enkura 2016” finālisti
- 27 Konkurss „Osta pilsētai”
- 28 „Latvijas kuģniecība” sponsorē
augstsprieguma simulatora iegādi
- 30 „Erasmus+” apmaiņas programmās
zināšanas apgūst Lietuvā un Portugālē

OSTAS

- 32 Ar skaļiem lozungiem par gaišāku nākotni
- 35 2016. gada 1. jūlijā stājas spēkā jaunie
konteineru svēršanas nosacījumi
- 38 Kvalitatīva dzelzceļa infrastruktūra ceļ konkurētspēju
- 39 Nepieciešams pragmatisks un koordinēts darbs
- 40 Rīgas brīvostas ziņas
- 41 Statistika
- 42 Ventpils brīvostas ziņas
- 44 Liepājas ostas ziņas

BRĪVBRĪDIS

- 46 Nacionālais jūras muzejs Amsterdamā
- 48 Joprojām par to runāt ir grūti



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

Datorgrafika: SIA „Trajektorija KaŽa”. Ilustrācijām izmantoti Sarmas
Kočānes, Anitas Freibergas, kā arī EP, SM, Ventpils brīvostas, Liepājas
SEZ, Rīgas brīvostas, AFP, EPA, IMO, Reuters, navaltoday.com, NATO un
ārzemju preses fotomateriāli. JA materiālus apkopoja Sarma Kočāne,
informācijai izmantoti ES, EP, IMO, ITF, LETA, SM, RBP, VBP, LSEZ un
ārzemju preses materiāli.

Vai sabiedriskajām organizācijām vēl ir kāda jēga?

Uz pārdomām par sabiedrisko organizāciju būtību, jēgu un pielietojumu šodienas realitātē mani pamudināja Latvijas Jūrniecības savienības gada kopsapulcē piedzīvotais, kad cienījami vīri kašķējās, šķiet, īsti nemaz nezinot, ko vēlas panākt. Tas kārtējo reizi apliecināja, ka viss plūst un mainās, arī laiki un cilvēku attieksme pret lietām, notikumiem un to, kas ir vai nav nozīmīgs un svarīgs, bet nemainīga tiešām paliek tikai cilvēka daba. No vienas puses ir cilvēka alkas pēc iedomāta taisnīguma, kaut kā cēla un skaista, bet tam blakus ir arī nepārvarama vēlme strīdēties, skaldīt matus un pat no mugurpuses iegrist otram duncīti ribās. Vārdu sakot, no augsta lidojuma līdz pat nespējai tikt pāri vistu kūts laktai. Diemžēl šāds modelis vērojams gan lielajā Saeimā, gan vietējās pašvaldībās, gan partijās, gan reliģiskajās un arī sabiedriskajās organizācijās.

Vairums sabiedrisko organizāciju radās mazliet pirms vai tūlīt pēc neatkarības atjaunošanas Latvijā, un dažas no tām kā par brīnumu ir dzīvas vēl tagad. Visi tie, kas šodien gandrīz jau sasnieguši cienījamo sešdesmit, septiņdesmit, astoņdesmit gadu sliekšni, tolaik dibināja organizācijas un bija pašā spēka plaukumā, kad cilvēks visu jau zina un visu vēl var. Piedevām tauta bija tā nogribējusies izpausties, celt skaistu un jaunu dzīvi, ka bez īpašiem uzaicinājumiem nāca kopā, lai diskutētu, spriestu, strīdētos, pieņemtu lēmumus, virzītu tos tālāk un augstāk. Tolaik šķita, ka visiem ir kopīgs mērķis – padarīt Latviju labāku, gaišāku un tīrāku. Nu pienākuši laiki, kad par tīrāku Latviju vairs runājam, tikai gaidot lielo pavasara talku, it kā citas tīrības mums nevajadzētu. Tagad jau tā īsti vairs neesot par ko cīnīties, jo likumi uzrakstīti, īpašumi sadalīti un ietekmes zonas noteiktas. Iespējams, ka tā ir vienaldzība, bet varbūt bezcerība no apzināšanās, ka tu jau tāpat neko nevari ietekmēt, kur nu vēl mainīt.

Bet varbūt vaina ir nevis nevarēšanā, bet gan mērķa trūkumā. Par maz ir allaž sūkstīties, ka valsts nepievērš vajadzīgo uzmanību jūrniecības nozarei, varbūt tā vietā jēdzīgāk būtu apvienot visu jūrniecības nozares sabiedrisko un profesionālo organizāciju spēkus, lai pa īstam saprastu, ko mēs gribam un kā to sasniegt. Tad tā būtu konstruktīva rīcība, nevis tukša muldēšana, iedomātas varas pārdalīšana un savstarpējas neuzticības apliecināšana.

Un tomēr jēga būs tikai tad, ja sabiedriskajās un profesionālajās organizācijās ienāks jaunie ar savu jaunības degsmi, idejām, izglītību, redzējumu un vēlmi Latviju, tai skaitā arī jūrniecības nozari, redzēt plaukstošu. Pirms LJS kopsapulces Latvijas Jūras akadēmijā uzrunāju topošos jūrniekus un aicināju viņus aizpildīt anketas, lai iestātos Jūrniecības savienībā. Jaunieši mulsi smaidīja un atrunājās, ka esot par jaunu. Varbūt kaut kad, pēc gadiem... Bet kā būtu, ja tomēr tagad, tūlīt un neko neatliekot? Tad gan tam būtu jēga!

Anita Freiberga, žurnāla redaktore

Amsterdamā diskutē par zaļo mobilitāti

2016. gada 14. un 15. aprīlī Amsterdamā Nīderlandes prezidentūras ietvaros notika Eiropas Savienības vides un transporta ministru neformālā padome. Latvijas delegāciju vadīja un Latvijas intereses pārstāvēja vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs Kaspars Gerhards un Satiksmes ministrijas parlamentārais sekretārs Edgars Tavors.

Padomes ietvaros notika augsta līmeņa diskusijas par transporta sektora ietekmes uz vidi mazināšanu. Zaļajam transportam ir liels potenciāls ne tikai samazināt CO2 emisijas, bet arī veicināt ekonomisko attīstību, radot jaunas darbavietas un ceļot konkurētspēju. Tāpat tīrāks transports uzlabo iedzīvotāju veselību un samazina gaisa piesārņojumu. Transporta ministru atsevišķās sesijās laikā notika diskusija par Nīderlandes prezidentūras sagatavoto „Amsterdams deklarāciju”.

Tāpat transporta sesijā izvērtēja vairākus transporta nākotnes attīstības scenārijus un diskutēja par

ES vides un transporta ministru neformālā padomē spriež par vides aizsardzības jautājumiem.



tiem, vērojot uzmanību uz inovāciju nozīmi transporta modernizēšanā un ietekmes uz vidi mazināšanā. Kopīgajā vides un transporta ministru sesijā pārrunāja 2015. gada nogalē Parīzē notikušās Klimata pārmaiņu konferences (COP21) rezultātus starptautiskās kuģniecības un aviācijas kontekstā. Tika spriests, kā transporta un vides ministriem labāk sadarboties, lai samazinātu aviācijas un kuģniecības radītās emisijas, nemazinot nozaru konkurētspēju, ekonomisko izaugsmi un darbavietas.

Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociācijas (ECSA) prezidents Niels Smedegards norādīja, ka Eiropas kuģu īpašnieki pilnībā atbalsta Nīderlandes prezidentūras uzstādījumus. „Kuģniecības nozare atbalsta Parīzes vienošanos, un mēs esam



Niels Smedegards.

apņēmības pilni reāli samazināt CO2 emisiju apmēru kuģošanas biznesā. Ar ECSA atbalstu arī IMO varēs efektīvāk strādāt šīs problēmas risināšanā pasaulē,” sacīja Smedegards.

Līdz 2016. gada beigām IMO kā obligātu vēlas ieviest globālu datu vākšanu un apkopošanu par kuģiem, kuri piedalās starptautiskajos jūras pārvadājumos, lai efektīvāk sekotu vides prasību ievērošanai. ■

IMO aktualitātes

IMO sadarbībā ar ES nolēmusi veidot piecu jūrniecības tehnoloģiju sadarbības centru projektu, lai stiprinātu kuģošanas nozares kapacitāti klimta pārmaiņu mazināšanai. Tie tiks veidoti katrā no pieciem mērķa reģioniem – Āfrikā, Āzijā, Karību salās, Latīņamerikā un Klusā okeāna reģionā. ES projektam piešķīrusi 10 miljonus eiro lielu finansējumu.

IMO pieņēmusi obligātās prasības par elektronisko informācijas sniegšanu par kravu, apkalpi un pasažieriem, kas stāties spēkā 2018. gada 1.janvārī. Šī dokumenta mērķis ir harmonizēt kuģu

ienākšanas ostā un izešanas no ostas procedūras.

Balasta apsaimniekošanas eksperti, tiekoties IMO-GloBallast R&D forumā Kanādā, apsprieda jaunāko tehnoloģiju piemērošanu balsta udeņu apsaimniekošanā un aktualizēja jomas, kurās nepieciešama tālāka darbība, lai neļautu ar balasta udeņiem izplatīties invazīvajām sugām. Forumā lozungs bija „Balasta udeņu apsaimniekošanas konvencija ceļā uz īstenošanu”.

IMO, *International Oil Pollution Compensation Funds* un *International Tanker Owners Pollution Federation* aicina visus kuģu īpašniekus, kuri piedalās bīstamo un kaitīgo (HNS) kravu pārvadājumos, ratificēt



Starptautisko konvenciju par atbildību un zaudējumu atlīdzību sakarā ar HNS pārvadāšanu pa jūru. Bīstamība ar katru gadu pieaug, jo HNS kravu pārvadājumi palielinās, sasniedzot vairāk nekā 200 miljonus tonnu ķīmisko kravu gadā, ko pārvadā ar tankkuģiem. ■



Uzlabojusies pasažieru kuģu īpašnieku un atbildīgo institūciju sadarbība

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

Tikšanās notika lietišķā un konstruktīvā gaisotnē, kas liecina par pasažieru kuģu īpašnieku un atbildīgo institūciju sadarbības uzlabošanu. Iepriekšējos gados kuģotāji un pašvaldības, kā arī policijas pārstāvji sanāksmes laikā bieži vien nonāca līdz asām domstarpībām, ko tā arī nespēja atrisināt.

Sanāksmes pirmajā daļā JA vecākā juriskonsulte Vija Putāne iepazīstināja ar jaunākajiem grozījumiem normatīvajos aktos. Tādu ir daudz, jo 2015. gadā pārizdoti trīs Ministru kabineta noteikumi, veikti grozījumi deviņos MK noteikumos un Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumā, bet šogad jau pārizdoti trīs MK noteikumi un izdarīti grozījumi četros MK noteikumos. Tomēr ne visi grozījumi un izmaiņas attiecas uz iekšējo ūdeņu pasažieru kuģiem.

Tikai daži piemēri. Turpmāk Latvijas valsts karoga lietošanu uz

kuģiem kontrolēs Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku flotiles Krasta apsardzes dienests un par karoga lietošanu uz kuģa ir atbildīgs kuģa īpašnieks.

1. jūlijā stāsies spēkā grozījumi Noteikumos par kuģu drošību, kas paredz, ka pasažieru kuģiem ikgadējās apskates veic reizi gadā pirms pasažieru pārvadāšanas sezonas sākšanās datuma vai līdz 15. maijam (atkarībā no tā, kurš datums iestājas agrāk). Savukārt kuģa zemūdens daļas apskati var veikt tikai ūdenslīdzēji, kas iekļauti tā personāla sarakstā, ko komersants, kurš saņēmis JA Kuģošanas drošības inspekcijas izsniegtu uzņēmuma atbilstības apliecību, ir iesniedzis inspekcijai.

Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likums tiek papildināts ar jaunu normu, kas nosaka, ka izdevumus par atzīta jūrnieku ārstu

veiktu veselības pārbaudi jūrniekam, kurš ir nodarbināts uz Latvijas kuģa, sedz attiecīgā kuģa īpašnieks.

Šis likums arī papildināts ar jaunu pantu – pašvaldības domei ir tiesības savā administratīvajā teritorijā izdot saistošos noteikumus par papildu nosacījumiem kuģošanas līdzekļu satiksmei Latvijas iekšējos ūdeņos. Pašvaldības dome no Latvijas Jūras administrācijas pieprasa atzinumu par minēto saistošo noteikumu projektu no kuģošanas drošības viedokļa un ņem to vērā.

Grozījumi Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā paredz atbildību par informācijas savlaicīgu neiesniegšanu vai nepatiesas informācijas iesniegšanu Kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas datu apmaiņas sistēmai – no

►►► 4. lpp.

Cilvēki iecienījuši kruīza ceļojumus

Par to, ka cilvēki iecienījuši doties kruīza ceļojumos, liecina arvien lielāku, jaunu un modernu kruīza kuģu būve. Tā, piemēram, savu kruīza kuģa dzīvi ir uzsācis 348 metrus garais Vācijas kuģu būvētavā uzbūvētais viens no pasaulē lielākajiem kruīza kuģiem „Ovation of the Seas”, kas pieder kuģošanas kompānijai „Royal Caribbean Cruises”. 2016. gada 15. aprīlī tas iebrauca savā pirmajā ostā – Roterdamā, bet tālākais maršruts to veda uz Ķīnu.

Kruīza kuģis „Ovation of the Seas”.



Arī Rīgas brīvēstā šogad jau uzņēmis viens kruīza kuģis, kas uz Rīgu gadu mījā atveda 1485 pasažierus, bet kruīza kuģu vasaras sezona RB ik gadus tiek atklāta maijā. 10. maijā Rīgas brīvēstā pietās kompānijas „MSC Cruises” kuģis „MSC Opera”, uz kura būs 2142 pasažieri.



„Costa Pacifica” Rīgas ostā.

Rīgas ostā pagaidām 2016. gadam pieņemtas 62 kruīza kuģu vizītes, bet iespējami vēl papildu apmeklējumi. Arī šogad Rīgā viesosies lielākais ostā ienākušais kuģis „Costa Pacifica”, kas RB plāno apmeklēt piecas reizes. Tiek gaidīti arī četri jauni kuģi, kas Rīgā līdz šim nav bijuši: „AIDA Vita”, „Louis Aura”, „Sea Princess” un „N.G. Orion”. Tiem kruīza kuģu operatoriem, kas sezonā pieteikuši piecas vai vairāk kuģu ienākšanas, RBP piedāvā īpašu ostas maksu atlaižu sistēmu – 20% atlaidi visām ostas maksām.

Pozitīvi ir vērtējama tendence, ka palielinās to kuģu skaits, kuri ostā uzturas divas vai vairāk dienas. 2016. gada sezonā šādas vizītes paredzējuši 15 kuģi, un tas liecina, ka kruīzu kompānijas augstu vērtē Rīgas pilsētas viesmīlību un, protams, Rīgas ostā piedāvāto servisu un drošību.

►►► 3. lpp.

50 līdz 280 eiro fiziskajām, no 250 līdz 2900 eiro juridiskajām personām.

Būtisks jaunums – MK 2015. gada 1. marta noteikumi Nr.158 „Noteikumi par kuģošanas līdzekļu satiksmi iekšējos ūdeņos” zaudē spēku šā gada 1. maijā, kad spēkā stājas MK 2016. gada 9. februāra noteikumi Nr. 92 „Noteikumi par kuģošanas līdzekļu satiksmi iekšējos ūdeņos”. Iepriekšējais regulējums attiecās pamatā uz atpūtas kuģiem, kas uzskatāms par tiesiskā regulējuma nepilnību. Jaunie noteikumi attiecas uz visiem kuģošanas līdzekļiem – gan JA Kuģu reģistrā, gan CSDD reģistrētajiem, tāpat uz kuģošanas līdzekļiem, kuru reģistrācija nav obligāta, kā arī citu valstu karogu kuģiem. Jaunais regulējums darbojas visos ūdeņos no jūras krasta līnijas uz sauszemes pusi (upes, ezeri) un ostu akvatorijās, bet ne jūras ūdeņos.

Jauno noteikumu 36. punktā un 2. pielikumā paredzēts jauns rajons Daugavā no Vanšu tilta līdz Dzelzceļa tiltam, kurā noteikts ātruma ierobežojums – 14 km/h (8 mezgli).

Tāpat precizēti kontroles dienesti, kā arī dokumenti, kas jāuzrāda pēc kontroles dienestu pieprasījuma. Tie ir:

- kuģošanas līdzekļa reģistrācijas apliecība;
- kuģošanas līdzekļa vadītāja kvalifikāciju apliecinošs dokuments;
- kuģošanas līdzekļa kuģošanas spējas apliecība (ja saskaņā ar normatīvajiem aktiem tā kuģošanas līdzeklim tiek izsniegta);
- kuģošanas līdzekļa aprīkojuma atbilstība noteikumu 1. pielikumam.

Noteikumos ietvertas prasības visiem kuģošanas līdzekļiem, kas jāievēro, lai izvairītos no sadursmes, taču, ja sadursme vai cits negadījums noticis, turpmāk nebūs jāinformē Valsts policija, bet būs jāziņo uz vienoto ārkārtas palīdzības izsaukuma numuru 112 vai 115, un attiecīgās amatpersonas

nodrošinās informācijas tālāku paziņošanu.

Sanāksmes otrajā daļā par savām problēmām runāja paši kuģu īpašnieki. Viņi pauda gandarījumu, ka aizvadītā sezona no kuģošanas drošības viedokļa bijusi mierīga, nav notikuši nekādi būtiski ekscesi. Tika uzdots jautājums par tiltu izgaismojuma zīmēm, pagājušajā gadā īpašas problēmas radījis Salu tilts, kura remonta laikā kuģotājiem bijis grūti orientēties, taču Rīgas domes pārstāvji apliecināja, ka līdz ar remonta beigšanos šis jautājums ir sakārtots.

Kuģinieki pauda neapmierinātību ar to, ka no pašvaldības netiek laikus saņemta informācija par satiksmes ierobežojumiem. Tā, piemēram, festivāla „Kubana” laikā policija apturējusi pasažieru kuģus un likusi tiem griezties atpakaļ, kas radīja liekas problēmas kuģu vadītājiem un neapmierinātību pasažieru vidū.

Policijas dārzīnā tika „iemests akmens”, arī stāstot par to, ka policisti mēdzot vēl nenoenkurotam kuģim piebraukt ar netrafaretu un neapgaismotu laivu un uzlēkt uz klāja, kas radot neizpratni un paniku kā kuģa apkalpes, tā pasažieru vidū.

JA Kuģošanas drošības inspekcijas vadītājs Artūrs Ošs lūdza policistus pret kuģu īpašniekiem izturēties ar sapratni un bez agresīvām darbībām, lai neradītu draudus kuģošanas drošībai. Savukārt kuģu īpašniekus A. Ošs aicināja laikus sagatavot un pieteikt pārbaudēm savus kuģus, jo KDI cilvēku skaits ir ierobežots un pilnīgi noteikti pašās aprīļa beigās nebūs iespējams pārbaudīt uzreiz visus pasažieru kuģus, ja tie svētku dienās gribēs uzsākt darbu.

Kuģinieki atgādināja arī par kādu vēl neatrisinātu jautājumu – kuģu vadītājiem esot neērti un pat riskanti visu laiku vadāt līdz savus diplomus un sertifikātus, tādēļ būtu vēlams, lai to vietā varētu kontroles dienestiem uzrādīt notāra apstiprinātas kopijas. Kuģu īpašnieki saņēma solījumu, ka šis jautājums tiks izvērtēts no juridiskā viedokļa.

Jūras administrācija, CSDD un KAD – par drošību uz ūdens

Latvijas Jūras administrācija, Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) un Jūras spēku flotes Krasta apsardzes dienests (KAD) ar kopīgu standu „Drošība uz ūdens” piedalījās izstādē „Atpūta un sports”, kas no 1. līdz 3. aprīlim notika Starptautiskajā izstāžu centrā Ķīpsalā.

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

Viens no svarīgākajiem jautājumiem – no šā gada 1. janvāra visiem A un B kategorijas atpūtas kuģiem, kā arī par 9 metriem garākiem komercdarbībā izmantojamiem C kategorijas atpūtas kuģiem jābūt aprīkoti ar glābšanas plosiem, kuros var uzņemt visas uz kuģa paredzētās personas.

JA speciālisti informēja, ka turpmāk Latvijā ūdens satiksmē būs aizliegts piedalīties neregistrētiem kuģošanas līdzekļiem neatkarīgi no kuģa valstiskās piederības. Kuģu būvētāji varēja uzzināt par vienoto ražotāju kodu, kas no 2017. gada 18. janvāra būs obligāts atpūtas kuģu un ūdens motociklu ražotājiem.

Apmeklētājus visvairāk interesēja informācija par peldlīdzekļu aprīkojumu un reģistrācijas kārtību.



CSDD skaidroja izmaiņas mazizmēra kuģu reģistrēšanas un vadītāja apliecības iegūšanas kārtībā. Izmantojot JA un CSDD speciālistu klātbūtni, pēc skaidrojumiem vērsās arī citi izstādes dalībnieki – jahtu ražotāji un tirgotāji.

KAD stāstīja par jaunajām šā dienesta funkcijām: kontrolēt Latvijas valsts karoga lietošanu uz kuģiem,

pārbaudīt, vai jūrnieks (kuģa vadītājs), atrodoties uz kuģa Latvijas teritoriālajos ūdeņos, nav lietojis alkoholu, izsniegt niršanas atļaujas un uzraudzīt niršanas aizliegumu un ierobežojumu ievērošanu.

Apmeklētāji KAD speciālistiem uzdeva jautājumus par glābšanas vestēm, īpaši bērnu glābšanas vestēm, personālajām radioboļām un to, kur jāzvana un kā jārikojas ekstremālās situācijās.

Standā bija iespējams arī saņemt informāciju par Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta sagatavotajām un izdotajām jahtu kartēm, kā arī noskaidrot citus izstādes dalībniekus un apmeklētājus interesējošus jautājumus.

Pavisam izstādē „Atpūta un sports” šogad pulcēja 22 946 apmeklētājus, kas ir par 10% vairāk nekā pērn. Izstādē piedalījās 208 uzņēmumi un organizācijas no Latvijas, Lietuvas, Igaunijas, Vācijas, Somijas, Itālijas un Lielbritānijas, kas ir par 5% vairāk nekā 2015. gadā. Saskaņā ar izstādes organizatoru sniegto informāciju ir apsteigti arī pirmskrīzes labākie rādītāji. ■



Kā strādā kolēģi Igaunijā

Pēdējā Baltijas valstu jūras administrāciju kopējā sanāksmē, kas notika pagājušā gada rudenī Lietuvā, mēs, triju jūras administrāciju sabiedrisko attiecību speciālisti, vienojāmies gada laikā apciemot cits citu, lai izvērtētu, kā strādā kaimiņi un padalītos pieredzē. Igaņu kolēģi uzacināja pie sevis laikā, kad Tallinā notika starptautiska izstāde „International Boat Show” (igauņu valodā – „Meremess”).

Izstāde ir līdzīga mūsu „Baltic Boat Show”, kas notika divas nedēļas vēlāk Ķīpsalā izstādes „Atpūta un sports” ietvaros. Tāpat kā mēs, arī Igaunijas Jūras administrācijas speciālisti piedalās izstādē, sniedzot tās dalībniekiem informāciju gan par kuģošanas drošību, gan peldlīdzekļu reģistrācijas jautājumiem. Mūsu kolēģi izstādes laikā tirgo jahtu kartes, pēc kurām ir liels pieprasījums. Vidēji vienā dienā tiek iztirgoti ap 40 karšu komplekti, tātad trijās dienās vairāk nekā 100.



Igaunijas Krasta apsardzes dienesta stends.



Igaunijas Jūras administrācijas stends izstādē „Meremess”.

Arī igauņu kolēģi sadarbojas ar Krasta apsardzes dienestu, ūdens policiju un citām struktūrām, kas

atbild pa drošību uz ūdeņiem. Visu šo struktūru stendi izstādē ir novietoti cits citam līdzās, tāpēc ir iespējams operatīvi atbildēt uz jebkuru jautājumu: ja konkrētais speciālists atbildi nezina, viņš var norādīt, pie kura no „kaimiņiem” vērsties. Latvijā prakse ir līdzīga, tikai mēs esam apvienojušies vienā kopīgā stendā ar saviem sadarbības partneriem.

Turpat netālu atrodas arī stends, kurā cilvēkiem māca sniegt pirmo medicīnisko palīdzību, un varēja redzēt, ka interese par šo pasākumu bija gana liela. Mēs Latvijā savā stendā mediķi un „Annušku” (manekenu, kuram veic sirds masāžu un mākslīgo elpināšanu) bijām uzaicinājuši pirms diviem gadiem, iespējams,



Igaunijas Jūras administrācijas jaunākais hidrogrāfijas kuģis „Jakob Prei”.

ka nākamgad šādu praksi vajadzētu atjaunot.

Runājot par izstādi „Meremess” kopumā, jāsecina, ka tā ir daudz plašāka nekā „Baltic Boat Show” Rīgā. Pie mums laivu un jahtu lietām Ķīpsalas izstāžu kompleksā atvēlēta tikai daļa no viena angāra, turpretī Tallinā „jahtotāji” brīvi izpletošies pa diviem apjomīgiem angāriem.

Protams, komandējuma laikā uz Tallinu apmeklēja arī Igaunijas Jūras administrāciju. Tā gan šobrīd ir reorganizācijas gaidās, tādēļ mani kolēģi maz ko varēja pastāstīt par plānotajiem pasākumiem tuvākajā vai tālākajā nākotnē. Pašlaik vēl Igaunijas Jūras administrācijas pārziņā ir gan ostu satiksmes dieņesti, gan ledlauži, arī „Varmas” diviņmāsa „Tarmo”. Uzkāpjot uz šā kuģa, tā vien gribas meklēt kopīgo un atšķirīgo ar „Varmu”, bet kuģa kapteinis ir lakonisks – galvenā atšķirība esot tā, ka „Varma” pieder ostai, bet „Tarmo” – valstij.

Par sabiedriskajām attiecībām Igaunijas Jūras administrācijā atbildīgs it kā ir viens cilvēks, taču viņa darbu atvieglo kolēģi, kuri atbild par ārējiem sakariem, par projektu vadību. Un kas man šķita ļoti svarīgi, ir arī tulki, tādēļ nav problēmu informatīvos materiālus pārtulkot gan angļu, gan krievu valodā.



Pusdienas pārtraukums Igaunijas Jūras administrācijā.

Bet ir viena lieta, par ko tiešām gribas apskaust mūsu kolēģes, Igaunijas Jūras administrācijas darbinieces, un tā ir iespēja pusdienu pārtraukumā nodarboties ar sportiskām aktivitātēm – jogu, aerobiku, dažāda veida vingrošanu, katru nedēļas dienu kaut ko citu. Nodarbības vada profesionālas treneres, un tās ir labi apmeklētas. ■

Sarma Kočāne, Latvijas Jūras administrācijas sabiedrisko attiecību speciāliste

Izglītības jautājums joprojām paliek dienaskārtībā

2016. gada 10. martā notika Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas (LKKA) gadskārtējā kopsapulce, kurā Latvijas kapteiņi izvērtēja aizvadītā gada veikumu un sprieda par svarīgākajiem darbiem 2016. gadā.

LKKA prezidents kapteinis Jāzeps Spridzāns savā pārskata ziņojumā uzsvēra, ka LKKA arī 2015. gadā ļoti svarīga bija pašas asociācijas iekšējo jautājumu sakārtošana, jaunu biedru piesaistīšana, komunikācija ar esošajiem LKKA biedriem, interneta mājas lapas uzturēšana, kā arī kapteiņu interešu aizstāvēšana. LKKA prezidents atzina, ka patiešām vajadzēja aktīvi iesaistīties Latvijas kapteiņa un LKKA biedra atbrīvošanā no apcietinājuma, kad Ekvadoras varas iestrādes viņu turēja aizdomās par narkotiku kontrabandu. LKKA no savas puses izdarīja visu iespējamo, lai nepatiesās apsūdzības tiktu atceltas un kapteini atbrīvotu no ieslodzījuma. Iesaistot šajā procesā arī Ārlietu ministriju, Latvijas Tirdzniecības flotes

jūrnieku arodbiedrību, IFSMA, CESMA, konsulātu, juristus un kruinga kompānijas, pēc mēnesi ilguša intensīva darba to sekmīgi izdevās paveikt. Par to kapteinis LKKA prezidentam, saviem kolēģiem un viņiem, kuri piedalījās viņa atbrīvošanā, izteica vissirsnīgāko pateicību.

Tāpat LKKA iesaistījās sabiedriskajās jūrniecības aktivitātēs: piedalījās Krišjāņa Valdemāra 190. dzimšanas dienai veltītajos pasākumos Ainažos un atceres brīdī viņa atdusas vietā Lielajos kapos, Ainažu jūrskolas 150 gadu jubilejas pasākumos.

LJA Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns: „Latviešu gēnos jūra ir iekšā, tikai šodien cilvēki neuzticas savai iekšējai balsij. Es nepiekrītu tam, ka latviešiem jūrniecība iesākās tikai ar Valdemāra aicinājumu, esmu pārliecināts, ka jūrā iešana sākās daudz agrāk, bet, protams, tas bija savādāk, jo pietrūka nacionālās pašapziņas un izglītības. Valdemārs ir mūsdienīgās izglītības metodikas pamatlicējs. Pats nebūdam jūrnieks, viņš atrada pareizos cilvēkus, kuri, nežēlojot spēkus un naudu, pacēla jūras lietas; pats nebūdam valodnieks, viņš, lai latviešu valodā iespējami skaidrāk varētu izteikt



►►► 8. lpp.



Kapteiņi gatavojas diskutēt par jūrniecībai svarīgiem jautājumiem.



►►► 7. lpp.

domu, pielika pūles un meklēja iespējas radīt jaunus vārdus un jaunus izteiksmes stilus. Gandrīz divsimt gadu – tas ir tik sen un tik tālu, ka mūsdienu cilvēkam grūti to pat aptvert, savukārt šodienā ir tik strauja, intensīva un aizņemta visādā ziņā, ka, šķiet, nav vietas svaiagai elpai un jaunām idejām.

19. gadsimta vidū bija daudz vietas jaunām idejām, un Valdemāram kā ideju ģeneratoram bija paveicies piedzimt īstajā laikā. Valdemārs aicināja latviešus iet jūrā, un latvieši

šim aicinājumam atsaucās. Mēs tagad aicinām latviešus braukt jūrā, bet viņi ne, viņi brauc uz Īriju un Angliju.”

Arī šodien aktuāls jautājums ir jauno cilvēku ieinteresēšana jūrniecības profesijas izvēlē un starptautiskajām prasībām atbilstošas jūrniecības izglītības iegūšana, tāpēc LKKA prezidents, valde un Latvijas kapteiņi aktīvi iesaistās jūrniecības izglītības problēmu risināšanā, gan diskutējot par šo jautājumu jūrniecības profesionālajās organizācijās, gan aktualizējot to Izglītības

un zinātnes, kā arī Satiksmes ministrijas līmenī. LKKA prezidents kapteinis J. Spridzāns informēja, ka, spriežot pēc Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieru reģistra Kompetences vērtēšanas komisijas locekļu, kuģu īpašnieku un kuģu kapteiņu secinājumiem, jūrnieru profesionālās sagatavotības līmenis pazeminās un ne vienmēr atbilst STCW konvencijas un darba tirgus prasībām.

Kapteiņi atzina, ka pagaidām vēl nav pamata apmierinātībai ar situāciju jūrniecības izglītības jomā un vēl ir daudz darāmā, lai šo sistēmu attīstītu un pilnveidotu.

J. Spridzāns atzīmēja arī, ka daudzi LKKA biedri regulāri tiek pieaicināti Latvijas Jūras administrācijā piedalīties jūrnieru kompetences novērtēšanā, kā arī disciplināro lietu izskatīšanā.

LKKA pārskata gadā iesaistījās arī starptautiskajās jūrniecības aktivitātēs. Kapteinis Ēvalds Grāmatnieks piedalījās CESMA 20. asamblejā, kas notika Itālijā, bet kapteinis Aleksandrs Nadežņikovs piedalījās Jūrniecības konferencē Sanktpēterburgā, kā arī organizēja triju Baltijas valstu kapteiņu asociāciju tikšanos Rīgā. Kapteiņi ir sadarbojušies ar DNB banku, publicējušies industrijas izdevumos. 2015. gadā



Kopsapulci vadija kapteiņi Staņislavs Šmulāns un Andris Benefelds, bet asociācijas finanšu jautājumu aplūkoja kapteinis Artis Ozols.



Antons Ikaunieks.

LKKA padome ir strādājusi saskaņā ar gada plānu un izpildījusi to.

LKKA izveidojusies laba sadarbība ar DNB banku, kuras pārstāvji uzstājās ar prezentāciju un informēja par DNB piedāvājumu klāstu LKKA

UZZIŅAI

2016. gada 1. janvārī LKKA rindās bija 171 biedrs, tai skaitā 98 aktīvie kapteiņi, 25 jūrniecības nozarē strādājošie un 48 pensionētie kapteiņi. 2015. gadā biedru skaits pieauga par 6%, LKKA rindas papildināja 10 jauni kapteiņi. Asociācijas biedru vidējais vecums ir 58 gadi, jaunākajam kapteinim ir 30 gadi, vecākajam 83 gadi.

biedriem un ģimenes locekļiem. DNB banka ir izveidojusi speciālu programmu jūrniekiem.

Par Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas (LKĪA) aktivitātēm klātesošajiem stāstīja kapteinis Antons Ikaunieks, kurš atzina, ka asociācijas lielākās aktivitātes ir palikušas pagātnē, tomēr arī tagad LKĪA piedalās jūrniecības nozares sabiedriskajā dzīvē. Atjaunota pirmskara tradīcija – pulksteņu dāvināšana Latvijas Jūras akadēmijas absolventiem izcilniekiem, asociācija sadarbojas un sponsorē Ainažu jūrskolas muzeju, piedalās diskusijās par jūrniecības izglītības un prakses jautājumiem, kā arī tās biedri Latvijas Jūras akadēmijā lasa lekcijas, palīdz ar diplomdarbu tematu izvēli un vada pašu diplomdarbu izstrādi.

LKKA biedrs un Latvijas Kruinga kompāniju asociācijas (KKA)

prezidents kapteinis Aleksandrs Nadežņikovs iepazīstināja sapulces dalībniekus ar Kruinga kompāniju asociācijas aktivitātēm. No 53 kruinga kompānijām un sertificētiem jūrnieku darbā iekārtošanas kantoriem KKA ir iestājušās 15 kompānijas, tostarp asociācijai pavisam nesen ir pievienojusies „Latvijas kuģniecība”. Kapteinis Nadežņikovs atzina, ka asociācijas biedrus uztrauc jūrniecības izglītības līmeņa pazemināšanās, tai skaitā Latvijas Jūras akadēmijā. Viņš arī uzsvēra, ka ļoti svarīgi, lai kuģu kapteiņi ar lielāku atbildību izturētos pret praktiskajiem. Jābūt pamatoti stingrām prasībām, jo tikai jēgpilni apgūstot praktiskās iemaņas uz kuģa jaunie speciālisti var papildināt studiju programmās apgūtās teorētiskās zināšanas.

Latvijas Kruinga kompāniju asociācija ar prezentāciju piedalījās



Aleksandrs Nadežņikovs.

Sanktpēterburgā notikušajā starptautiskajā seminārā. A. Nadežņikova sagatavotā saturīgā uzstāšanās klātesošajos izraisīja lielu interesi.

Vēl KKA uzsākusi sadarbību ar Latvijas Ārlietu ministriju jūrnieku vīzu jautājumos. „Latvijas jūrniekiem joprojām ir divu veidu pases – LR pilsoņu un nepilsoņu, kas nereti rada pārpratumus saskarē ar ārvalstu migrācijas dienestu amatpersonām,” uzsvēra Nadežņikovs. „Mēs cenšamies šos jautājumus operatīvi risināt, bet ne vienmēr tas sekmējas, tāpēc mums ir ļoti svarīgi no Ārlietu ministrijas saņemt operatīvu un nepastarpinātu informāciju par vīzu, likumdošanas un migrācijas jautājumiem.”

Kapteinis Nadežņikovs arī rosināja kapteiņus ļoti nopietni domāt par savām sociālajām garantijām, pensiju fondu uzkrāšanu, kā arī par nodokļu un pensiju likumdošanu Latvijā. Lai gan pašlaik neviens nav noskaņots ko būtiski mainīt vai pat atklāt diskusijas šajā jautājumā, tas nemazina problēmu, ka jūrnieki vecumdienās var nonākt sociāli neaizsargātu personu grupā.

Runājot par LKKA 2016. gada darbības virzieniem, J. Spridzāns uzsvēra, ka izglītības jautājums nekādā gadījumā nepaliks bez uzmanības, kas kā Nr.1 tika ierakstīts kopsapulces rezolūcijā. Vēl LKKA piedalīsies IFSMA 42. asamblejā, CESMA 21. asamblejā, kā arī uzsāks priekšdarbus CESMA 22. asamblejas uzņemšanai Rīgā 2017. gadā. ■



SM Jūrlietu departamenta direktore Laima Rituma un SM parlamentārais sekretārs Edgars Tavors.



E. Tavors un A. Vjaters.

Jābūt skaidriem uzdevumiem un mērķiem

2016. gada 30. martā Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Kolonnu zālē notika Latvijas Jūrniecības savienības (LJS) gadskārtējā biedru kopsapulce, kurā klāt bija arī Satiksmes ministrijas Jūrlietu departamenta direktore Laima Rituma un Satiksmes ministrijas parlamentārais sekretārs Edgars Tavors. Nozares gada balvu „Par nozīmīgu ieguldījumu Latvijas jūrniecības attīstībā” saņēma tālbraucējs kapteinis Visvaldis Feldmanis un tālbraucējs kapteinis Alberts Evertovskis.

„Ja mēs paši negodināsim savas nozares labākos cilvēkus un jūrniecību kopumā, tad diez vai kāds cits to mūsu vietā darīs, bet ir taču tik svarīgi pateikt paldies cilvēkam par viņa mūža darbu,” sacīja LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters.

Ar nožēlu gan jāteic, ka apsveikšanas brīdī dažādu iemeslu dēļ klāt nebija abu godināmo. LJS šogad iedibināja arī jaunu tradīciju: izteikt pateicību jūrniecības veterāniem, kuri sasnieguši 80 gadu sliekšni, kā arī tiem nozares darbiniekiem, kuri ir bijuši aktīvi jūrniecības nozares popularizētāji. Šoreiz pateicību saņēma Sarma Kočāne, Ēvalds Grāmtnieks un viņa kundze Vija, kā arī Vladimirs Novikovs.

Par kopsapulces centrālo tēmu bija izvirzīta jūrniecības izglītība. Ginta

Šīmaņa veidotā videofilma uzdeva jautājumu, vai jūrniecības izglītība ir Latvijas veiksmes stāsts, un jā-va ielūkoties paveiktajā, esošajās problēmās un nākotnes vīzijās. Par jūrniecības izglītības aktualitātēm stāstīja Latvijas Jūras akadēmijas prorektors Andrejs Zvaigzne un Liepājas Jūrniecības koledžas direktors Vladimirs Dreimanis, bet Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra pārstāvji Roberts Gaīlītis un Kalvis Innuss informēja par Latvijas jūrnieku resursiem.

Lai pievērstu Latvijas jauniešu uzmanību jūrnieka profesijai, jau desmit gadus notiek skolu jaunatnes konkurss „Enkurs”, kura veidošanā aktīvi iesaistās Latvijas Jūrniecības savienība, jo jūrniecības sabiedrība ir ieinteresēta, lai jaunieši iespējami

vairāk uzzinātu par jūrnieka darbu, tā specifiku un darba iespējām.

Viens no nozīmīgiem gada notikumiem jūrniecībā ir „Latvijas jūrniecības gadagrāmata” izdošana, kuras atvēršana parasti notiek un arī šoreiz notika LJS kopsapulces laikā.

Vēlēšanas ienes asumu

Aktīvāk un asāk nekā domāts izvērtās LJS valdes un valdes priekšsēdētāja pārvēlēšana, kas kopumā apātiskajai sapulces gaitai piedeva kaut nelielu asumu. Iepriekšējā sasaukuma divu gadu pilnvaru termiņš bija beidzies, tāpēc vajadzēja lemt, kā turpmāk tiks organizēts LJS darbs, kādus mērķus savai darbībai izvirzīs kopsapulce un kuri būs tie, kas nenogurstoši vedīs šo



LJA studenti tradicionāli piedalās LJS kopsapulcēs.



J. Leimanis.

jūrniecības organizāciju pretī jauniem sasniegumiem.

Kapteinis Antons Ikaunieks puda neapmierinātību ar kārtību, kāda jau gadiem valda LJS valdes darbā. Lai gan Statūti paredz, ka valdei jāsanāk kopā reizi ceturksnī, reāli tas nenotiek. Sazināšanās notiek virtuāli, cilvēki nesanāk kopā, lai spriestu, bet tā vietā bezpersoniski elektroniski izsaka savu viedokli. „Mēs taču esam dzīvi cilvēki un mums būtu kaut jāpaskatās vienam otram acīs,” domā Ikaunieks. Un ir pārliecināts, ka pirms kopsapulces valdei tomēr vajadzētu tikties, lai izrunātu paveikto, caurskatītu finanses, izdiskutētu darba kārtību un apspriestu nākotnei izvirzāmos mērķus. Šim viedoklim pievienojās arī Gunārs Šteinerts, Juris Leimanis un vēl daži LJS biedri.



E. Raitis (no kreisās), A. Zvaigzne, G. Šteinerts un A. Nadežņikovs.



R. Gailītis (no kreisās), A. Zvaigzne, K. Innuss un M. Vīlps.

J. Leimanis: „Esmu bijis pie LJS dibināšanas, tāpēc man ir savs viedoklis par to, ka pēdējos gados mēs neko nedarām, atdusamies uz veciem lauriem. Esam pārvērtušies par pensionāru biedrību, kas kopsapulcē pieņem rezolūciju un tālāk neko nedara. Uzskatu, ka tas neatbilst mūsu statūtiem un mūsu mērķiem.”

LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters atzina, ka vienmēr var strādāt labāk, un pieņēma kritiku, ka bijusi pārlietu formāla pieeja valdes darba organizēšanā, tomēr tas nav kavējis ikdienas darba pildīšanu, un šajā ziņā padarīts nav nemaz tik maz.

Sabiedriskajās organizācijās valda demokrātija, bet tikai līdz brīdim, kamēr tā nav pārtapusi neproduktīvos apvainojumos un destruktīvās darbībās. Šoreiz kopsapulci no tā paglāba Imanta Burvja politiskā un Saeimas darba pieredze. Redzot, ka sapulces dalībniekiem pietrūkst konstruktīvas rīcības plāna, viņš

ierosināja pagarināt valdes un tās priekšsēdētāja pilnvaras uz gadu, lai šā gada laikā meklētu vienotu koncepciju par turpmāko Latvijas Jūrniecības savienības darbības modeli, un ar balsu vairākumu Burvja priekšlikums tika pieņemts.

LJS biedrs Ansis Zeltiņš, jautāts, ko domā par kopsapulcē notikušo un LJS izredzēm, teica: „Šoreiz emocijas ņēma virsroku. Valdes locekļi apvairojušies, ka viņus nesasauc kopā, jo bez sasaukšanas taču kopā nevarot sanākt. Nevajag apvainoties, ir reāli kaut kas jādara. Esmu pārliecināts, ka valdei noteikti ir jāsanāk, arī par dokumentiem un finansēm valdei ir jābūt skaidrībā. Reglamentu vajag. Jūrniecības savienībai tieši tāpat kā jebkurai sabiedriskai organizācijai sevi jāpozicionē, jābūt skaidriem uzdevumiem un mērķiem. Pašlaik viskritiskākā situācija ir ar jaunu biedru piesaisti un finansēm, uz ko arī jāliek vislielākais akcents.”■

Anita Freiberga

Kā pasargāt pasauli no terorisma draudiem?



„Drošības situācija Eiropā kļūst arvien sarežģītāka, un tam iemesls ir Krievijas agresija un masu migrācijas izaicinājumi,” Rīgā pēc ASV Eiropas spēku un Eiropas ziemeļu valstu bruņoto spēku vadības konferences žurnālistiem teica ASV Eiropas spēku komandieris ģenerālis Filips Brīdlovs.

Ģenerālis Filips Brīdlovs uzsvēra, ka konferences gaitā notika ļoti produktīvas diskusijas, kuru galvenais temats bija tas, kādā veidā varētu ne tikai stiprināt aliansi, bet arī veidot divpusējās attiecības. Dalībnieki apsprieda drošības situāciju Eiropā un pauda bažas, ka tā kļūst arvien sarežģītāka.



„Mēs turpinām sastapties ar tiešiem drošības izaicinājumiem pamatā no diviem virzieniem. No austrumiem un ziemeļiem turpinām piedzīvot agresīvo Krieviju, turklāt Krievija arvien mēģina izvērst ietekmi savā perifērijā un arī tālāk. Otrs virziens ir Dienvideiropa, kas piedzīvo masu migrācijas izaicinājumu ar nestabilitātes risku, kā arī maskētu noziedznieku un teroristu pārvietošanos. Reģionā notiekošie konflikti ļauj teroristiskajai organizācijai „Islāma valsts” izplesties kā ļaundabīgam audzējam, iebiedējot

Eiropas valstis ar terorisma draudiem un reāliem teroristu uzbrukumiem,” sacīja Brīdlovs.

Skaidrojot ASV lēmumu uz Eiropu nosūtīt Sauszemes spēku brigādes kaujas grupu, Brīdlovs norādīja, ka no 2017. gada februāra ASV nodrošinās pastāvīgu ar modernu ekipējumu bruņotas kaujas komandas klātbūtni. Tas nodrošinās triju bruņotu armijas brigāžu klātbūtni Eiropā.

„Tas tiek darīts, lai nepieciešamības gadījumā mēs būtu gatavi cīņai un uzvarai. Tas rāda mūsu spēcīgo, sabalansēto pieeju un ir uzticības apliecinājums Eiropai. 2017. gadā mēs atvedīsim bruņotu brigādi, kas būs pilnībā aprīkota ar jaunāko ASV ekipējumu, karavīrus, kas ir apmācīti un gatavi cīņai, izmantojot šo jauno ekipējumu. ASV ar NATO un partneriem turpinās uzlabot NATO spēku gatavību, lai varam būt pārliecināti, ka spējam pretoties jebkādiem draudiem un destabilizējošām situācijām,” norādīja ģenerālis.

Ģenerālis Filips Brīdlovs izteica apņemību stiprināt arī saites starp ASV un Latviju.

„Mūsu sabiedrotie un partneri redzēs lielāku militāro potenciālu, redzēs biežāku bruņutehnikas brigādes klātbūtni un vairāk modernas tehnikas savās valstīs,” piebilda Brīdlovs.

Brūņutehnikas brigādes kaujas grupas ieradīsies uz deviņus mēnešus ilgu rotācijas posmu no ASV, un tām līdzī būs modernais bruņojums, lai varētu piedalīties manevros operācijas „Atlantic Resolve” valstīs, teikts pavēlniecības paziņojumā.

NATO sāk operāciju Egejas jūrā

„Lai palīdzētu apturēt migrantu plūsmu no Turcijas uz Grieķiju, NATO ir sākusi operāciju Egejas jūrā,” paziņoja NATO ģenerālsekrētārs Jenss Stoltenbergs.



NATO štāba izplatītajā paziņojumā teikts, ka NATO ir saskaņojusi nosacījumus, ar kādiem alianse atbalsta Eiropas Savienības reakciju uz bēgļu problēmu un migrācijas krīzi.

„NATO valstu aizsardzības ministri pirms divām nedēļām pieņēma ātru lēmumu, atbildot uz Vācijas, Grieķijas un Turcijas priekšlikumiem. Kopš tā brīža jau notiek saspringts darbs. Mēs piedalīsimies starptautiskajos

centienos nogriezt nelikumīgas ap-rites un nelikumīgas migrācijas ceļu Egejas jūrā, jo šī krīze skar mūs visus un mums visiem ir jāatrod risinājums,” teikts paziņojumā.

Paziņojumā pavēstīts, ka divu diennakšu laikā pēc aizsardzības ministru pieņemtā lēmuma Egejas jūrā ieradusies NATO 2. pastāvīgā Jūras spēku grupa, kas veic izlūkošanu, kontroli un uzraudzību. Alianses kuģi sniegs informāciju Grieķijas un Turcijas krasta apsardzei un citām nacionālajām institūcijām. NATO ģenerālsekretārs puda viedokli, ka tas palīdzēs tām vēl efektīvāk cīnīties pret nelegālās migrācijas tīkliem.

Egejas jūrā Vācijas vadībā izvietoti četri kuģi, kuru personālā ir pārstāvjī arī no Grieķijas, Kanādas un Turcijas. NATO arī nodibina tiešus sakarus ar ES robežapsardzes aģentūru „Frontex”.

Paziņojumā uzsvērts, ka NATO uzdevums nav migrantu kuģu pagriešana atpakaļ. Alianse tikai sniegs informāciju, lai palīdzētu Grieķijas un Turcijas krasta apsardzes dienestiem efektīvāk pildīt darbu.

Stoltenbergs saskatīja šā lēmuma pievienoto vērtību tai ziņā, ka NATO spēj nodrošināt ciešāku sadarbību informācijas apmaiņā starp Grieķiju un Turciju, jo abas valstis ir NATO dalībvalstis, bet Turcija atšķirībā no Grieķijas nav ES dalībvalsts. Viņš puda uzskatu, ka panāktā vienošanās nozīmē arī to, ka Ziemeļatlantijas aliance sadarbojas ar ES ciešāk nekā jebkad agrāk.

NATO ģenerālsekretārs arī uzsvēra nepieciešamību palīdzēt cilvēkiem, kas nonākuši nelaimē jūrā, un sacīja, ka tā ir universāla atbildība. „Tas attiecas uz visiem kuģiem neatkarīgi no tā, vai tie ir NATO vai nacionālas operācijas daļa,” atzīmēja Stoltenbergs.

Nelegālie imigranti, kurus NATO kuģi izglābs Egejas jūrā, tiks nogādāti atpakaļ Turcijā, paziņoja alianses ģenerālsekretārs.

NATO paziņojumā teikts, ka alianses dalībvalstis, pildot savus uzdevumus, ievēros valstu un starptautiskās tiesības.■

Jābūt gataviem reaģēt un spējīgiem aizsargāt

Aizvadītais laiks pasaulei nav nesis mieru, drošību un stabilitāti. Migrantu krīze, robežu drošība, Šengenas nākotne, tas satrauca cilvēkus pasaulē, Eiropā un, protams, arī Latvijā. Vidusjūra ir bijusi Eiropas karstais punkts, tāpēc nevilus rodas jautājums, vai arī Baltijas jūra var kļūt par nelegālo migrantu tranzīta ceļu? Jautājumu ir daudz. Par to, cik droša un pasargāta ir Baltijas jūra, ko mūsu drošības labā dara Latvijas Jūras spēki, kā arī par to, cik atbildīgi pret drošību ir paši cilvēki, stāsta Krasta apsardzes dienesta (KAD) priekšnieks komandkapteinis ARTIS TIRZMALIS.

„Ārkārtas situācijās mums ir jābūt gataviem reaģēt un spējīgiem aizsargāt. Varam teikt paldies Dievam, ka pagaidām Baltijas jūru nav skārusi migrantu plūsma, kā tas ir noticis Vidusjūrā, bet mēs nekad nevaram būt droši, ka tas neskars arī mūs. Jau tagad redzam, ka cilvēki pa sauszemi no Krievijas bēg uz Eiropas valstīm, tai skaitā arī uz Baltijas valstīm. Uzdevumu spektrs palielinās un mainās. Šodien ir vieni aktuālie uzdevumi, bet rīt, ja situācija mainīsies, būs citi, tāpēc jāspēj sekot līdzi gan tam, kas notiek pie mums, gan tam, kas notiek pasaulē. Darbs starptautiskajās organizācijās, kurās mēs piedalāmies, ir ļoti labs indikators tam, kāda virzība notiek pasaulē un kādi ir mūsu uzdevumi,” uzskata Artis Tīrzmālis.

– Vai Latvijas Jūras spēki iesaistās starptautiskajās misijās?

– Kopš 2011. gada Latvijas Jūras spēki piedalās Eiropas Savienības starptautiskajā pretpirātisma militārajā operācijā „ATALANTA”, kas palīdz novērst un ierobežot pirātismu un bruņotas laupīšanas pie Somālijas krastiem. Tā līdz 2016. gada martam misijā „ATALANTA” uz Itālijas karakuģa bija Latvijas Jūras spēku seržants Aivars Balodis, kuru rotācijas kārtībā nomainīja

UZZIŅAI

Atsaucoties uz ES Augstās pārstāves ārlietu un drošības politikas jautājumos F. Mogerīni 2015. gada 23. aprīlī Eiropadomē pausto aicinājumu nekavējoties organizēt KDAP militāro operāciju, ES Ārlietu padome 2015. gada 22. jūnijā pieņēma lēmumu par ES militārās operācijas Vidusjūrā „EUNAVFOR Med” sākšanu. 2015. gada oktobrī Eiropas Savienības valstu karakuģu militārajā misijā „SOPHIA” starptautiskajos ūdeņos Vidusjūrā, Lībijas piekrastē, darbojās seši ES karakuģi, kam dotas pilnvaras apstādināt, uzkāpt uz klāja, pārņemt un iznīcināt cilvēku pārvadātāju peldlīdzekļus, lai apturētu vienu no smagākajām krīzēm pēc Otrā pasaules kara. Misijas štāba mītne ir Romā. Operācijas pašreizējais mandāts ir spēkā līdz 2016. gada decembrim.

nākamais kandidāts. Rotācija notiek pusgadā reizi, tādat pusgadu kāds mūsu Jūras spēku karavīrs pavada šajā reģionā, atrodoties praktiski tikai uz kuģa.

Otrs operāciju centrs ir Romā, tā sauktā operācija „SOPHIA”, kur no Latvijas arī piedalās viens virsnieks. Arī šajā misijā rotācija notiek ik pusgadu, tas ir štāba darbs, un šajā misijā piedalās arī Krasta apsardzes virsnieks.

►►► 13. lpp.

– Pēc kāda principa notiek kandidātu atlase šādām misijām?

– Kandidātam, lai viņš varētu iesaistīties misijā, ir jābūt sasniegušam seržanta dienesta pakāpi vai bocmanim, ir jābūt pietiekami ilgām dienesta laikiem uz Jūras spēku kuģiem, kā arī jābūt izpratnei par to, kā jāsadarbojas, iesaistoties šādās operācijās. Protams, vajadzīga angļu valoda, bet ne tikai labas valodas zināšanas vien, tās ir profesionālās prasības angļu valodas zināšanai, lai cilvēks pārzinātu specifisko terminoloģiju.

UZZIŅAI

ES militāro jūras operāciju „ATALANTA” uzsāka 2008. gada decembrī. Operācijas uzdevums ir sniegt atbalstu to kuģu aizsardzībai, kas nogādā humāno palīdzību Somālijai ANO Pasaules pārtikas programmas ietvaros, kā arī citiem kuģiem pie Somālijas krastiem, novēršot pirātisko uzbrukumu draudus. Šajā operācijā „ATALANTA” kuģi nodrošina kuģu konvojus un kuģu apsardzes vienības, kā arī ir izveidots Āfrikas raga kuģošanas drošības centrs, kas reģionā esošajiem kuģiem sniedz informāciju par pirātu apdraudētajiem rajoniem. Šī ir pirmā ES jūras operācija, kas tiek veikta Kopējās drošības un aizsardzības politikas (KDAP) ietvaros.

– Vai Jūras spēkos dienējošie labprāt vēlas piedalīties šādās starptautiskās misijās un vai tas ir prestiži?

– Patiesībā tas ir prestiži. Nevarētu teikt, ka cilvēki raujas un būtu lielas rindas dalībai misijās, bet vienmēr ir gan kandidāts, gan rezerves kandidāts, tāpēc šajā ziņā problēmu nav. Vēl jāņem vērā tas, ka Latvijas Jūras spēki nav tik lieli un labu kadru nemaz nav tik daudz. Kad komandierim lūdz nosaukt savus labākos seržantus un, kad tas ir izdarīts, tiek paziņots, ka šo mēs ņemsim uz vienu misiju, bet šo uz otru misiju, komandieris ir problēmas priekšā: kā es iztikšu bez saviem labākajiem seržantiem? Tomēr mēs nevaram liegt cilvēkiem piedalīties starptautiskajās misijās, jo tad, kad viņi pēc pusgada atgriežas, viņi ir ieguvuši jaunas zināšanas un pavisam savādāk spēj



A. Tirzmalis (otrais no labās) kopā ar ārvalstu delegāciju.

novērtēt dažādas situācijas, un tas nenoliedzami ir pienesums mūsu Jūras spēkiem. Un tomēr pusgadu mums bez šī cilvēka ir jāiztiek.

Ja runājam par starptautiskajām operācijām, tad tādu ir diezgan daudz, un Latvijas Jūras spēki vairāk nekā citi Latvijas militārie spēki piedalās šādās operācijās. Vispirms jau starptautiskā pretmīnu operācija „Open Spirit”, kas ir uz mācību nosacījumiem balstīta operācija. Gan ārvalstu kuģi un ārvalstu jūrnieki, gan mūsu Jūras spēku kuģi un jūrnieki mācās un tajā pašā laikā iznīcina sprādzienbīstamus objektus.

Ik gadus notiek un arī 2016. gada vasarā notiks starptautiskās mācības „Baltops”, un tas būs 2016. gada lielākais militāro mācību pasākums, kurā piedalīsies arī štāba virsnieki no mūsu bruņotajiem spēkiem.

– Šādas starptautiskās militārās mācības taču var satraukt mūsu Austrumu kaimiņus...

– Attiecībā ar Krieviju NATO vienmēr ir bijusi atklāta. Mēs vienmēr paziņojam, ka gaidāmas mācības, un Krievijai vienmēr ir iespēja uz šīm mācībām nosūtīt savus novērotājus, ko viņi, protams, arī izmanto. Tur nav nekā slēpjama, mācības netiek rīkotas ar mērķi gatavoties uzbrukumam, jo NATO

ir aizsardzības organizācija, tāpēc Krievijai nav iemesla uztraukties. Iespējams, ka satraukums ir mācību sagatavošanas laikā. Līdzīgi kā mēs uztraucamies par Krievijas desantnieku mācībām Latvijas pie robežā, arī Krievija satraucas par NATO mācībām šeit, bet nevajadzētu uzkurināties un saasināt situāciju, jo tās ir ikgadējās mācības.

– Bet vai mums vajadzētu satraukties par to, kas notiek Baltijas jūrā, jo arvien biežāk nākas dzirdēt un lasīt par Krievijas karakuģu aktivitātēm mūsu robežu tuvumā? Kāda patiesībā ir situācija?

– Sāksim ar to, ka Krievijas karakuģu flotes mācības un kuģu pārvietošanās ir bijusi vienmēr, tikai atšķirība tā, ka pēdējā laikā tas notiek biežāk, un mēs to tiešām novērojam. Bet presei acīmredzot ir vajadzīgs kāds asumiņš, un tas diemžēl noturina sabiedrības uzmanību. Līdzīgi kā pasakā, kad zēns vairākas reizes jokojot sauca: „Vilks! Vilks!”, un kad vilks patiešām atnāca, zēna saucienam neviens vairs nepievērsa uzmanību. Sabiedrību vajag informēt par reālām situācijām, kuras nav slepenas, bet rakstīt, lietojot tādus apzīmējumus kā „Krievijas kara kuģi siro”, nozīmē maldināt sabiedrību, vārdu „siro” varētu attiecināt uz pirātiem, kuri savos sirojumos aplaupa kuģus. Sabiedrībai

var rasties maldīgs priekšstats, ka šo informāciju izplata Jūras spēki, lai gan tiem ar šādām publikācijām nav nekāda sakara un tās Jūras spēkiem nekādā veidā nepalīdz. Kas attiecas uz Krievijas karakuģu pārvietošanos, tad jāatceras, ka Kaļiņingrada ir Krievijas anklāvs, un jūras ceļš ir vienīgais, pa kuru viņi no Sanktpēterburgas var tur nogādāt savus kuģus un militāro aprīkojumu, un tas nekādā gadījumā nav pārkāpums, par ko mums vajadzētu uztraukties. Lielāks pamats uztraukumam ir Krievijas politika, piemēram, Ukrainas kontekstā. Lūk, šeit tiešām ir viela pārdomām, bet Krievijas karakuģi Baltijas jūrā un Latvijas robežu tuvumā nav neko pārkāpuši. Un es šobrīd neredzu iemeslu viņiem to darīt, jo mūsu sabiedroto klātbūtne un aktivitātes Baltijas jūrā vēl papildus garantē mūsu aizsardzību. Mēs apdraudējumu neredzam, bet ļoti uzmanīgi visam sekojam līdzi.

– Kā veidojusies un notiek sadarbība Baltijas valstu ietvarā?

– Baltijas valstis savā starpā sadarbojas projektā BALTRON. Turpinās sarunas par Lietuvas un Latvijas jūras novērošanas sistēmu saslēgšanu, kas ir jau vairākus gadus ildzis projekts. Šis process nav vienkāršs, ņemot vērā, ka jāsaprot visas tehniskās nianšes un jānodrošina visas prasības par datu drošības ievērošanu. Jāņem vērā arī tas, ka katra valsts savu novērošanas sistēmu ir būvējusi autonomi un atšķirīgi, tāpēc ne vienmēr izdodas veiksmīgi saslēgt esošās sistēmas, jo atšķiras tehniskās specifikācijas nodrošinājums. Kad projekts būs realizēts, Latvija pagarinās savas jūras robežas novērošanas spēju un mēs praktiski redzēsim visus kuģus, kas iznāk no Kaļiņingradas ostas, tā iegūstot laika handikapu, lai šiem kuģiem sekotu un tos novērotu. Savukārt Lietuva savu novērošanas spēju pagarinās līdz Irbes jūras šaurumam. Kad būs pabeigusi projektu ar Lietuvu, varēsim domāt par sadarbību arī ar Igauniju, jo operatīvai informācijas aprietei šodien ir milzīga nozīme.

Jau tagad Baltijas valstis sadarbojas Baltijas jūras valstu sadarbības organizācijas (*Sea Surveillance*

Cooperation Baltic Sea – SUCBAS) ietvaros, par kuras darbību Latvijā ir atbildīgs Jūras novērošanas sakaru dienests. Tas, piemēram, saņem informāciju no Vācijas par kādu kuģi, ko Vācija ir iekļāvusi *melnajā sarakstā* un kas dodas uz Latviju. Automātiski šis kuģis nonāk arī *SUCBAS melnajā sarakstā*. Mēs šādiem kuģiem pievēršam lielāku uzmanību, jo kuģi *melnajā sarakstā* tāpat vien neieklauj. Tas noteikti ir izdarījis kādu nopietnu pārkāpumu – vai tā ir bijusi vides piesārņošana, kontrabanda vai kādas citas nelegālas darbības. Šādiem kuģiem ir jāreķinās, ka tos īpaši pārbaudīs un uzraudzīs. Bet kuģu īpašniekiem un kuģošanas kompānijām ļoti būtiski ir saglabāt prestižu. Ja tas ir sabojāts, tad seko papildu pārbaudes, bet tas ir zaudēts laiks un nauda. Kuģa īpašnieks, ja vien viņa nolūks nav apzināti pārkāpt likumu, vienmēr centīsies nezaudēt savu prestižu.

Atsevišķi līgumi par glābšanas darbiem Latvijai ir ar Lietuvu, Igauniju un Zviedriju. Regulāri notiek arī ku-

UZZIŅAI

NACGF tika izveidots 2007. gadā un ir brīvprātīgs forums starp 20 valstu krasta apsardžu organizācijām. Forumā galvenais mērķis ir veicināt un atvieglot organizāciju sadarbību, kā arī nodrošināt informācijas un pieredzes apmaiņu. Katru gadu viena no dalībvalstīm organizē ekspertu un dalībvalstu vadītāju sanāksmes.

dažādu valstu organizāciju sadarbību. 2016. gada martā Rīgā Ziemeļatlantijas krasta apsardžu eksperti diskutēs par piesārņojuma likvidēšanu, kontrabandas apkarošanu, vides aizsardzību, meklēšanas un glābšanas, nelegālās migrācijas, kā arī zvejas inspekciju jautājumiem, bet 2016. gada rudenī notiks samits, kurā Latvija prezidentūru nodos nākamajai valstij.

Patiesībā ik reizi, kad saņemam palīgā saucienu, vai tā ir meklēšanas un glābšanas operācija vai naftas savākšanas operācija, tā skaitās operācija, un mēs to tā arī



Jūras spēku Krasta apsardzes centrā.

ģu vizītes. 2015. gada oktobrī Jūras spēku flotiles Krasta apsardzes dienests no Nīderlandes pārņēma prezidentūru Ziemeļatlantijas Krasta apsardžu forumā (*North Atlantic Coast Guard Forum – NACGF*). Šoreiz foruma tēma ir informācijas menedžments, kas ir ļoti svarīgi, lai nodrošinātu veiksmīgu

saucam – operācija, nevis, piemēram, pasākums. Un mēs esam noslogoti, jo šādu operāciju ikdienā tiešām ir daudz. Vienmēr jau var vēlēties, lai mūsu iespējas būtu plašākas, jo aktivitāte uz ūdeņiem pieaug, bieži vien pat tādā veidā, kādā neesam domājuši. ■

Anita Freiberga

Latvijas Jūras spēku flotile kopā ar NATO kuģiem piedalījās taktiskās manevrēšanas mācībās Baltijas jūrā. 23. martā vairāki Latvijas Jūras spēku flotiles un NATO 1. pastāvīgās Jūras spēku grupas kuģi piedalījās kopīgos treniņos Baltijas jūrā. Pēc treniņiem NATO kuģi kopā ar Latvijas un Lietuvas kuģiem ienāca Rīgas ostā, kur uzturējās līdz 27. martam. Tā ir daļa no grupas izvēršanas Ziemeļjūrā un Baltijas jūrā, kas demonstrē alianses solidaritāti un saliedētību ar reģiona valstīm.

Taktiskajā manevrēšanā kuģu grupās Jūras spēku flotili pārstāvēja četri kuģi – M-08 „Rūsīņš”, A-53 „Virsaitis”, A-90 „Varonis” un P-09 „Rēzekne”. Treniņos piedalījās arī vairāki Lietuvas Jūras spēku kuģi.

Mācības ļāva pilnveidot grupas reaģēšanas spējas un savietojamību ar citām vienībām.

„Grupas pirmā vizīte Rīgā šogad sniegs iespēju sākt sadarbību ar vietējām institūcijām un ļaus kuģu komandām izbaudīt vēstures un kultūras iespējas laipni uzņemtajā vizītē Latvijā,” sacīja flotiles admirālis Hosē Enrike



NATO 1. pastāvīgās Jūras spēku grupas komandieris flotiles admirālis Hosē Enrike Delgado un kuģu komandieri 24. martā tikās ar Nacionālo bruņoto spēku komandieri ģenerālleitnantu Raimonu Graubi.



Taktiskās manevrēšanas mācības Baltijas jūrā

Delgado. „Kuģu grupa turpinās sekmēt sadarbību un mācību iespējas ar NATO sabiedrotajiem Baltijā.”

Arī Latvijas Jūras spēku flotiles kuģi regulāri veic uzdevumus NATO sastāvā, darbojoties alianses 2. pastāvīgajā jūras pretmīnu kuģu grupā, kas reizē ir daļa no NATO Reaģēšanas spēkiem.

UZZIŅAI

Pašreiz NATO 1. pastāvīgajā Jūras spēku grupā ir trīs kuģi: flagmanis Spānijas F100 klases fregate „Alvaro de Bazan”, Lielbritānijas 23. tipa fregate „Iron Duke” un Spānijas kaujas apgādes kuģis „Cantabria”.

Šogad NATO Reaģēšanas spēku sastāvā kopumā iekļauti 527 Latvijas karavīri: flotiles kuģis ar 45 karavīru komandu 2. pastāvīgajā jūras pretmīnu kuģu grupā, Militārās policijas vads 37 karavīru sastāvā un 140 karavīru lielā Kājnieku rota Apvienoto reaģēšanas spēku sastāvā Tūlītējas reaģēšanas spēkos, kā arī 240 karavīru lielais Latvijas kontingents (kājnieku rota, kaujas atbalsta elementi, štāba personāls) Baltijas bataljona sastāvā un Speciālo operāciju vienība ar 65 karavīriem Rezerves spēkos. „Alvaro de Bazan” un „Cantabria” no Spānijas, kā arī „Iron Duke” no Lielbritānijas ir NATO 1. pastāvīgās Jūras spēku grupas kuģi, kas pēdējās dienās piedalījušies mācībās Baltijas jūrā.

„Sākotnēji mūsu kuģis tika projektēts zemūdeņu medībām, bet tagad, kad pasaulē ir mierīgāk, tas darbojas daudz plašāk – dodas humānajās misijās, glābj cilvēkus jūrā.



Šādus kuģus redzēsiet arī Vidusjūrā, kur tie dara visu nepieciešamo saistībā ar bēgļiem,” pastāstīja britu fregates „Iron Duke” komandieris Bens Aldoss.

Flotiles komandieris šogad rotācijas kārtībā ir spānis – admirālis Hosē Enrike Delgado. Viņš draudu līmeni Baltijas jūras un Ziemeļjūras reģionā raksturo kā zemu un mācības kopā ar Latvijas un Lietuvas karavīriem, kā arī flotiles vizīti Rīgā sauc par simbolisku žestu, norādot – ir svarīga regulāra NATO kara klātbūtne Baltijas jūrā.

„Mēs vēlamies, lai mūsu sabiedrotie skaidri redz, ka mēs vienmēr būsīm gatavi nepieciešamības gadījumā aizstāvēties ar labākajiem NATO kuģiem,” sacīja Hosē Enrike Delgado. ■

UZZIŅAI

Šī ir viena no četrām NATO Jūras spēku grupām, un visu triju kuģu apkalpēs kopā ir gandrīz 600 NATO jūrnīeku. Šo kuģu pamatfunkcija ir aizsardzība, bet tā kā uz tiem ir plašs ieroču klāsts, strāvas ģenerators, medīķi un arī helikopters, tie ir piemēroti plaša profila misijām.

Latvijas kapteinis Ekvadoras cietumā

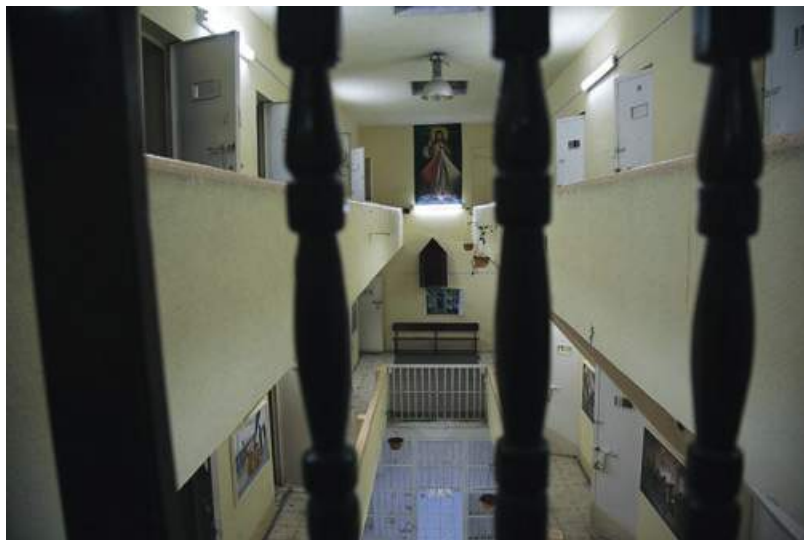
Šis ir patiess stāsts par Latvijas kapteini, kurš strādā kādā Vācijas kuģošanas kompānijā un mēnesi pavadīja Ekvadoras cietumā, jo tika apsūdzēts narkotiku kontrabandā un pat turēts aizdomās par to, ka ir noziedzīga narkotiku pārvadātāju grupējuma organizētājs un vadītājs. Kapteiņa vārds netiek minēts, jo to publiskot nevēlas viņa darba devējs un arī pats kapteinis, lai pasargātu savu astoņdesmit vienu gadu veco māti no nevajadzīgiem pārdzīvojumiem, bet notikušais ir spilgts piemērs tam, cik neapskaužamā situācijā var nonākt kapteinis, kurš ir atbildīgs par visu, kas notiek uz kuģa. Arī tad, ja nav vainīgs. Lūk, kapteiņa stāsts.

Situācija ar narkotiku kontrabandu Ekvadorā, arī Kolumbijā, Venecuēlā, Kostarikā, Hondurasā, Panamā, Gvatemalā un citās šā reģiona valstīs patiešām ir satraucoša, tāpēc tā ir normāla prakse, ka policija kopā ar speciāli narkotiku meklēšanā apmācītiem suņiem pārmeklē kuģi un visas kuģa telpas. Cik zinu, tad Ekvadora ir atteikusies no Interpola pakalpojumiem un paziņojusi, ka pati tiks galā, bet rezultātā tas narkotiku apkarošanā ir radījis pamatīgu robu, pa kuru šajā valstī ienāk un iziet narkotiku kontrabanda no Peru un Panamas, kā arī nelikumīgi tiek transportētas pašā Ekvadorā saražotās narkotikas, un tagad Ekvadora reāli slīkst nelegālajā narkotiku kontrabandā.

Arī tajā dienā, pirms ar kravu pamest ostu, kā jau ierasts, mūsu kuģi pārmeklēja policija ar suņiem un atrada 31 kilogramu tīra kokaīna, kas bija paslēpts konteinerā. Nevis kravā – banānu kastēs, bet īpaši šādam nolūkam izveidotā slēpnī konteinerā iekšpusē tajā vietā, kur

...likums paredz, ja kaut kas notiek uz kuģa, par visu atbild kapteinis – vainīgs, un viss.

konteinerā atrodas aprīkojums, kas saistīts ar ventilācijas lūku. Izrādās, ka vajag tikai atskrūvēt pāris skrūves, lai varētu atvērt vāku un paslēpt kontrabandas precī, tāpēc tiem, kas to izdarīja, nevajadzēja bojāt uzlikto plombu. Narkotikas tika atrastas tikai dažas stundas pēc tam, kad krava bija iekrauta kuģī.



Kad narkotikas tika atrastas, policija pasauca mani, un es, protams, nokāpu kravas nodalījumā, lai iepazītos ar situāciju, bet vecākajam stūrmanim liku visu nofotografēt, lai par notikušo varētu nekavējoties ziņot kompānijas vadībai. Kompānija nekādā veidā nav iesaistīta un nesadarbojas ar narkotiku kontrabandistiem, un par sevi biju pārliecināts, ka simt procentus neesmu vainīgs. Tikpat pārliecināts biju arī par savu apkalpi, jo kompānijai ir ļoti stingri speciālistu un darbinieku atlases principi.

Tālāk viss norisinājās, kā jau šādās situācijās paredz policijas procedūra: pieaicināja vietējo prokuroru un veica atrastās kravas analīzes.

Tika izskatītas vairākas versijas, kā nelegālā krava varēja nonākt konteinerā.

Iesākumā bija aizdomas, ka vainojams šoferis, kurš konteineru ievada specializētajā terminālī, no kura

konteineri tiek krauti kuģos. Tas tiek īpaši apsargāts un tur uzstādītas novērošanas kameras, tāpēc tā vienkārši ienest trīsdesmit kilogramus nav iespējams, to var izdarīt tikai ar transportu. Tika izteikta versija, ka narkotikas konteinerā varēja ievietot tad, kad to no termināļa veda uz kuģi, jo bija agrs rīts, vēl bija tumšs un braucot bija apmēram piecas līdz septiņas minūtes laika, lai to varētu paveikt.

Visbeidzot policija mani aicināja krastā, lai nopratinātu un policijas birojā kārtotu formalitātes. Zvanīju kompānijai un tās pārstāvniecei Ekvadorā, lai konsultētos, kā rīkoties, jo zināju – kamēr esmu uz kuģa, mani no tā nevar pagremt nost bez Interpola, bet, tiklīdz nokāpsu krastā, esmu uz svešas zemes un tieku pakļauts tās likumiem. Ko darīt – iet vai neiet? Kompānijas politika un nostāja bija, ka vajag

▶▶▶ 18. lpp.

▶▶▶ 17. lpp.

sadarboties ar vietējās varas pārstāvjiem. Es gāju sadarboties un tieku apcietināts.

Pratināja mani, divus tehniskos darbiniekus, kuri apkalpo konteinerus un veic to pārbaudes, kā arī vietējās apsardzes darbiniekus. Kad pratināšana bija beigusies, domāju, ka varēšu atgriezties uz sava kuģa, bet advokāts, ko pēc likuma man piešķīra, paziņoja, ka jābrauc uz centrālo policijas nodaļu. Protestēju – uz kāda pamata, bet policija piedraudēja, ka pielietos spēku, ja es pretošos. Saprātu, ka jāsauc „P&I” kompānijas apdrošinātāji, jo no kroņa advokāta nekas labs nav gaidāms.

Sazvanīju Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra vadītāju un Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas prezidentu Jāzepu Spridzānu, kurš man deva noderīgus padomus, skaidroja reālo situāciju un brīdināja, ka vairāki kapteiņi ir apcietināti un jau ilgu laiku netiek atbrīvoti, jo likums paredz, ja kaut kas notiek uz kuģa, par visu atbild kapteinis – vainīgs, un viss. Tieši to pašu teica arī vietējās varas pārstāvis – apgabala prokurors: par visu, kas notiek uz kuģa, atbild kapteinis, un tieši kapteinis ir vainīgs kaut vai tikai tāpēc, ka ir kapteinis.

...vēlāk jau cietuma apsargi stāstīja, ka kāds krievu kapteinis cietumā nosēdējis trīs mēnešus tikai tāpēc, ka bija nokāpis no kuģa.

Jau tad, kad pēc visa notikušā laimīgi atgriezies mājās, devos uz Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrību, tikos ar tās prezidentu Igoru Pavlovu un rosināju viņu, lai tieši mūsu jūrnieku arodbiedrība caur ITF struktūru mudina starptautisko jūrniecību uzsākt cīņu pret šādu praksi, ka kapteinis tiek padarīts par vainīgo jebkurā situācijā, ja izmeklēšana nevar atrast un notiesāt patiesi vainīgo.

Bet, atgriežoties pie notikušā, varu teikt, ka arī šis bija raksturīgs



gadījums, kad likumdošanas nepilnības ļauj turēt aizdomās un tiesāt nevainīgu cilvēku – kuģa kapteinī. Viss bija sācies vienpadsmitos no rīta, tiesa notika divos naktī, un jau otrā rītā piecos es atrados cietumā. Viņi gan to nesauca par apsūdzību, bet par preventīvo aizturēšanu, kas var ilgt trīsdesmit dienas, un, ja šajā laikā neatrod pierādījumus, cilvēks ir jāatbrīvo. No kompānijas pārstāvja Ekvadorā uzzināju, ka arī tad, ja pierādījumus neatrod, bet prokurors tiesā apgalvo, ka noteikti tos atradīs, apcietinājumu var pagarināt līdz pat pusgadam.

Kad notika izmeklēšana, man jautāja, vai esmu šī nelegālā biznesa organizētājs, vai arī tas ir kāds no apkalpes? Mana atbilde bija noliedzīga. Piedevām man bija simtprocentīgs alibi, jo ostā nebiju nokāpis no kuģa, pat nebiju aizgājis uz otru mūsu kompānijas kuģi, kas stāvēja blakus piestātnē. Izmeklētāji jautāja, vai man ir bijuši kādi kontakti ar kravas nosūtītāju, uz ko atbildēju, ka esmu kontaktējies tikai ar aģentiem, tāpēc man nevienā punktā nebija kur piesieties. Mans lielais pluss bija tas, ka ne mirkli neatrados krastā, jo vēlāk jau

cietuma apsargi stāstīja, ka kāds krievu kapteinis cietumā nosēdējis trīs mēnešus tikai tāpēc, ka bija nokāpis no kuģa.

Kamerā, kurā mani ievietoja, pateicoties advokātu pūliņiem, bija astoņi cilvēki, kas nebija recidivisti, bet cietumā atradās par sīkiem pārkāpumiem – braukšanu bez tiesībām un ātruma pārsniegšanu. Cietumā pret mani izturējās cilvēcīgi, ārsts sniedza nepieciešamo palīdzību, kad no pārdzīvojumiem uzleca asinsspiediens. Izjutu, cik neiespējami ir dzīvot būrī, ja esi pieradis pie jūras plašumiem.

Kuģi atbrīvoja pēc trim dienām, un tas ar maiņas kapteini turpināja reisu. Pateicoties kompānijas un advokātu pūlēm, un arī tāpēc, ka pret mani nebija nekādu pierādījumu, mani no ieslodzījuma atbrīvoja pēc mēneša.

Trīs dienas pēc notikuma ar manu kuģi televīzijas ziņās rādīja, ka kādā Ekvadoras ostas terminālī konteinerā atrasti 120 kilogrami narkotiku. Kādam kapteinim paveicās, jo tas nenotika uz kuģa. Jautājums, kāpēc nenotiek reāla cīņa ar narkotiku kontrabandu, patiesībā ir pilnīgi lieks. Šo valstu, tai skaitā Ekvadoras, ierēdņu algas ir tik mazas, ka nav grūti pierunāt cilvēkus uz nelikumīgām darbībām, par kurām labi samaksā. Piemēram, aģenti pelna trīs simtus dolāru mēnesī, bet kaut cik normālai dzīvei būtu vajadzīgs vismaz tūkstotis.

Kad jau biju atceļā uz mājām, sazinājos ar kompāniju un sacīju, ka pagaidām Ekvadorā atgriezties nevaru, jo advokāti teica, ka būs vajadzīgs kāds laiks, lai iztīrītu visus failus, kuros figurē mans uzvārds. Un gadījumā, ja vēlreiz atgadīsies kaut kas līdzīgs, tad ar mēnesi, pat trim mēnešiem cauri netikšu.

Aprīlī atkal došos jūrā. Lai gan jau pagājuši vairāk nekā trīs mēneši, zināma fobija tomēr ir, tāpēc lūdzu kompāniju, lai mani ieliek reisā Kolumbija – Kostarika – Filadelfija. Arī Kolumbija ir ļoti bīstams reģions, bet tur kuģis stāv uz enkura un to apsargā privāta apsardzes kompānija, tāpēc nav tieša kontakta ar krastu.■

Uzklausīja Anita Freiberga

Kuģu plūsma caur Suecas kanālu

Kravu pārvadājumu kritums pasaulē 2015. gadā, ko izraisīja Ķīnas ekonomikas bremsēšanās, bija pamats arī tam, ka gada otrajā pusē samazinājās kuģu plūsma caur Suecas kanālu. Kanāla ieņēmumi kritās par 5,3% – līdz 5,18 miljardiem dolāru. Neskatoties uz to, kravas tonnāža caur Suecas kanālu palielinājās par 3,6%. Vairāk nekā 34% no kopējā kanālu šķērsojošo kuģu skaita bija konteinerkuģi, vairāk nekā 16% – beramkravu kuģi.■



Atkritumu apsaimniekošana joprojām ir grūts uzdevums

Pagājuši jau gandrīz trīs gadi, kopš MARPOL 73/78 V pielikuma stāšanās spēkā, bet kuģošanas kompānijām atkritumu apsaimniekošana uz kuģiem joprojām ir grūts jautājums. Lai gan paveikts daudz, lai kuģošana kļūtu videi draudzīgāka, ir ne mazums iespēju to vēl tālāk uzlabot. Atkritumu apsaimniekošanas ziņā līdz pilnībai vēl tālu kaut vai tāpēc, ka daudzās ostās joprojām nav izveidota piemērota atkritumu savākšanas sistēma un trūkst jaunu atkritumu pārstrādes.

Plastmasa piesārņo pasaules jūras

Vidēji 18 tūkstoši plastmasas atkritumu gabalu peld katrā pasaules okeāna kvadrātkilometrā, kas rada toksisku piesārņojumu, no kura



cieš aptuveni 44% jūras zīdītāju, 86% jūras bruņurupuču un 90% putnu. Austrālijas zinātnieki celj trauksmi par to, ka pasaules okeāni un to ekosistēmas ir apdraudētas, bet jo īpaši apdraudēta ir Austrālija, ņemot vērā, ka okeānu straumes lielu daļu piesārņojuma nes tieši uz Austrālijas ūdeņiem un krastiem.

Bezpilota lidmašīnas sekos jūras piesārņojumam Bosforā



2015. gadā no 55 tūkstošiem kuģu, kas izgāja cauri Bosforam, 90 radīja vides piesārņojumu, kas tiek lēsts viena miljona dolāru apmērā. Augu diennakti tur uzraudzību veic patruļkuģi un helikopteri. „Kad piesārņojums ir atklāts, tas tiek fotografēts, tiek ņemti piesārņotā ūdens paraugi, rakstīti attiecīgi ziņojumi un uzlikti sodi kuģiem, kuri radījuši piesārņojumu, kas pārsniedz pieļautās robežas. Lai uzlabotu kontroles iespējas, 2016. gada martā Turcijas Jūras uzraudzības departaments sāka izmantot

bezpilota lidmašīnas. Stambula viena no pirmajām izmanto šo tehniku, lai kontrolētu piekrasti, jūras teritoriju, kuģu darbības un veiktu vides uzraudzību.

2015. gadā Eiropas Jūras drošības aģentūra (EMSA) un Eiropas Kosmosa aģentūra (ESA) nāca klajā ar kopīgu paziņojumu par bezpilota lidmašīnu izmantošanas projektu, kas paredz kuģu uzraudzību, piemēram, SOx emisiju noteikšanai jūrā.

Kuģu radītais troksnis apdraud jūras iemītniekus

Jaunākie zinātniskie pētījumi liecina, ka kuģu radītais augstfrekvences troksnis pasaules okeānos daudz vairāk, nekā bija domāts, atstāj negatīvu ietekmi uz vaļiem



un delfīniem. ASV pētnieki ir dokumentējuši, ka vidēji augstfrekvences troksnis sasniedz 20 000 Hz, un šis troksnis tiek salīdzināts ar slepkavu, kas jūras dzīvnieku sadzen tīklos vai liek mesties krastā.■

Stājās spēkā IMDG kodeksa jaunā versija 37-14

2016. gada 1. janvārī stājās spēkā Starptautiskā jūras bīstamo kravu kodeksa IMDG jaunākās prasības, kas ietvertas izdevumā 37-14. Galvenās izmaiņas paredz jaunu, vienkāršotāku kodējumu izvietojuma un segregācijas prasību nodrošināšanai. Tāpat tiek pievienoti un dzēsti vairāki vielu vai materiālu veidi bīstamo vielu sarakstā, piemēram, spuldzes tiek svītrotas no bīstamo kravu saraksta. Saskaņā ar starptautiskajām prasībām ostu termināļu un/ vai loģistikas komersanta darbiniekiem, kas ikdienas pienākumu veikšanai tiek iesaistīti bīstamo iepakoto kravu aprītē, jābūt apmācītiem saskaņā ar IMDG kodeksa prasībām un termināļa specifiku.■

IMO cirkulārs drošības prasību ievērošanai beramkravu pārvadājumos

IMO jūras kravu un konteineru pārvadāšanas apakškomiteja, kas izskata ar dažādu kravu pārvadāšanas drošības prasību ievērošanu saistītus jautājumus (*Sub-Committee on Carriage of Cargoes and Containers CCC*), izdevusi informatīvu cirkulāru, kas vērs beramo kravu



pārvadātāju, apkalpojošo termināļu un piegādātāju uzmanību uz drošības prasību ievērošanu beramām kravām ar risku sašķidrināties jūras pārvadājuma laikā. Tiek vērstā uzmanība uz to, ka IMSBC kodeksa prasības ir saistošas un atbildīgajām pusēm jānodrošina to ievērošana, lai nākotnē izvairītos no jūras negadījumiem. Cirkulārs pieejams IMO mājas lapā.■

Balasta ūdeņu konvencijai pietrūkst vairs tikai 0,26% tonnāžas

2015. gada beigās jūrniecības nozare gaidīja ar aizturētu elpu, bet IMO rēķināja, vai pietiks tonnāžas, lai stātos spēkā Balasta ūdeņu apsaimniekošanas konvencija (Starptautiskā konvencija par kuģu balasta ūdeņu un nosēdumu kontroli un apsaimniekošanu), ko līdz aizvadītā gada beigām bija ratificējušas 40 valstis. Izrādījās, ka pietrūkst pavisam maz – bija 34,56%, bet vajadzēja 35% no pasaules kopējās kuģu tonnāžas. 2016. gada februārī konvenciju ratificēja Beļģija, kurai pieder 0,18% no pasaules flotes tonnāžas, un tagad atlikuši vien 0,26%, lai konvencija stātos spēkā. Notiek sarunas ar tiem kuģošanas nozares spēlētājiem, kuri varētu

dot pietrūkstošo tonnāžu, bet tas nebūt nav viegls uzdevums: lai pievienotos konvencijai, daudzu valstu kuģu īpašniekiem ir jāveic kuģu pārbūve, lai to balasta ūdeņu attīrīšanas iekārtas atbilstu prasībām, bet tas savukārt saistīts ar finanšu resursiem. Un ar iekārtu uzstādīšanu viss vēl nav galā. Uz kuģiem būs vajadzīgi speciālisti, kuri apkalpos iekārtas, tās būs jāuztur un tām regulāri vajadzēs veikt profilaktisko apkopi dokos. Daudzi kuģi ir tik novecojuši, ka tiem attīrīšanas iekārtas nemaz nevar uzstādīt, tāpēc vajadzēs izmantot ostu pakalpojumus. Pagaidām tonnāžas nepietiek. Izrādās, ka reizēm vieglāk pārkāpt sunim, nekā tikt pāri tā astei.■

Amerikāņu faktors

Bez IMO Balasta ūdeņu apsaimniekošanas konvencijas prasībām ir vēl kāds apstāklis, kas ievērojami ietekmēs starptautisko jūras kravu pārvadājumu tirgu, un tās ir ASV Krasta apsardzes (*United States Coast Guard – USCG*) noteiktās balasta ūdeņu apstrādes prasības. Visdrīzākajā laikā kuģu īpašnieki un operatori saskarsies ar diviem standartiem. Piemēram, ja kuģošanas kompānijas bizness ir Singapūrā un kravu pārvadājumi notiek

tikai starp Singapūru un Austrāliju, tad USCG noteikumi tos neietekmēs, bet, ja kuģu maršrutā ir ASV ostas un teritoriālie ūdeņi, tad kuģu īpašniekiem būs jāievēro gan IMO, gan USCG noteiktie standarti un prasības, kas tomēr ir atšķirīgas, tāpēc kuģu īpašniekiem un operatoriem, ieguldot līdzekļus kuģu aprīkošanā ar balasta ūdeņu attīrīšanas iekārtām, vajadzētu pārliecināties, vai ar vienu šāvienu izdosis nošaut divus zaķus.■

Panamas skandāls pievērs uzmanību kuģu karogiem

Pēc Panamas dokumentu publicēšanas, kas pasaulei it kā negaidot atvēra acis uz nodokļu nemaksāšanas problēmu, arī Starptautiskā Transporta darbinieku federācija (ITF) pēkšņi pamodās un pievērsa uzmanību tādai sociāli kaitīgai sistēmai kā kuģu reģistrēšana zem lētajiem karogiem.

ITF ģenerālsēkretārs Stīvens Kots: „Ērtais karogs (FOC) ir spilgts piemērs tam, kā notiek izvairīšanās no nodokļu maksāšanas. Panama ir pasaulē lielākais ērtais karogs un nodokļu paradīze daudzu valstu kuģošanas kompānijām. Un kas



par to maksā visaugstāko cenu? Jūrnieks, kuram ir sliktāki darba apstākļi un zemāks atalgojums, jo lētā karoga sistēma paver zemāka atalgojuma un lētāka darbaspēka iespējas.”■

“Latvijas kuģniecība” atgriežas Latvijas aprītē

2011. gadā, kad no “LSC Shipmanagement” valdes priekšsēdētāja amata aizgāja Ansis Zeltiņš, viņš intervijā teica, ka kuģošanas biznesam – flotes darbībai – ir liela inerce, kura tai ļauj kādu laiku mierīgi turpināt strādāt ierastajā ritmā. “Bet, ja domājam par biznesu ilgtermiņā, tad, protams, tā nevar strādāt, jo, lai sasniegtu noteiktu rezultātu, ir jābūt stratēģijai, kas nosaka darbības principus, jābūt skaidram darbības mērķim. “Latvijas kuģniecība” jau ilgu laiku atrodas tādā kā puspakārtā stāvoklī, kas, ilgtermiņā novājina kompāniju. Kuģošanas bizness ir balstīts uz ilgtermiņa līgumiem, tāpēc ir ļoti svarīgi, lai kompānija būtu pareizi uzminējusi biznesa attīstību pasaulē ilgtermiņā,” toreiz intervijā savas bažas pauda Zeltiņš.

Pēdējo piecu gadu laikā gan kompānijā “Latvijas kuģniecība” (LK), gan likumsakarīgi arī tās meitas uzņēmumā “LSC Shipmanagement” ir notikušas lielas pārmaiņas: par kompānijas īpašnieku kļuvusi “Vitol” grupa visvairāk enerģijas velta aktīvai darbībai starptautiskajā jūras kravu pārvadājumu tirgū, precīzi definējot gan savas darbības stratēģiju, gan darbības mehānismu, kas ļaus realizēt ieceres un sasniegt izvirzītos mērķus. LK valdes priekšsēdētājs Roberts Kirkups paudis viedokli, ka „Latvijas Kuģniecība” ar ļoti līdzīgu struktūru kā tagad var pārvaldīt 30 līdz 36 kuģus, un tieši tad uzņēmuma struktūra darbosies ļoti efektīvi.

Vispirms gan jaunajiem īpašniekiem nācās nopulēties, lai samazinātu



zaudējumus, kas kompānijai bija radušies iepriekšējās darbības rezultātā. Tieši 2015. gads ienesa būtiskas pārmaiņas LK darbībā. Ar vairākām personām, to skaitā agrākajiem valdes un padomes locekļiem, tika noslēgts mierizlīgums, kas ļāva izbeigt gadiem ilgušos strīdus un pavēra iespēju koncernam koncentrēties uz pamatdarbību

– sniegt saviem klientiem pakalpojumus ar modernu tankkuģu floti, ko vada profesionālas Latvijas apkalpes un krasta darbinieki, kuri nodrošina augsti profesionālus pakalpojumus atbilstoši starptautiskajiem drošības standartiem. “Mēs pieliekam visas pūles, lai krava vienmēr tiktu pārvadāta droši un atbilstoši visaugstākajiem vides aizsardzības standartiem un precīzi laikā atbilstoši klientu prasībām,” teikts LK mājas lapā.

Kopš LK privatizācijas ir pastāvējušas bažas, ka “Latvijas kuģniecība” varētu neturpināt jūras kravu pārvadājumu biznesu un no kompānijas slavas pāri paliktu tikai atmiņas, tomēr tagad izrādās, ka bažas bijušas veltīgas, jo ar jaunā īpašnieka atnākšanu mainījusies koncerna politika: LK vēlas atgriezties Latvijas aprītē un patiešām kļūt par Latvijas kompāniju, un tam apliecinājums ir jau realizētie un vēl tikai iecerētie projekti. “Esam ieinteresēti, lai Latvijā tiešām attīstītos jūrniecības nozare,” saka “LSC Shipmanagement” administratīvā direktore Ilze Bērziņa. “Un likumsakarīgi, ka kompānijas uzmanība vispirms tiek veltīta jauno jūrnieku sagatavošanai un šajā virzienā notiek aktīvākā darbība, veidojot dažādas programmas.”

►►► 22. lpp.

UZZIŅAI

“LSC Shipmanagement” ir AS “Latvijas kuģniecība” 100% piederoša sabiedrība ar ierobežotu atbildību. Tā veic pilnu kuģu tehnisko vadību un nodrošina efektīvu un drošu kuģu ekspluatāciju, piedāvā konsultācijas kuģu jaunbūvju projektu izstrādē un kuģu tehniskā stāvokļa novērtēšanā, kā arī komplektē apkalpes naftas un ķīmiskajiem tankkuģiem. “LSC Shipmanagement” tehniskajā pārraudzībā pašlaik ir 23 moderni tankkuģi.

▶▶▶ 21. lpp.

LK sekmīga darbība un tālākā attīstība ir atkarīga no profesionāla un saliedēta krasta un jūras personāla darba. Par kompānijas krasta darbību un aktivitātēm aģentūra "LSC Shipmanagement" administratīvā direktore Ilze Bērziņa.

UZZIŅAI

Vidēji 88% (četrpadsmit kuģi) no LK koncerna flotes tiek nodarbināti laika nomā, vidējais izmantošanas laiks tai flotes daļai, kas strādāja laika nomā un saskaņā ar berbouta frakts līgumiem, bija 7,2 mēneši.

Krasta politika vērsta uz ilgtspējīgu attīstību

– Kā varētu izskaidrot to, ka briti, kas tagad ir LK īpašnieki, bija tie, kas mudināja skatienu vērst uz Latvijas pusi? Kāda varētu būt viņu interese?

– Es nevaru komentēt kompānijas īpašnieku politiku, bet mēs tiešām izjūtam, ka ar "Vitol" grupas atnākšanu LK notiek attīstība. Tiek veidotas dažādas atbalsta programmas studentiem un jūrniecības nozares attīstībai, tiek papildināta flote. Šobrīd "LSC Shipmanagement" pārvaldībā ir divdesmit viens kuģis, līdz 2016. gada maija beigām mūsu tehniskajā pārraudzībā esošo floti papildināsim ar trim jaunzūbvētiem kuģiem naftas un ķīmisko vielu pārvadāšanai. Pirmo

no trim kuģiem – 183 metrus garo tankkuģi "Elandra Spruce" – saņemām jau 11. janvārī. Nākamais tankkuģis "Elandra Palm" floti papildinās aprīlī, bet maijā tai pievienosies "Elandra Oak". Kompānijas vadība arī 2017. gadā sola jaunus kuģus, un tas ir uzskatāms apliecinājums tam, ka kompānija attīstās un domā par turpmākajām iespējām un darbības paplašināšanu. Arī savā ikdienas darbā jūtam pārmaiņas, kas saistītas ar darba apstākļu uzlabošanu un krasta darbiniekiem sniedz pārliecību, ka viss attīstās.

– Kāda ir kompānijas kadru politika attiecībā uz krasta personālu?

– "LSC Shipmanagement" galvenokārt piesaista Latvijas speciālistus, jo esam pārliecināti, ka mums tiešām ir profesionāli speciālisti. Tehniskās uzraudzības un jūras drošības uzraudzības intendanti pārsvarā ir strādājuši mūsu kompānijā par kuģu kapteiņiem un vecākajiem mehāniķiem, tāpēc viņi ļoti labi pārzina visu darba specifiku un kvalitātes vadības sistēmas. Tā kā cilvēki ir bijuši gan vienā, gan otrā pusē, viņu kompetences līmenis patiešām ir augsts, viņi lieliski orientējas un pārzina kā krasta, tā arī jūras darba specifiku. Lai gan mums nav nepieciešamības meklēt speciālistus ārpus kompānijas, jāteic, ka darbā stājas arī cilvēki, kuri pirms tam strādājuši kādā no ārzemju kuģošanas kompānijām un, redzot mūsu darba piedāvājuma sludinājumu,

ir izvēlējušies atgriezties Latvijā. Varam būt apmierināti, jo, kas attiecas uz mūsu kompāniju, reāli darbojas reemigrācijas plāns. Pašlaik jau divi augsta līmeņa speciālisti ir atgriezušies un strādā "LSC Shipmanagement".

– Ja augsta līmeņa speciālisti izvēlas strādāt "LSC Shipmanagement", vai tas varētu būt tāpēc, ka jūsu piedāvātais atalgojums ir konkurētspējīgs?

– Uzskatām, ka tas ir viens no aspektiem, un to apliecina speciālistu interese par darba iespējām.

– Teicāt, ka kompānijas politika paredz atbalstu jauniešiem, kuri izvēlējušies jūrnieka profesiju.

– Esam atjaunojuši ciešāku sadarbību ar Latvijas Jūras akadēmiju. Vispirms LK piešķir stipendijas, 300 eiro mēnesī, ko akadēmijas studenti saņem pusotru gadu. Protams, lai pretendētu uz stipendiju un mēs studentu varētu labāk novērtēt, ir noteikti kritēriji: pretendentam jābūt pēdējā gada studentam, izgājušam praksi uz kāda no "LSC Shipmanagement" tehniskajā pārvaldībā esošajiem kuģiem, un vidējā studiju atzīme nevar būt zemāka par septiņi. Mūsu mērķis ir palīdzēt attīstīt jūrniecības izglītību un vairo studentiem vēlmi strādāt pašiem ar sevi, attīstīt sevi un pilnveidot zināšanas, bet stipendija ir stimuls to darīt. Esam pārliecināti, ka stipendijas ir viens no mūsu kompānijas ieguldījumiem Latvijas jūrniecības izglītībā. Vēl tikai vēlos piebilst, ka ar studiju stipendijas piešķiršanu mēs necenšamies studentu obligāti piesaistīt savai kompānijai, viņam nav jānoteikti jāatstrādā uz mūsu kuģa, tas nav mūsu uzstādījums. Bet, ja labi izglītots jauns speciālists izvēlēsi darbu mūsu kompānijā, mēs par to būsīm tikai priecīgi.

– Kāpēc uzmanību veltāt tikai LJA?

– Pirmais projekts, ko īstenojām LJA, bija tāds kā pilotprojekts, lai mēs paši pārliecinātos, kā tas darbojas. 2016. gadā izskatīsim iespēju piešķirt stipendijas Liepājas Jūrniecības koledžas studentiem un, lai gan Novikontas Jūras koledžai ir



nedaudz cits profils, izvērtēsim iespēju sadarboties arī ar viņiem. Šīs mācību iestādes ir ļoti atšķirīgas, ar katru jāveido individuāla sadarbības forma, vienotu standartu nevar piemērot.

– Vai pilotprojekts ir attaisnojis jūsu cerības?

– Viennozīmīgi jā. Šo stipendiju mēs nodibinājām sadarbībā ar Vītoli fondu, un jāteic, ka fonds veic lielu darbu – novērtē studentu sekmes, izskata atskaites un reizi pusgadā veic tādu kā studenta sekmju auditu. Viena no Vītoli fonda prasībām ir, lai students uzraksta atskaites vēstuli par to, kā izlietojis piešķirto stipendiju. Saņemot no studentiem šīs vēstules, rodas pacilājoša sajūta, jo redzam, ka mūsu stipendija palīdz viņiem pilnveidot sevi un attīstīties. Pārliecināties, ka nauda lielākoties tiešām tiek ieguldīta izglītībai, studenti apmeklē dažādus kursus. Ir prieks uzzināt, ka nauda tiek tērēta saprātīgi.

Latvijas Jūras akadēmijas prorektora Andreja Zvaigznes komentārs: “Mēs augsti novērtējam līdzšinējo sadarbību ar “Latvijas kuģniecību” un esam pārliecināti, ka kompānijas iniciatīva ar stipendijām papildus atbalstīt labākos jūrniecības studentus motivēs viņus pilnveidot savas profesionālās zināšanas un iemaņas. Nozares uzņēmumu atbalsts studentiem ļauj iegūt pārliecību, ka pēc studiju beigšanas viņiem ir iespēja dabūt darbu tepat Latvijā, kur savas zināšanas un profesionālās spējas likt lietā, stiprinot mūsu valsts labklājību un tautsaimniecību.”

– Līdztekus stipendiju atbalsta programmai LK iegulda naudu arī LJA tehniskā aprīkojuma pilnveidošanā.

UZZIŅAI

Paredzams, ka ik gadus AS “Latvijas kuģniecība” stipendija 300 eiro apmērā tiks piešķirta četriem studentiem. To izmaksās reizi mēnesī laika posmā līdz piecpadsmit mēnešiem. Ar plašāku informāciju par stipendiju un stipendiju konkursa kritērijiem var iepazīties uzņēmuma mājas lapā <http://www.lk.lv/lv/karjera/as-latvijas-kuģnieciba-stipendija>.

S. Žurzdina (pa kreisi) un I. Bērziņa.



– 2015. gadā sadarbībā ar Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrību Latvijas Jūras akadēmijā izveidojām kuģa komandtilta simulatoru. Mēs veidojām vizuālo fonu no mūsu kuģu fotogrāfijām, kas rada reālu kuģa atmosfēras iespaidu. Šā gada aprīlī LJA atklāja elektromehāniku apmācības simulatoru, kura izveidi pilnībā sponzorēja mūsu kompānija. Šo speciālistu sagatavošanai mēs pievēršam īpašu vērību, jo, raugoties nākotnē, paredzam, ka elektromehāniķi varētu kļūt par deficītu darba tirgū. LJA izlaidumos ļoti uzskatāmi var pārliecināties, cik maz absolventu ir elektromehāniku specialitātē salīdzinājumā, piemēram, ar kuģu vadītājiem. Jau tagad darba tirgū notiek cīņi par šiem speciālistiem.

LK pieteikums atgriezies Latvijas jūrniecības aprītē tiek apliecināts arī ar sabiedriskām aktivitātēm. Kompānija finansiāli atbalsta LJA zinātnisko konferenci, kas ik gadus notiek aprīlī, un LK valdes priekšsēdētājs šogad pirmo reizi atklāj šo konferenci. Kuģniecības speciālisti konsultē studentus par diplomdarbu tematu izvēli, ir diplomdarbu vadītāji, kā arī piedalās eksāmenu vērtēšanā. LJA 2016. gada izlaidumā kompānija trim saviem favorītiem dāvināja ādas aviomakus, kuros, dodoties jūrā, var salikt visus nepieciešamos dokumentus. Kompānija ir apņēmības pilna iedibināto

UZZIŅAI

SIA “LSC Shipmanagement” ir saņēmusi atbilstības sertifikātus piemērojamajam Starptautiskajam drošības vadības kodeksam (ISM kodekss) un ISO 14001 un ISO 9001 standartiem. “Lloyd’s Register” izdots atbilstības dokuments apliecina, ka sabiedrība spēj vadīt naftas tankkuģus un ķīmiskos tankkuģus saskaņā ar noteiktajiem drošības un kvalitātes standartiem. Sabiedrība un visi kuģi atbilst konkrētām drošības un vides aizsardzības prasībām visā pasaulē, tostarp ASV Krasta apsardzes kuģniecības standartiem un ASV vides aizsardzības normatīvajiem aktiem OPA-90, VGP utt.

tradīciju turpināt, jo īpaši suminot savus stipendiātus. Vēl LK finansiāli atbalsta vidusskolēnu konkursu “Enkurs”, ir iestājusies Latvijas Kruvinga kompāniju asociācijā un godīgi atzīst, ka nav nemaz tik viegli atgriezties jūrniecības aktivitāšu aprītē, bet tas nenoliedzami ir ļoti patīkami.

Darbs jūrā – no kadeta līdz kapteinim un vecākajam mehāniķim

Par to, kā tiek veidota kadru politika darbam jūrā, stāsta “LSC Shipmanagement” Flotes personāla daļas direktore Sanita Žurzdina.

▶▶▶ 24. lpp.

▶▶▶ 23. lpp.

– Kompānijas politika bija, ir, un arī būs audzināt savus kadrus no kadeta, klāja vai mašīntelpas līdz kapteinim un vecākajam mehāniķim. Pilnīgi visi mūsu kompānijas vadītāji un superintendanti atzīst, ka tieši šī politika dod vislabākos rezultātus. Tā kā mūsu flote palielinās, pagaidām ar pašu spēkiem vien nepietiek, tāpēc nākas piesaistīt arī tā sauktos jaunpienācējus no citām kompānijām, un ne tikai ierindniekus, bet arī virsniekus, piedāvājot konkurētspējīgu atalgojumu un bonusu sistēmu,

UZZIŅAI

LK kapteiņu vidējais vecums ir 39 gadi (vidējais vecums var būt mainīgs atkarībā no apkalpes maiņas), kapteiņa vecāko palīgu vidējais vecums ir 36 gadi, vecāko un otro mehāniķu palīgu vidējais vecums ir 45 gadi.

piemēram, apdrošināšanu un mācību kursu apmaksu. Par laimi jāteic, ka ir liels skaits interesentu, tāpēc mums ir iespēja izvēlēties vislabākos speciālistus. Tas, protams, notiek sadarbībā ar superintendantiem, jo tieši viņi vislabāk var novērtēt speciālistu atbilstību kompānijas un kuģošanas drošības prasībām.

Kadetu programma

– Domājot par kompānijas attīstību un kadru politiku ilgtermiņā,



- Esi sekmīgi izgājis un aizdevējs jūras praksei uz koda no LK meitas kompānijas SIA "LSC Shipmanagement" tehniskajā pārvadātā esošajiem kuģiem.
- Esi pēdējā mācību gada students;
- Tava jūras pieredze ir ne mazāk kā 4 mēneši;
- Tava vidējā atzīme ir 7 vai augstāka.



AS "Latvijas kuģniecība"
ir vienā no lielākajiem pasaules kuģu būvniecības uzņēmumiem, kas nodarbojas ar kuģu būvniecību, remontu un pakalpojumu sniegšanu. Uzņēmuma galvenā darbība ir kuģu būvniecība, remonts un pakalpojumu sniegšana. Uzņēmuma galvenā darbība ir kuģu būvniecība, remonts un pakalpojumu sniegšana.



JSC Shipmanagement
ir AS "Latvijas kuģniecība" 100% pilnvarotā meitarsabiedrība ar reģistrētu kapitālu, kas nodarbojas ar kuģu būvniecību, remontu un pakalpojumu sniegšanu. Uzņēmuma galvenā darbība ir kuģu būvniecība, remonts un pakalpojumu sniegšana.



"Latvijas kuģniecība" īpašu vērību velta jaunajai kadetu programmai, tāpēc ļoti nopietni attiecas pret sadarbību ar Latvijas Jūras akadēmiju, Liepājas Jūrniecības koledžu, kā arī Novikontas Jūras koledžu. Tas tāpēc, lai mums būtu labi sagatavoti jaunie speciālisti, kuri pie mums iziet savu jūras praksi, apgūst praktiskās iemaņas, lai, kāpjot pa karjeras kāpnēm, izaugtu par vadošajiem speciālistiem. 2014. gadā uz mūsu kuģiem jūras praksi izgāja 123 kadeti, 2015. gadā bija 111 praktikanti. Aptuveni puse no visiem studentiem, kam vajadzīga jūras prakse, šo iespēju meklē tieši pie mums. Interese no studentu puses ir tik liela, ka diemžēl apmierināt visu vajadzības mēs nevaram, tāpēc jūras praksei topošos speciālistus atlasām konkursa kārtībā.

– No kadetiem nereti nākas dzirdēt, ka prakses laikā darbs bijis atkarīgs no tā, ir vai nav paveicies ar kapteini un citiem kuģa virsniekiem.

Atmosfēru uz kuģa tiešām rada vecākie virsnieki – kapteinis, tiltiņa virsnieks, vecākais mehāniķis un virsnieki mašīntelpā. Arī tas nav noslēpums, ka bieži vien kadetus uz kuģa grib izmantot mazāk kvalificētiem darbiem – iztīrīt, nomazgāt, nokrāsot, tomēr pēdējā laikā no dažādu paaudžu virsniekiem arvien biežāk nākas dzirdēt atziņu, tai skaitā arī no senioru vecuma

kapteiņiem, ka kadets uz kuģa ir tāpēc, lai praksē apgūtu to, ko teorētiski iemācījies, nevis lai tikai veiktu palīgdarbus. Vismaz pusi no darba laika kadetam jāpavada, kārtojot kuģa dokumentāciju, apgūstot navigāciju vai mašīntelpas darbu, bet atlikušo laiku viņu var nodarbināt arī citos darbos, tādos kā klāja mazgāšana vai darbs kam-bīzē, un arī šie darbi disciplinē kadetu un māca darba mīlestību. Reizēm kāds sūdzas, ka uz kuģa bija daudz jāstrādā, bet tā taču tam jābūt, jo uz kuģa tiešām ir daudz jāstrādā. Droši varu teikt, ka arī LK augstākās amatpersonas piedodina kapteiņiem un citiem kuģa virsniekiem, ka kadetam, protams, ir jādara visi darbi, bet jābūt noteiktam laikam, kas atvēlēts mācībām. Un arī tad, ja kadeti nāk ar jautājumiem par viņiem neskaidrām lietām, uz šiem jautājumiem jārod atbildes. Kadetu programma nav tikai finansiāls atbalsts, bet arī iespēja topošajam speciālistam iegūt labas profesionālās iemaņas, jo mēs šos jaunos cilvēkus redzam kā savus nākamos darba ģēmējus, un kompānijai nav vienalga, kādi speciālisti strādās uz mūsu kuģiem, kāds nākotnē būs mūsu kuģu kapteinis un vecākais mehāniķis. Tieši tāpēc uzskatām, ka kadetu programma vispirms jau ir vērsta uz to, lai topošie speciālisti prakses laikā uz kuģa iegūtu visu vislabāko iespējamo.

Meitenēm atvērts celšs uz jūru

– Meitenes attiecībā uz darbu jūrā, šķiet, vēl joprojām ir diezgan neapskaužamā situācijā, jo daudzas kompānijas ir paziņojušas, ka sievietes uz viņu kuģiem nestrādās.

– Varam lepoties, ka esam viena no tām, varētu teikt, nedaudzajām kompānijām, kas piedāvā prakses iespējas un vēlāk arī darbu meitenēm. Divas meitenes, kuras savulaik uz mūsu kuģiem izgāja jūras praksi, pagaidām gan vēl strādā par kapteiņa otro palīgu, bet jau ir saņē-

kategoriskāku nostāju šajā jautājumā. Mēs cenšamies respektēt visus viedokļus, jo kapteinim taču ir jāstrādā ar apkalpi. Tomēr jāteic, ka arvien retāk gadās tik kategoriska nostāja, jo daudzi vecāka gadagājuma kapteiņi, kuriem bija tāda nostāja, jau ir aizgājuši no aktīvā darba, bet jaunākie kapteiņi pat labprāt ņem savā apkalpē meitenes kā jaunākos virsniekus, jo viņas darbā ir akurātākas un pedantiskākas par vīriešiem. Daži jaunie kapteiņi atzīst, ka vienīgā problēma viņam kā vīrietim esot uzdot meitenei smagu, it kā vīrietim domātu darbu. Nākas pārkāpt savus principus. Savukārt



mušas kapteiņa vecākā palīga diplomu, kā arī paaugstinājumu amatā. Salīdzinoši daudz meiteņu uz mūsu kuģiem strādā par kapteiņa trešo palīgu, un ļoti iespējams, ka visai drīz varēsim ierakstīt LK vēsturē pirmo gadījumu, kad par mehāniķi, pagaidām par 3. mehāniķi, mūsu kompānijā strādās meitene, kura savulaik bija praksē uz mūsu kuģa, tad strādāja citā kompānijā, bet nu vēlas strādāt pie mums.

– Kā ir ar LK kapteiņiem, vai jums viņi ļoti jāpierunā, lai būtu ar mieru ņemt uz kuģa meitenes?

– Nevar teikt, ka gluži vajadzētu pierunāt. Mēs piedāvājam vairākas kandidatūras, piemēram, trešā palīga amatam, tai skaitā arī meitenes. Ir daži kapteiņi, kuri ir ar

meitenēm, kuras darbu saista ar jūru, vajadzētu apzināties, ka darbs jūrā ir ne tikai atbildīgs, bet mēdz būt arī smags, bet tā jau ir pašas meitenes izvēle. Mūsu kompānija atbalsta dzimumu līdztiesību.

Zelta vidusceļu meklējot

– Viens no visvairāk apspriestajiem un jūrniekiem svarīgajiem jautājumiem ir MLC konvencijas prasību ievērošana. Sadzīves un darba apstākļi, medicīniskā palīdzība, viss cits, kas saistīts ar šo konvenciju. Kā tas viss tiek ievērots uz LK kuģiem?

– Jā, MLC konvencija ir jūrniekiem par labu vērsta, un mēs, protams, šīs prasības ievērojam. Visi mūsu kuģi ir saņēmuši MLC konvencijas atbilstības sertifikātus, tomēr tas

UZZIŅAI

LK kapteinim un vecākajam mehāniķim kontrakts tiek slēgts uz 3+/-1 mēnesi, jaunākajiem virsniekiem 4+/-1 mēnesi, klāja apkalpei, mašintelpas darbiniekiem un reitingiem 5+/-1 mēnesi, kadetiem un praktikantiem uz 4+/-1 mēnesi.

nenozīmē, ka nebūtu lietas, ko var pilnveidot un uzlabot. Piemēram, uz kuģiem, kuri 2015. gadā bija remontā, tika atjaunotas trenāžieru zāles. Lielu vērību pievēršam jūrnieku veselības stāvoklim un medicīniskajām pārbaudēm pirms došanās jūrā. 2015. gadā veselības stāvokļa dēļ esam norakstījuši cilvēkus, un saslimšanai ir dažādi iemesli. Piemēram, kāds jūrnieks krastā uz slapja asfalta paslīdēja un salauza kāju, kāds virsnieks lielā vētrā sardzes laikā uz tiltiņa krita un diezgan smagi traumēja galvu, tomēr visbiežāk gadās darba traumas – vai nu aiz neuzmanības, vai kādu apstākļu sakritības pēc.

Labus rezultātus ir devis sausais likums uz LK kuģiem. Kāds kapteinis, kurš pēc pieciem krastā nostrādātiem gadiem atgriezās jūrā, bija patīkami pārsteigts par to, kāds līmenis, pateicoties sausajam likumam, ir sasniegts. Jūrnieki nevēlas zaudēt darbu un sabojāt savu karjeru, tāpēc respektē kompānijas politiku šajā jautājumā, jo dzeršana uz kuģa draud ar diploma atņemšanu, kā arī aizliegumu strādāt jūrā, un jūrnieki to uztver ļoti nopietni. Bet sauso likumu nācās ieviest, jo pirms vairākiem gadiem ir bijuši starpgadījumi. Ir jāsaprot, ka jūrnieka darbs ir specifisks un darba drošība ir ļoti svarīga. Varbūt kāds domā, ka tā tiek pārkāptas viņa cilvēktiesības, bet te nekādu atlaizņu nav un nevar būt.

Lai gan starptautiskajā jūrnieku darba tirgū trūkst jūras virsnieku, esam pateicīgi mūsu uzticamajiem jūrniekiem, ka mūsu kompānija pagaidām deficītu neizjū. Varbūt vienīgi tuvojoties vasarai var manīt, ka kāds virsnieks labprāt paliktu krastā, tāpēc nākas meklēt zelta vidusceļu, lai visiem – gan tiem, kas jūrā, gan tiem, kas krastā, būtu labi.■

Anita Freiberga



Noskaidroti „Enkura 2016” finālisti

16. aprīlī noslēdzās šā gada konkursa „Enkurs” trīs atlases kārtas. Līdz ar to ir noskaidrotas 12 komandas, kas cīnīsies finālā.

Pirmā atlases kārtā notika Novikon-tas Jūras koledžā, kur vidusskolēni pildīja dažādus navigācijas uzdevumus, izmantojot kuģu vadības trenāžierus, kā arī devās dūmu labirintā meklēt „cietušo”. Šeit tāpat kā abās pārējās atlases kārtās konkursantiem vajadzēja demonstrēt prasmi sniegt pirmo palīdzību un mēroties spēkiem virves vilkšanā. Četras ceļazīmes uz finālu izcīnīja Bauskas Valsts ģimnāzija, Madonas Valsts ģimnāzija, Jēkabpils 3. vidusskola un Alūksnes novada vidusskola.

Otrajā atlases kārtā jūrnieku mācību centrā „LAPA” sacensības notika airu laivas un motorlaivas vadīšanā – komandām bija jāizbrauc Daugavas ūdeņos iezīmētas trases. Bija arī uzdevums baseinā, kur vajadzēja prast „izglābties”, apgriežot apgāzušos glābšanas plostu un iekļūstot tajā. Tāpat bija ugunsdzēsības un glābšanas stafete. Finālā iekļuva Jaunpiebalgas vidusskola,

Rēzeknes Valsts 1. ģimnāzija, Jelgavas Valsts ģimnāzija un Ventspils Valsts 1. ģimnāzija.

Trešā kārtā notika Rīgas brīvostas teritorijā. Tur divi uzdevumi bija sagatavoti sadarbībā ar Jūras spēku flotiles Krasta apsardzes dienestu. Skolēniem vajadzēja prast saņemt informāciju no „cietušā” un



atlikt avārijas vietas koordinātas uz kartes, pēc tam doties meklēt un atrast šo vietu ostas akvatorijā. Smags uzdevums bija glābšanas plostā aizairēšana līdz noteiktam mērķim, jo visu sarežģīja diezgan spēcīgais vējš un Daugavas viļņošanās. Vēl viens konkursa uzdevums bija veicams uz ledlauža „Varma”, kur bija jāatrod un jāatpazīst dažādas kuģošanai nepieciešamas iekārtas un priekšmeti. Par finālistiem kļuva Liepājas Valsts 1. ģimnāzija, Alūksnes Valsts ģimnāzija, Līvānu 1. vidusskola un Ulbrokas vidusskola.

„Enkuram” šis ir jubilejas gads – konkurss notiek jau desmito reizi. Konkursa organizatori iedibināja jaunu tradīciju – dāvināt „Enkura” karogu skolām, kuras konkursā piedalījušās visus desmit gadus. Pirmās karogu saņēma Bauskas Valsts ģimnāzija, Rojas vidusskola, Ķengaraga vidusskola un Brocēnu vidusskola. ■

Konkurss „Osta pilsētai”

Konkursa mērķis ir veicināt Rīgas brīvdostas pienesuma Latvijas ekonomikai apzināšanu, analīzi un nākotnes iespējas, iesaistot mērķtiecīgākos un spējīgākos Latvijas studentus. Jaunieši tika aicināti meklēt un rast jaunas, starpnozaru disciplinās balstītas idejas ostas konkurētspējas celšanai.

Rīgas brīvdostas pārvaldes (RBP) rīkotā ikgadējā skolēnu / studentu zinātnisko darbu konkursa „Osta pilsētai” ietvaros veiktā jauniešu aptauja liecina, ka vairāk nekā trešdaļa (38%) aptaujāto pirms izvēles veikšanas par studijām konsultējas ar ģimeni, savukārt 32% lēmumu par studiju virziena izvēli pieņem paši. Vienlīdz bieži (11%) tiek ņemts vērā draugu un skolotāju vai pasniedzēju viedoklis, bet tikai 8% jauniešu meklē iespēju par savu izvēli konsultēties ar potenciālo darba devēju. Teju 74% Latvijas jauniešu plāno strādāt profesijā atbilstoši iegūtajai izglītībai. „Studijas Transporta un sakaru institūtā izvēlējos, balstoties uz „ieliktajiem pamatiem” jūrskolā. Nolēmu iegūt zināšanas par ostas darbību un savu profesiju saistīt ar kravām, ostu un kuģiem. Kā jau katram studentam, arī man ir darbiņš, kur strādāju papildus mācībām, bet, kad viss būs apgūts, protams, došos atbilstošas darba vietas meklējumos,” ir pārliecināta Rīgas brīvdostas pārvaldes studentu konkursa „Osta pilsētai 2015” uzvarētāja Zane Narnicka.

Pētījums atklāj, ka visbiežāk (60%) studiju virziena izvēle tiek balstīta uz patiesu interesi par profesiju, 20% aptaujāto kā svarīgu apsvērumu min izvēlētajā virziena saistību

UZZIŅAI

Kā liecina RBP veiktā aptauja, bieži vien studiju virziena un mācību iestādes izvēli nosaka praktiski apsvērumi. Vairāk nekā pusei respondentu (60%) būtiska ir budžeta vietu pieejamība. Arī dzīvesvietai ir svarīga nozīme, to lēmuma pieņemšanas brīdī ņem vērā 56% aptaujāto. Interesanti, ka vairākums (70%) RBP konkursa „Osta pilsētai” aptaujāto uzskata, ka studijas vēlamams sākt uzreiz pēc vidusskolas izglītības iegūšanas.



Konkursa uzvarētāji kopā ar žūriju.

ar mācību priekšmetiem, kas skolā labi padevušies. Tikai pēc tam kā arguments minēts potenciālais atalgojums profesijā (11%), bet 9% savu izvēli balstījuši uz draugu un paziņu ieteikumiem.

Rīgas brīvdostas pārvaldes konkursā „Osta pilsētai” piedalījās 397 respondenti no visas Latvijas.

„Šis ir jau devītais konkurss „Osta pilsētai” vispār un piektais studentiem. Liels gandarījums, atskatoties uz konkursa ietvaros paveikto, ir par to, ka šo gadu laikā ir izdevies par ostu ieinteresēt daudz jauniešu – gan skolēnus, gan studentus. Īpašs prieks redzēt dalībniekus, kas konkursā piedalās atkārtoti, turpinot piedāvāt ostai jaunas un svaigas idejas,” studentu sniegumu vērtē žūrijas priekšsēdētāja Anita Leiškalne.

Otrajā vietā ierindojās Latvijas Jūras akadēmija studentes Līga Buša un Ksenija Ligina. Meitenes prezentēja ideju par sašķidrinātās dabasgāzes termināļa izbūves iespējām Rīgas brīvdostā. Savukārt trešo

vietu izcīnīja Rīgas Biznesa skolas studenti Kārlis Jonāss un Mārtiņš Šmits, kuri Rīgas brīvdostas konkurētspējas celšanai piedāvāja realizēt dalīšanās ekonomikas platformas izveidi ostas uzņēmumu savstarpējai ciešākai sadarbībai.

Konkurss notika divās kārtās. Pirajā kārtā studenti iesniedza zinātniskās pētniecības darbus par dažādiem ar ostu saistītiem tematiem, īpaši uzsverot, ka šogad Rīgas brīvdostas pārvaldes konkursa virstēma ir ostas pienesums Latvijas ekonomikai. Finālā risinājās komandu sacensība: labāko darbu autori prezentēja un aizstāvēja savas idejas kompetentas žūrijas priekšā, kuras sastāvā bija žūrijas priekšsēdētāja Rīgas brīvdostas pārvaldes Sabiedrisko attiecību departamenta direktore Anita Leiškalne, MBA, Dipl. oec, Rīgas Tehniskās universitātes Starptautisko programmu nodaļas vadītājs Modris Ozoliņš, Latvijas Universitātes Ekonomikas un vadības fakultātes profesors Māris Purgailis un Dr. sc. ing., profesors, Latvijas Jūras akadēmijas rektors Jānis Bērziņš. ■

„Latvijas kuģniecība” sponsorē augstsprieguma simulatora iegādi

2016. gada 8. aprīlī Latvijas Jūras akadēmijā atklāja augstsprieguma simulatoru, kura sponsors ir kompānija „Latvijas kuģniecība” (LK), bet simulatora demo versijas izgatavotājs inženiertehnoloģiju kompānija „ABB”. LJA rektors Jānis Bērziņš atklāšanas brīdī izteica lielu gandarījumu par sadarbību gan ar ražotājkompāniju, gan sponsoriem.

Rektors arī atzina, ka lielākais dzinējspēks, protams, bija Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs, kas ar lielu neatlaidību un uzstājību panāca projekta ātrāku realizāciju. Ņemot vērā pasaules flotes attīstību, kur šādi augstsprieguma stendi arvien vairāk tiek izmantoti uz

kuģiem, pieaug arī nepieciešamība pēc profesionālu speciālistu sagatavošanas, ievērojot prasības, kas reglamentē kuģu speciālistu sertificēšanu, kā arī to, ka kuģu mehāniķiem un kuģu elektroautomātiķiem nepieciešams apgūt iemaņas augstsprieguma līniju apkalpošanā. Jaunais simulators dos iespēju iegūt nepieciešamās praktiskās zināšanas, ekspluatējot augstsprieguma iekārtas, un tas paredzēts inženierspecialitātes studentiem un kvalifikācijas uzturēšanas kursu dalībniekiem.

„Latvijas kuģniecību” jaunā simulatora atklāšanā pārstāvēja „LSC Shipmanagement” administratīvā direktore Ilze Bērziņa. „Elektromehāniķu un mehāniķu speciālistu sagatavošanai mēs pievēršam īpašu vērību, jo, raugoties nākotnē, paredzam, ka elektromehāniķi varētu kļūt par deficītu darba tirgū,” uzsvēra I. Bērziņa. „Domājot

par jauno speciālistu sagatavošanu un jauniešu ieinteresēšanu tieši šīs specialitātes apgūšanā, „Latvijas kuģniecība” pilnībā sponsorēja elektromehāniķu apmācības simulatora izveidi. Varam būt gandarīti, ka mūsu sadarbība ir bijusi ļoti produktīva, un ceram, ka arī turpmāk sadarbība turpināsies.”

Par sadarbību gandarīta ir arī inženiertehnoloģiju kompānija „ABB”, kuras pārstāvis Aivis Korpuks atzina, ka, lai gan piedalīšanās projektā bija saistīta ar laika un finanšu resursu patēriņu, kompānija to darīja apzināti. „Šis simulators ir aparatūra, kas vēl netiek izmantota Latvijā, tāpēc mums bija interesanti gan profesionālā ziņā, gan, neslēpšu, arī reklāmas nolūkos. Atrodām risinājumu un varam būt apmierināti, ka no savas puses esam paveikuši labu darbu, kas ļaus toposajiem speciālistiem labāk apgūt profesionālās zināšanas.”



J. Bērziņš un I. Bērziņa LJA atklāj augstsprieguma simulatoru.

G. Lauža (no kreisās), K. Innuss, A. Korpuks, I. Bērziņa,
J. Bērziņš, S. Žurzdina, A. Zvaigzne un J. Brūnavs.



Prieku neslēpa arī Jūrnieku reģistra pārstāvis Kalvis Innuss, kurš uzsvēra, ka simulators būs ļoti noderīgs gan elektromehāniķu, gan mehāniķu sagatavošanā un ievērojami uzlabos profesionālās zināšanas. Jautāts, kāds būs Jūrnieku reģistra nākamais mājas darbs, ko tas uzdos Latvijas Jūras akadēmijai, K. Innuss teica: „Vispirms jāpabeidz šī simulatora komplektēšana, jo pagaidām ir izveidots pamats, bet, lai tas reāli sāktu darboties, vēl nepieciešams papildināt aprīkojumu. Mūsu jūrniecības mācību iestādēm tehniskais aprīkojums ir minimālā līmenī, lai varētu izpildīt STCW konvencijas prasības, tāpēc tām vajadzētu spert nākamo soli, papildinot,



G. Lauža kopā ar studentiem.

UZZIŅAI

2015. gadā ar Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības un „Latvijas kuģniecības” atbalstu Latvijas Jūras akadēmijā tika atvērta navigācijas studiju laboratorija, kas paredzēta attālas pieejas informācijas apmaiņas sistēmas „Maritime Cloud” testēšanai. Šī sistēma ietver jaunās paaudzes elektroniskās kartogrāfijas programmatūru, elektroniskās navigācijas risinājumus, kas samazina avārijas risku, automatiskās atskaites un ārkārtas reaģēšanas sistēmas.

pilnveidojot un attīstot savu materiāli tehnisko bāzi. Ideālā variantā mācību iestādēm vajadzētu būt aprīkotām ar modernu tehniku, lai tās neatpaliktu no jūrniecības izglītības līmeņa Eiropā un sekotu visam, kas notiek pasaulē.

Ļoti apsveicams, ka kuģošanas kompānijas, šajā gadījumā „Latvijas kuģniecība”, finansiāli iesaistās un palīdz iegādāties nepieciešamo tehnisko aprīkojumu, un esmu pārliecināts, ka mūsu izglītības mācību iestādēm vajadzētu vēl plašāk izvērst šādu sadarbību un būt aktīvākām sponsoru piesaistīšanā, jo

ne tikai Eiropā, bet arī pasaulē tā ir izplatīta prakse, ka studentu profesionālajā sagatavošanā iesaistās tie, kas pēc studiju beigšanas būs jauno speciālistu darba devēji. Pasaules prakse liecina, ka gan kuģošanas kompānijas, gan mācību iestādes strādā roku rokā viena kopīga mērķa vārdā – lai sagatavotu iespējami profesionālākus speciālistus. Pasaules lielās flotes to dara visai aktīvi, tāpēc būtu pareizi, ja arī mūsu jūrniecības izglītības iestādes meklētu sadarbību gan ar lielajām kuģošanas kompānijām,

►►► 30. lpp.

▶▶▶ 29. lpp.

gan kruinga kompānijām, kuras šajā gadījumā varētu būt tāds kā starpnieks starp kuģošanas kompānijām, jūrniecības mācību iestādēm un mūsu topošajiem jūrniekiem."

LJA Kuģu elektromehānikas programmas direktors Gundis Lauža, jautāts, ko jaunais simulators reāli dos topošajiem speciālistiem, atbildēja, ka vispirms jau tas ļaus realizēt mācību kursu „Augstsprieguma tehnika”. „Esam pateicīgi „Latvijas kuģniecībai”, kas dāvinājusi akadēmijai mācību procesā tik nepieciešamo aprīkojumu, jo līdz šim liels mīnuss šā kursa apgūšanā bija tas, ka LJA nebija iespējams veikt praktiskās nodarbības. Tagad studenti varēs gūt praktiskās iemaņas pirmkārt jau drošības tehnikas jomā, kas nepieciešams, strādājot ar augstsprieguma tehniku. Tomēr vēlos piebilst, ka šādas zināšanas un iemaņas vajadzīgas ne tikai elek-



tromehāniķiem, pēc kuriem pieaug pieprasījums pasaules flotē, bet arī mehāniķiem, jo pie augstsprieguma ierīcēm obligāti ir jāstrādā diviem speciālistiem. Ja uz kuģa ir viens elektromehāniķis, tad šajā darbā jāpiedalās arī mehāniķim, tāpēc elektromehānikas zināšanas viņam ir vitāli svarīgas."

Kā atzīst Latvija Kuģu reģistra speciālisti un Latvijas jūrniecības mācību iestāžu darbinieki, ir vēl ļoti daudz darāmā un vajadzību, lai uzlabotu mācību procesu, papildinot teorētiskās zināšanas ar praktiskajām darba iemaņām.

„Latvijas kuģniecība”, kompānija „ABB”, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība jau ir apliecinājušas, ka reizēm runa nav par milzīgiem finansiālajiem ieguldījumiem, bet gan par labu gribu un vēlēšanos sadzirdēt un piedalīties. ■

Anita Freiberga

„Erasmus+” apmaiņas programmās zināšanas apgūst Lietuvā un Portugālē

Jau gandrīz trīs mēnešus, izmantojot „Erasmus+” apmaiņas programmas sniegtās iespējas, septiņi Liepājas Jūrniecības koledžas (LJK) izglītojamie mācās Lietuvas Jūras akadēmijā, savukārt pieci LJK jūrskolas audzēkņi praksi iziet Portugālē.

Kopš šā gada 1. februāra zināšanas Lietuvā papildina stūrmaņu programmas 2. kursa studenti Daniels Krasilņikovs (S-22A), Aleksandrs Spiridonovs (S-21A), Vadims Špeļkovs (S-21A), Pāvels Korņevs (S-21A), Jevgeņijs Severins Kovaļevs (S-21A), Jurijs Teretenko (S-21A) un Vjačeslavs Mihailovs (S-21A). Studijas ārpus Latvijas viņi turpinās līdz 18. maijam.

Savukārt uz Portugāli 1. februārī devās LJK jūrskolas stūrmaņu programmas 3. kursa S-31 grupas audzēkņi Armands Rusakovs un Artūrs Lieģis, kā arī mehāniķu programmas 3. kursa M-31 grupas audzēkņi Tomass Jefimovs, Roberts Zīle un Kristis Ālītis, kuri praksi izgāja Lisabonā un Sinišā uz kompānijas „Svitzer” ostas velkoņiem. Šie jaunieši Portugālē uzturējās līdz 25. martam.

Uzrunājot jauniešus pirms aizbraukšanas, Liepājas Jūrniecības koledžas direktors V. Dreimanis norādīja, ka viņi ir pirmie, kas pārstāvēs koledžu „Erasmus+” programmas ietvaros citā valstī. „Erasmus+” programma īsteno-ta, pateicoties projektu speciālistei Jekaterinai Zalomovai, kura aktīvi strādājusi un panākusi, ka koledžas audzēkņiem ir iespēja zināšanas apgūt arī ārvalstīs, norādīja V. Dreimanis un piebilda, ka ne mazāk svarīgs faktors bijis arī pašu studentu izrādītā apņēmība un entuziasms. V. Dreimanis atgādināja, ka jauniešiem jātur cieņā sava valsts un jāsarģā tās gods un prestižs. „Kamēr esi savā valstī, tu esi vienkārši Pēteris, Jānis,

Vladimirs vai kāds cits puisis, bet kolīdz esi ārpus savas valsts robežām, pārstāvi Latviju, un tas ir jāatceras,” uzsvēra V. Dreimanis. „Tā kā jums ir uniforma un atšķirības zīmes, tad nedrīkst aizmirst arī to, ka jūs pārstāvat Latvijas jūrniecību un, protams, Liepājas Jūrniecības koledžu.”

LJK direktors aicināja jauniešus Lietuvā un Portugālē apgūt zināšanas un pieredzi, kurā dalīties pēc atgriešanās mājās. „Ir jāredz pasaule ne tikai no kuģa klāja, bet arī apmeklējot citas mācību iestādes, ir jāsaprot, kādas tendences jūrnieku izglītībā ir citviet pasaulē. Jūsu atsauksmes būs pamats turpmākai sadarbībai ar konkrētām valstīm. Galvenais šajā pieredzes apmaiņā ir iegūt kvalitatīvas zināšanas un praktiskās iemaņas,” uzsvēra direktors.

„Erasmus+” apmaiņas programmas dalībnieks Vjačeslavs Mihailovs pastāstīja, ka pirms došanās uz Lietuvas Jūras akadēmiju ar projektu vadītāju Jekaterinu Zalomovu apspriedis programmas noteikumus, kas šķituši pieņemami. Vjačeslavs cer Lietuvā iegūt jaunas zināšanas, paplašināt redzesloku, iepazīt citu cilvēku pieredzi. Arī Vadims Špeļkovs uzskata, ka svarīgi ir paskatīties, kā mācību priekšmetus pasniedz ārvalstīs, lai varētu salīdzināt ar mūsu valsts skolu sistēmu. „Daudzi pasniedzēji mums deva uzdevumu veikt pierakstus, lai varētu pastāstīt par mācību sistēmu Lietuvā,” stāsta Vadims un piebilst, ka tikpat svarīgi ir nodibināt jaunus kontaktus, jo Lietuvā ir daudz



kruinga kompāniju, kas var pavērt plašākas darba iespējas. „Tas ir ļoti svarīgi, jo jūrnikiem kolēģi ir ne tikai Latvijā, bet visā plašajā pasaulē,” saka Vadims. Tam piekrīt arī Daniels Krasilņikovs, jo uzskata, ka, apgūstot citu valstu pieredzi un tiekoties ar vienaudžiem un pasniedzējiem citā valstī, juties drošāks, komunicējot ar darba devējiem ne tikai Latvijā, bet arī ārpus Latvijas. „Tas mums dos lielāku pārliecību par sevi, komunicējot ne tikai latviešu vai krievu valodā, bet arī angļu valodā, kas būs nepieciešama citās valstīs, kuru ostās pietāsim,” ir pārliecināts Daniels. Savukārt Jevgeņijs Kovaļovs pauž cerību, ka mācībās Lietuvā būs daudz praktisko uzdevumu, jo tieši praktiskajās nodarbībās cilvēks iegūst labu pieredzi. Arī Pāvels Korņevs ir pārliecināts, ka, lai gan Lietuva ir tepat blakus, tur iespējams gūt jaunu pieredzi, tiekoties ar studentiem. „Interesanti būs noskaidrot, kāda ir atšķirība starp mūsu koledžu un Lietuvas Jūras akadēmiju,” pārdomās dalās Pāvels. Aleksandrs Spiridonovs ir pārliecināts, ka būs interesanti iepazīt Lietuvas kultūru un parunāties ar vietējiem studentiem. „Tā kā mēs esam septiņi, visi mācīsimies kopā, un sarežģītas situācijas mūs nebauda, jo mēs taču esam jūrnieki, mums vajag zināt,

kā tikt galā,” viņš saka. Savukārt Jurijs Teretenko atzīst, ka Klaipēda nemaz tik tālu nav un būs iespēja atbraukt arī uz Liepāju. Viņaprāt, Lietuvā iegūtā pieredze un zināšanas palīdzēs labāk apgūt izraudzīto profesiju. „Domāju, ka es tur daudz uzzināšu,” saka Jurijs.

Armands Rusakovs, kurš devies uz Portugāli, „Erasmus+” apmaiņas programmā pieteicies tāpēc, ka vēlējies iegūt pieredzi ārvalstīs, kur jāsarunājas citā valodā, kā arī gribējis uzzināt, kā tas ir – strādāt uz kuģa. „Tā ir vienkārši lieliska iespēja – komunicēt, iepazīt gan kultūru, gan darba attiecības citā valstī,” pozitīvi ir noskaņots Armands. Bet Tomass Jefimovs jau pirms tam esot daudz dzirdējis par „Erasmus” programmām, tāpēc vēlējies arī pats pamēģināt. „Ja man patiks, tad arī tad, kad mācīšos koledžā, iestāšos kādā no „Erasmus” piedāvātajām programmām. Taču to izlemšu pēc šīs pieredzes. Ticu, ka viss būs labi, nekas nevar notikt greizi,” ir pārliecināts Tomass. Arī Artūrs Lieģis saka, ka vēlas iegūt jaunu pieredzi. „Mums trešajā kursā ir jāiziet prakse, kuru nemaz nav tik viegli atrast, patlaban brīvas vietas ir tikai uz pavasara pusi. Man pašreiz ir brīvāks laiks, un kāpēc gan to neizmantot, pastrādājot

uz kuģa Portugālē? Pēc tam lielajā praksē būs vieglāk,” saka Artūrs.

Praksē uz Portugāli devusies kārtējā LJK audzēkņu grupa

Četri Liepājas Jūrniecības koledžas jūrskolas audzēkņi „Erasmus+” programmas ietvaros devusies uz Portugāli, kur no 27. marta līdz 15. maijam uzturēsies Lisabonā un Sinišā, lai papildinātu zināšanas izvēlētajā specialitātē uz kompānijas „Svitzer” jūras velkoņiem, kuri pilda ostas velkoņu pienākumus, kā arī piedalās glābšanas misijās atklātos ūdeņos. Praksē devusies Boriss Kpiga (S-32), Rebeka Vītiņa (S-31), Māris Potašovs (M-31) un Vladislavs Tiščenko (M-31). „Erasmus+” apmaiņas programma paredz, ka jauniešiem tiek apmaksāti ceļa izdevumi, apdrošināšana, izmitināšana un piešķirta 40 eiro liela dienas nauda. Apmaiņas programmā varēja pieteikties jūrskolas otrā, trešā un ceturrtā kursa audzēkņi no inženiertehniskās un stūrmaņu nodaļas, kuriem nav akadēmisko paradu, ir sekmīga vidējā atzīme un labas angļu valodas zināšanas. Tāpat jauniešiem bija jāsaņem CV un motivācijas vēstule angļu valodā. ■

Indra Grase, Liepājas Jūrniecības koledžas sabiedrisko attiecību speciāliste

Ar skaļiem lozungiem par gaišāku nākotni



Piecpadsmit gadus ilgušās diskusijas par Eiropas ostu regulu 2016. gada 8. martā noslēdzās ar to, ka, panākot zināmu kompromisu šajā dokumentā, Eiropas Parlaments nobalsoja par regulas tālāku virzīšanu uz Eiropas Komisiju un Eiropas Padomi.

Eiropas Komisijas (EK) piedāvātajā pirmajā un otrajā variantā regulā bija iestrādāta prasība ieviest brīvo konkurenci kā vispārējo principu ostu pakalpojumu nodrošināšanā, un tieši tas izsauca protesta vētru visā Eiropā. EK variantā kā īlens no maisa ārā spraucās lobiju intereses. Kravu īpašnieki meklēja iespēju samazināt izmaksas, transnacionālās un multinacionālās kuģošanas kompānijas visiem spēkiem centās panākt ostu regulas iespējami ātrāku pieņemšanu, jo tad kuģošanas kompānijas būtu tās, kas netieši regulētu, piemēram, ostu nodevu apmērus. Tās būtu sajūsmā, jo īstenotos viņu sapnis par to, ka nākotnē filipīniešu jūrnieki paši Eiropas ostās varētu izkraut un iekraut kravas.

Vācu, britu, poļu, holandiešu un citu Eiropas valstu amatpersonas, ostu vadītāji, profesionālās un sabiedriskās organizācijas iebilda pret ideju par brīvu pieeju ostu pakalpojumiem, saskaņā ar kuru tiktu atvērts gan kravu apstrādes, gan loču, velkoņu pakalpojumu, gan citu ostas pakalpojumu tirgus. Kā rakstīja vācu prese, šādas liberalizācijas sekas būs labi finansētu Āzijas kompāniju un tādu Āzijas gigantu kā, piemēram, „Hutchison” vai „Singapore Port Authority” ienākšana tirgū, kas ar dempinga cenām izspiedīs no tirgus Vācijas kompānijas un Vācijas darbaspēku, un šādam viedoklim pievienojās arī citas Eiropas valstis.

Ja tā notiktu, ciestu Eiropas ostu konkurētspēja, starp kurām jau tagad valda sīva sacensība par kravām. Hamburga, Brēmerhāfene,

Roterdama, Antverpene un Zēbrige ir ostas, kas atrodas tikai dažu simtu kilometru attālumā viena no otras, un tas padara konkurenci vēl sīvāku. Tieši tikpat sīva konkurence par kravām ir arī Baltijas jūras reģionā, tāpēc jaunās regulas gaismā ostas pamatoti uztraucās arī par investīciju samazināšanos.

Eiropas Komisija ar saviem lēmumiem nevis stiprinās Eiropas ostas, bet gan vājinās un panāks pretēju efektu.

Protestam pret regulu vispirms cēlās Vācijas dokeri. Piemēram, Hamburgas ostā 24 stundas netika ielaists un apstrādāts neviens kuģis. Vācijas aicinājumam uz streiku pievienojās 50 tūkstoši dokeru citās Eiropas ostās, kuriem solidāri bija arī citi ostu strādnieki.

Eiropas Komisijas 2001. un 2004. gada mēģinājumi izbīdīt cauri pakalpojumu tirgus brīvu pieejamību Eiropas ostās cieta sakāvi, tie tika noraidīti, bet pati ideja turpināja dzīvot. Visus šos gadus notika spraigas diskusijas, kuru laikā vieni gribēja šo jautājumu vispār noņemt no turpmākās apspriešanas, bet citi kaismīgi aizstāvēja regulas ideju.

2013. gada jūlijā Latvijas tā laika satiksmes ministrs Anrijs Matīss Saeimas Eiropas lietu komisijas priekšsēdētājam Z. Kalniņai-Lukaševicai nosūtīja Satiksmes ministrijas skaidrojumu, kāpēc šī regula nebūtu atbalstāma. Kaut vai tāpēc, ka pēc būtības pretrunīga ir pati regulas ideja, jo atbilstoši Līguma par Eiropas Savienību 5. panta 3. daļai „saskaņā ar subsidiaritātes principu jomās, kuras nav ekskluzīvā

Savienības kompetencē, Savienība rīkojas tikai tad, ja dalībvalstis centrālā vai reģionālā līmenī nevar pietiekami labi īstenot paredzētos darbības mērķus, bet ierosinātās darbības mēroga vai seku dēļ ir labāk sasniedzami Savienības līmenī”, rakstīts satiksmes ministra vēstulē un pamatots, ka ostu sektors nepiekrīt šādam ES centrālām regulējumam.

Vai izdosies trešais mēģinājums?

Tā kā Eiropas Komisijas funkcionāri no regulas idejas negrasiņās atteikties, sākās trešais mēģinājums izdabūt to cauri, bet nu jau bija skaidrs, ka, lai to izdarītu, būs jāmeklē kompromisi. Tagad diskusijās jāva iesaistīties arī ostu, termināļu operatoriem un arodbiedrību pārstāvjiem.



Eiropas transporta komisāre Violeta Bulca: „Eiropas Parlamentā nav vienprātības. Vieni karsti aizstāv, bet otri tikpat spēcīgi noraida regulu un saka, ka tās projekts ir izteiksmīgs piemērs dubultiem standartiem. Esmu pārliecināta, ka regula atspoguļo mūsu kopīgos mērķus – veicināt efektīvu, savstarpēji

saistītu un ilgtspējīgu Eiropas ostu attīstību. Ostu attīstībā uzsvars tiek likts uz ostu modernizāciju, uz to, lai padarītu ostas zaļākas, sociāli atbildīgākas un inovatīvākas. Regulas pamatā ir skaidri pateikts, kas ostu regulējumā notiek ES līmenī, bet kas tiek atstāts pašu ostu kompetencē, saglabājot reģiona specifiku. Regula ir stimulē, lai uzlabotu Eiropas transporta tīkla funkcionēšanu, lai palīdzētu ostu izaugsmei un radītu jaunas darba vietas.

Pagaidām vēl diskusijām ir atvērts jautājums par ostu pārvaldes modeļiem, bet, kas attiecas uz darba tirgu, tai skaitā nodarbinātību ostā, tad šis jautājums tiek atstāts dalībvalstu lēmšanai, jo mums ir jāciena dalībvalstu darba likumdošana un noteikumi, kuru izstrādē piedalījušies sociālie partneri. Pašreizējā situācija, ko panākusi darba grupa un ēnu referenti, rāda, ka regulā panākts pareizs līdzsvars, tāpēc ir signāli, ka mēs varam saņemt atbalstu, kā rezultātā iegūsim līdzsvarotu nolīgumu par ostām un vienošanos, kas vēl vairāk palīdzēs attīstīt vienotu Eiropas transporta telpu un vienotu tirgu, kas Eiropas Savienības līmenī ir liels panākums."



Knuts Flekenšteins.

Darba grupas vadītājs Knuts Flekenšteins: „Darbs pie regulas ir bijis garš ceļš un intensīvas diskusijas, jo īpaši ar ostu pārvaldēm, termināļu operatoriem un arodbiedrībām. Pēc piecpadsmit gadus ilgām diskusijām, streikiem, pat Parlamenta ēkas fasādes bojāšanas Strasbūrā, pēc vētras, ko izsauca regulas sākotnējā redakcija, tagad ir panākts kompromiss. Vārētu teikt, ka tagad noris smags, bet lielā mērā vienots darbs. Eiropas Padomes lielākais sasniegums ir tas, ka panākta vienošanās, lai nenotiktu ostu pakalpojumu tirgus atvēršana par katru cenu, pie tam

UZZIŅAI

2016. gada 8. martā Eiropas Parlamenta balsojumā par ostu regulu 451 deputāts balsoja par, 234 deputāti balsoja pret, bet 18 deputāti atturējās. EP vairākums nobalsoja par to, lai sāktu sarunas ar Eiropas Padomi un panāktu vienošanos par regulu pirmajā lasījumā. Tika pieņemtas minimālās prasības ostu pakalpojumu nodrošinātājiem, noteikta publiskā finansējuma pārredzamība ostās, kā arī risināti jautājumi, lai ostas pakalpojumu maksas tiktu noteiktas samērīgi.

piespiedu kārtā. Tagad ir pateikts, ka brīva piekļuve tirgum ir viena no iespējām, bet tas nav jādara obligāti. Esmu gandarīts, ka spējam noraidīt brīvo tirgu kā obligātu principu, jo būtisks arguments pret to ir ostu drošības apsvērumi. Pēc būtības no regulas kompromisa variantā ir izņemti visi tie punkti, par kuriem notika cīņa līdz asinīm. Uguns ir nodzēsts, un domāju, ka ir panākts saprātīgs līdzsvars.

Joprojām turpinās diskusijas par to, ko sevi ietver termins – valsts atbalsts, kā arī citiem jautājumiem."

ESPO ģenerālsekretāre Izabelle Rikbosta: „Eiropas ostu organizācija novērtē darba grupas centienus panākt kompromisu, un balsojums Parlamentā ir devis spēcīgu signālu regulas tālākai virzībai. Esam gandarīti, ka ģemta vēērā Eiropas ostu daudzveidība, tas, ka tiek saglabāta ostu autonomija, tai skaitā arī uz ostu maksu noteikšanu. Ostas ir vērti uz pasauli, kas palīdz risināt dažādas globālas ekonomiskās, politiskās un vides problēmas, tāpēc ļoti svarīgi, lai pareizi tiek izmantoti visi instrumenti, veidojot pareizu stratēģiju. Mēs patiešām ceram, ka arī turpmākajā sarunu procesā ar Eiropas Padomi šie principi netiks vājināti."

Izabelle Rikbosta.



Komentējot diskusijas un ostu regulas tālāko virzību, Eiropas Parlamenta deputāts Roberts Zīle, uzsvēra, ka jauninājumi regulā veicinās caurspīdīgumu, kas ļaus gan Latvijas, gan ES nodokļu maksātājiem būt pārliecinātiem, ka publiskie līdzekļi ostās tiek izmantoti lietderīgi.

„Lai gan bija mēģinājums noraidīt regulas tālāku virzību, spēku samērs Eiropas Parlamentā sadalījās divi pret vienu, jo vairākums tomēr mēģināja atrast saprātīgu risinājumu un kompromisu starp dažādām grupām, kas strādā tranzīta biznesā.

Regulas iecere ir uzlabot ostās sniegto pakalpojumu efektivitāti un samazināt izmaksas, piemēram, velkoņu un tauvošanās pakalpo-

UZZIŅAI

Ostu darbība Eiropā ir ļoti nozīmīga – 74% no importētajām precēm ienāk caur Eiropas Savienības jūras ostām.

jumiem. Caurspīdīgumam ostas pakalpojumu un infrastruktūras izmantošanas cenu veidošanā, kā arī saņemtajā publiskā finansējuma izlietojumā vajadzētu atturēt no nepamatotu cenu noteikšanas un tirgus izkropļojumiem. Tajā pašā laikā drošības aspektu dēļ EP deputāti nepiekrīt EK sākotnējam ierosinājumam par pilnīgi brīvu tirgus principu ieviešanu ostas pakalpojumu sniegšanā, jo ES ostu sistēma ietver daudzus dažādus modeļus ostas pakalpojumu organizēšanā. Tā vietā piedāvāts noteikt minimālās prasības pakalpojumu sniedzējiem, piemēram, profesionālā kvalifikācija un nacionālie standarti sociālajā jomā. ES dalībvalstīm jāveic pasākumi, lai nodrošinātu to, ka sniegto pakalpojumu cena ostās atbilst pakalpojuma ekonomiskajai vērtībai un nav uzskrūvēta.

Jāteic, ka uz rezultātu es skatos ar cerībām, jo domāju, ka tiks panākts saprātīgs kompromiss, un par to, ka tas tā būs, liecina arī Eiropas Ostu asociācijas iestāšanās par saprātīga kompromisa meklēšanu.

Ostu valdēm ir atstāta ostu maksu noteikšana un pakalpojumi ostās,

Visas šīs organizācijas ir atbalstījušas regulas tālāku virzību.



EMPA



►►► 35. lpp.

bet daudz caurspīdīgāka būs tā kārtība, kas jāievēro par publiskās naudas izlietošanu ostu infrastruktūras attīstībā, kas būs arī grāmatvedībā jānodala. Domāju, ka tas nav pārāk daudz prasīts un šāds risinājums ir saprātīgs."

Nedrošība par rītdienu tomēr paliek

Lai gan Eiropas pārvaldes struktūras sludina, ka jaunās likumdošanas mērķis ir stiprināt Eiropas, tātad arī Eiropas ostu konkurētspēju, uzlabot caurskatāmību un padarīt pieejamu informāciju, un tieši tādu ES redz 21. gadsimta ostu, tomēr drauds par pakalpojumu tirgus piespiedu atvēršanu Eiropas ostās vēl nav pilnībā pagājis. Tieši tāpat kā aizdomas par lielajiem lobijiem, kuri centās izdzīt cauri Eiropas varas gaitenim savas intereses, un tās nu nebūt nebija Eiropas ostu konkurētspējas celšanas vadītas.



Apvienotās Karalistes dokeru arodbiedrības un Lielbritānijas Ostu asociācijas pārstāvji Strasbūrā.

Dienā, kad Eiropas Parlaments debatēja par ostu regulu, uz Strasbūru bija devusies Lielbritānijas dokeru arodbiedrības un „Associated British Ports” (ABP) delegācija, lai mudinātu Eiropas Parlamenta deputātus noraidīt Eiropas Komisijas priekšlikumu un Kurta Flekenšteina darba grupas ziņojumu. Viņi vēl arvien uzskata, ka ostu regula negatīvi ietekmēs ostu un ostās strādājošo darbību. Tā kā Lielbritānijas ostas pārsvarā ir privātas, nav skaidrs, kā jauno regulējumu

gaismā vajadzēs publiskot investīcijas, kas tiek ieguldītas ostu infrastruktūras attīstībā. Tieši tāpat nav skaidrs, kādu pievienoto vērtību šī regula dos Eiropas ostām. „Ja Eiropas Parlamenta deputāti nevar principā noraidīt regulu, mēs mudinām viņus atbalstīt grozījumus, kas skaidri un nepārprotami novērstu privāto finansējumu regulēšanu ostas darbībā, kas pilnībā atbilst ES likumdošanas prasībām,” uzsverts Lielbritānijas Ostu asociācijas prasībās.

Britu pārstāve EP Džilija Seimora: „Pakalpojumu cenas ir viens no svarīgiem konkurētspējas argumentiem, ko īpaši novērtē klienti, tāpēc ostām bez jebkādam regulām nākas pielāgoties tirgus prasībām. Tagad visam klāt vēl nāk bažas par to, kā konkurētspēju ietekmēs regulā noteiktās prasības.”

Aptauju par attieksmi pret topošo regulu veica neatkarīgā kompānija „ComRes”, kuras pētījums atklāja, ka Lielbritānija, Francija, Vācija, Spānija, Itālija un Polija ostu darbības regulēšanas jautājumos priekšroku dotu savu valstu valdībām. Apvienotajā Karalistē to atbalsta 74% respondentu, bet Vācijā 71%.

Latvijā attieksme ir visai noraidoša

Arī Latvijā attieksme pret topošo likumdošanas aktu ir noraidoša. Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes (LOTLP) sēdē tika skatīta nacionālā pozīcija par Eiropas Parlamenta sagatavotajiem priekšlikumiem ostu pakalpojumu regulai. 2014. gada 8. oktobrī ES Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas Ministru padome vienojās par vispārējo pieeju regulas projektam, bet tālākas diskusijas nenorisinājās, gaidot Eiropas Parlamenta balsojumu, kas notika 2016. gada 8. martā. Ņemot vērā Eiropas Parlamenta pozitīvo balsojumu, Nīderlandes prezidentūra Padomes darba grupu līmenī sāks šo priekšlikumu



UZZIŅAI

Satiksmes ministrija skaidro: regulas projekts paredz precizēt un atvieglot piekļuvi Eiropas Savienības ostu pakalpojumu tirgum, novērst ļaunprātīgu tirgus izmantošanu, uzlabot ES ostu iekšējās koordinācijas mehānismus, piedāvāt caurskatāmas finansiālās attiecības starp publiskām iestādēm, ostu pārvaldēm un ostas pakalpojumu sniedzējiem, kā arī nodrošināt autonomi noteiktas un caurskatāmas ostas infrastruktūras maksas.

izvērtēšanu, lai sāktu neformālās sarunas ar Eiropas Parlamentu.

Latvija līdz šim ir aktīvi piedalījies diskusijās par regulas projektu un atbalstījusi vispārējās vienošanās tekstu, kas lielā mērā ņemtu vērā dalībvalstu ostu specifiku, kas Latvijai ir viens no būtiskākajiem jautājumiem. SM jau ir informējusi Nīderlandes prezidentūru par tiem deputātu rosinātajiem grozījumiem, kas var kaitēt Latvijas ostu un tranzīta nozares attīstībai.



UZZIŅAI

Kad tiks panākta gala vienošanās starp iesaistītajām pusēm (Padome, Eiropas Parlaments un Eiropas Komisija), regula tiks piemērota konkrētu ostu pakalpojumu kategoriju sniegšanai un attieksies uz visām jūras ostām, kas uzskaitītas Eiropas transporta tīkla pamatnostādņu regulā. Latvijā tās ir Rīgas brīvosta, Ventspils brīvosta un Liepājas osta.

Latvijas Ostu asociācija vērsās pie EP deputāta Roberta Zīles ar aicinājumu neatbalstīt ES ostas regulas tālāko virzību Briselē. Vēstulē EP deputātam Latvijas Ostu asociācijas izpilddirektors Kārlis Leiškalns uzsvera, ka, izstrādājot regulu, ar ko izveido tirgus piekļuves ostas pakalpojumiem un ostu finanšu pārredzamības sistēmu, Latvijas interesēs svarīgāk ir aizstāvēt ostu attīstību, jo ostas aizņem plašas pašvaldību teritorijas un ar likumu ostu pārvaldēm uzlikts pienākums veicināt jaunu darba vietu veidošanu un ražošanas attīstību. „Latvijā ostu sektors saimnieciski ir daudzkārt lielāks nekā jūras pārvadājumi. Kuģošanas kompāniju mērķis ir

panākt zemākas izmaksas, apmeklējot ostas un saņemot ostu pakalpojumus. Latvijas Ostu asociācija un Latvijas ostas vērš uzmanību uz to, ka ostas mūsdienās ir kompleksi multimodāli infrastruktūras objekti un to pienākums ir nodrošināt ne tikai pamatinfrastruktūru, kas nepieciešama kuģu ienākšanai ostā un pietāšanai pie pietātnes, bet arī daudzas un dažādas citas ar kravu apstrādi, pasažieru apkalpošanu, loģistiku un pat ražošanu saistītas infrastruktūras.

Vienlaikus pieaug prasības sociālo standartu un vides aizsardzības normu ievērošanā, drošības un efektivitātes jomā. Izmaksas to realizācijai pieaug, bet ienākumu avoti ostām pamatā ir tikai ostu maksas, ko maksā kuģošanas kompānijas, kas apmeklē ostas. Ar regulas pieņemšanu Latvijas ostām tiks būtiski samazinātas iespējas finansēt tām uzliktās funkcijas, un tas var novest pie smagām sekām valsts ekonomikā kopumā."

Komentējot Latvijas ostu asociācijas vēstulē pausto viedokli, Roberts



Zīle norādīja, ka Padome jau ir pieņēmusi kopīgu pozīciju, kas nav noraidoša. „Man jāsaka, ka asociācija bija pieņēmusi ļoti stūrainu pozīciju – noraidīt, un viss. Tā nu gluži viss nenotiek,” viņš sacīja.

Ventspils pilsētas domes priekšsēdētājs un Latvijas Tranzīta biznesa asociācijas prezidents Aivars Lembergs: „Eiroparlamentā nu jau septiņus astoņus gadus transnacionālās, multinacionālās kuģošanas kompānijas virza tā saukto ostu regulu, kuras būtība ir tāda, ka kuģošanas kompānijas būs tās, kas varēs pēc būtības netieši regulēt, cik kuģa īpašniekam jāmaksā

ostu nodevās, kādas ostu nodevas ir konkrētā ostā.

Latvijas valsts un arī Tranzīta biznesa asociācija, tāpat mūsu kaimiņvalstis un arī valstis, kuras nepieder pie transnacionālām kuģošanas kompānijām un neaizstāv to intereses, ir pretojošās tāda veida ostu regulai. Bet korupcijas līmenis Eiroparlamentā un Eiropas Komisijā ir tik augsts, ka viņus ir ļoti, ļoti grūti apturēt.

Latvijas Tranzīta biznesa asociācija aicina mūsu valsts deputātus turpmākajā ostu regulas pieņemšanas gaitā balsot par nacionālajām interesēm. Protams, arī mūsu valdībai ir jābūt aktīvākai un politiski jāpauž savu attieksmi. Jo ar ko tas viss citādi var beigties? Beigsies ar to, ka Latvijas ostas valstij vajadzēs finansēt no budžeta."

Variants, pat kuru 8. martā nobalsoja Eiropas Parlaments, vēl arvien nevienam nav īsti pieņemams. Diskusijas turpināsies, bet nav īstas pārliecības, vai tās dos reālu labumu.■

2016. gada 1. jūlijā stājas spēkā jaunie konteineru svēršanas nosacījumi

No 2016. gada 1. jūlija spēkā būs Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) veiktie grozījumi konvencijā par cilvēku dzīvības glābšanu uz jūras (SOLAS), kas attiecas uz konteineru svēršanas nosacījumiem pirms to pieņemšanas ostas teritorijā un kraušanā uz kuģiem, lai nodrošinātu kuģu jūrasspēju un drošību. Lai gan jaunās likumdošanas prasības stāsies spēkā jau šā gada 1. jūlijā, pagaidām nav izstrādāts un pieņemts skaidrs un vienots mehānisms un jurisdikcija, lai šo prasību īstenotu, kā arī IMO nav izstrādājusi prasības, kā faktiski notiks svara pārbaudes.

Lai kādi bijuši kuģniecības nozares cenšieni novērst nepatiesu datu sniegšanu par konteineru svaru, pagaidām nekas nav mainījies. Jūras negadījumu izmeklēšanas rezultāti liecina, ka aptuveni 20% konteineru, ko iekrauj kuģī, deklarētais svars neatbilst faktiskajam. Mazākā konstatētā svara atšķirība bija vairāk nekā trīs tonnas, lielākā sasniedza pat 20 tonnas.

2012. gada rudenī vairāk nekā divas nedēļas Ukrainas muiža svēra visus konteinerus, kas tika izvesti caur Ukrainas

ostām. Izrādījās, ka 56% gadījumu reālais svars bija lielāks, nekā pārvadātājs norādījis kravas dokumentos.

Pēc Pasaules drošības organizācijas (WSO) datiem, ik gadus vidēji tiek zaudēti 550 konteineru, neskaitot tos, kas tiek zaudēti kuģu avāriju rezultātā. Lielbritānijas Jūras nelaimes gadījumu izmeklēšanas nodaļa (MAIB) konstatējusi, ka tas lielākoties notiek nepareizi deklarētas kravas dēļ, norādot mazāku svaru, nekā tas ir patiesībā.

i UZZIŅAI

Jaunās prasības pieļauj divas svēršanas metodes: krava tiek svērtā kopā ar konteineru vai arī kravas svars tiek pievienots taras svaram.

Šādai nesakritībai var būt visai bēdīgas sekas: nepareiza kravas nostiprināšana kuģī, paaugstināts risks gūt traumas

▶▶▶ 36. lpp.



„Napoli” avārija.

► ► 35. lpp.

gan krasta darbiniekiem, gan kuģa apkalpes locekļiem, augstākas ekspluatācijas izmaksas, kuģa bojājumi, avārijas iespējas, kā arī kravas transportēšanas kavēšanās.

Kā viens no bēdīgiem piemēriem joprojām tiek minēta konteinerkuģa „Napoli” avārija, kad tas 2007. gada 18. janvārī pie Lielbritānijas krastiem vētras laikā uzskrēja uz sēkļa. Milzīgs kaitējums tika nodarīts videi, daļēji pazaudēta krava, bet apdrošināšanas izmaksas tikai par kravas zaudējumiem „Napoli” avārijas rezultātā, ko kvalificēja kā nepareizi deklarēta kravas svara izraisītu traģēdiju, veidoja 120 miljonus mārciņu.



„MOL Comfort” avārija.

Arī traģēdija, kad 2013. gada 24. jūnijā nogrima konteinerkuģis „MOL Comfort”, tiek minēta kā piemērs tam, kas var notikt, ja nepareizi norāda kravas svaru. Avārijas izmeklēšanas komisija atmata versiju par kļūmēm kuģa konstrukcijā un būvniecībā un nonāca pie secinājuma, ka kuģa nogrimšanā un kravas zaudēšanā ir vainojamas nepareizas svara deklarācijas, kas noveda pie kravas nepareizas izvietošanas un nostiprināšanas, bet slikte laika apstākļi bija vien pastiprinošs faktors. Kuģa avārijas rezultātā radušies zaudējumi sasniedza aptuveni 52,3 miljonus dolāru.

Papildinātā konvencija tagad nosaka, ka kravas nosūtītājs ir atbildīgs par datu pareizību, bet nav noteikts, kur svara kontroli vajag veikt. Lasot konvenciju, prasības it kā šķiet vienkārši tulkojamas un saprotamas, bet patiesībā tās slēpj pietiekami daudz zemūdens akmeņus:

- grūti atbildams jautājums – kas ir nosūtītājs, jo šajā procesā ir iesaistītas vairākas piegādes ķēdes un klienti, tāpēc noteikt nosūtītāju var nebūt tik viegli;
- kravai jābūt nosvērtai, pirms to uzkrauj uz kuģa, bet pamatnostādņēs nav regulējuma, kad tam vajadzētu būt veiktam;
- ja nosūtītājs ir pārkāpis regulas prasības, kāda atbildība viņam iestājas gadījumā, ja notiek negadījums? Kā tiks pierādīta vaina?

Papētot to rezonansi, ko šī konvencija izraisījusi pasaulē, nākas secināt, ka, kā jau pirms katras jaunas prasības ieviešanas, nozarē valda satraukums, šajā gadījumā vēl arī tāpēc, ka nezina, joprojām ir daudz.

Ar „Baltic Container Terminal” izpilddirektoru Aldi Ziedu sarunājos dažas dienas pirms 17. marta, kad Rīgas brīvdostas pārvaldes telpās tika organizēts tehniskais seminārs par konteineru svēršanas jauno prasību pārņemšanu terminālū un loģistikas uzņēmumu ikdienas darbā. Viņš bija ieinteresēts dzirdēt noderīgu informāciju par to, kā vajadzētu norisināties procesiem pēc 1. jūlija.

Aldis Zieds: „Regulējums, kas attiecas uz visu pasauli, paredz obligātu konteineru svara apliecinājumu, ko kravas nosūtītājs iesniedz konteineru terminālim un kuģošanas kompānijai. Tā ir vispārēja prasība,

kas tomēr nepaskaidro, kādu dokumentu, piemēram, es kā konteineru termināļa saimnieks varu vai nevaru akceptēt. Ja uz kravas dokumenta būs man nezināms paraksts, kuru kāds būs apliecinājis, kā es varēšu būt drošs, ka šim dokumentam var uzticēties? Neatbildēts ir jautājums, cik liela var būt pieļaujamā atkāpe – procents, trīs vai četri procenti? Noteiktais datums tuvojas, bet pasaulē līdz šim nav radīts vienots mehānisms. Savus noteikumus ir izstrādājuši, piemēram, Dānija un Lielbritānija, kur jau izveidotas institūcijas, kas uzraudzīs šo prasību ievērošanu, kā arī sertificētas svēršanas vietas un kontroles mehānisms. Bet daudzās valstīs šāda mehānisma vēl nav, un arī mēs mēģinām saprast, kas notiks pēc 1. jūlija.

Tātad tam visam pietrūkst vienota mehānisma, tāpēc uzskatu, ka IMO izstrādātais regulējums ir brāķis. Ja jau tas ir starptautisks regulējums, tad vajadzētu būt arī vienotam mehānismam, kā šo regulējumu pildīt. Vai tad kāds var ietekmēt to kārtību, kā, piemēram, kravu svēršana notiek



Aldis Zieds.

Krievijā vai Kazahstānā? Diemžēl process ir atstāts pašplūsmā. Tagad iznāk, ka par principiem būs jāpanāk vienošanās starp konteinertermināļiem, kuģošanas kompānijām un komerckompānijām katrā valstī, un katrā prasības būs atšķirīgas.

Starptautiski nav noteikts arī soda mehānisms. Piemēram, Dānija par pārkāpumiem paredz kriminālatbildību.

Mēs savā terminālī pēc 1. jūlija būs gatavi sniegt šādu pakalpojumu, un tas, protams, būs maksas pakalpojums. Bet nosūtītājs savu kravu var svērt arī pirms ierašanās ostā, un, ja kuģošanas līnijas mums apliecinās, ka uzticas nosūtītāja uzrādītajam kravas svaram, tad arī mums par to papildus nebūs jāpārliecinās, bet, ja kuģošanas līnijas teiks, ka uzrādītajam svaram neuzticas, mēs sniegsim savus pakalpojumus.”

Aldis Zieds secināja, ka nezināmā ir daudz un jautājumu vairāk nekā atbilžu.

Arī pēc semināra Aldis Zieds joprojām palika skeptisks. „Atbildes, ko dzirdējām, parādīja, cik daudz neskaidrību joprojām ir par to, kā pareizi īstenot jaunās procedūras un noteikumus. Pašlaik visi baidās atzīt, ka nezina, kādas būs procedūras un kā tās ietekmēs biznesu pēc 1. jūlija,” atzina Zieds.

Seminārā cenšas rast atbildes

Lai aktualizētu jautājuma virzību un skaidrotu situāciju Baltijas valstīs sakarā ar jaunās likumdošanas prasībām, kas stāsies spēkā šā gada 1. jūlijā, uzņēmums „PS Porttraining” 17. martā rīkoja semināru, kura galvenais uzdevums bija sniegt ieskatu par konteineru svēršanas un svara apliecināšanas prasību ietekmi un sagaidāmajiem rezultātiem pēc to stāšanās spēkā, kā arī demonstrēt citu valstu pieredzi šajā jautājumā. Pasākumā arī piedalījās un risinājumus demonstrēja vairāku Eiropas valstu ražotāji un IT pakalpojumu sniedzēji, kuriem ir pieredze risinājumu ieviešanā lielākajās Eiropas ostās. Kopumā seminārā bija pārstāvētas astoņas Eiropas valstis un piedalījās 60 pārstāvji no valsts institūcijām un loģistikas sektora eksperti.

Darba grupas vadītājs Bils Brasingtons, kurš ir arī IMO, ILO un UNECE konsultants, norādīja uz nepieciešamību pēc jauniem noteikumiem, kas būtu instruments, lai vērstos pret tiem nosūtītājiem, kuri nepareizi deklarē kravu.

Baltijas jūras reģiona ostu mācību centra „PS Porttrainings” pārstāve Zane Vilkauša: „Jaunie IMO noteikumi, kas tika aplūkoti seminārā, 2016. gadā būs viens no lielākajiem izaicinājumiem konteineru pārvadātājiem. Visas konteineru transportēšanas procedūras tiks ietekmētas, sākot no konteineru taras rezervēšanas līdz pat konteinerkravas iekraušanai kuģī, un tas skars arī liniņu un termināļu operatorus.”

Visiem – nosūtītājam, termināļa pārstāvim, kravas ekspeditoram, kuģa kapteinim un valstu jūras administrācijām ir pienākums aprēķināt, pārbaudīt, apkopot un izplatīt informāciju par jūras konteineru bruto masas atbilstību dokumentos norādītajai.

Lielāks progress jauno prasību kontekstā ir Lielbritānijā, Vācijā un vēl dažās valstīs,



kur konteinertermināļos jau ieviesta konteinerkravu svēršana.

Klaipēdas konteineru termināļa „Smelte” operāciju direktors Lins Miceika: „Konteineru transporta kompānijām un termināļiem joprojām ir bažas par to, ka nosūtītāji turpinās sirgt ar nepatiesas informācijas sniegšanas kaiti. Reālā situācija kļūs skaidrāka pēc 1. jūlija, un mūsu kompānijas plāns ir sekot notikumu attīstībai gan pie mums, gan pasaulē.”

Latvijā jauno prasību kontekstā ir jāveic grozījumi Jūras pārvaldes likumā, kā arī pašlaik tiek gatavoti noteikumi. Ir skaidrs, ka sertificēšanas un verifikācijas aprīkojumam akreditēta sertifikācijas institūcija būs Patērētāju tiesību aizsardzības centrs, bet mijiedarbību starp jūru un krastu nodrošinās Latvijas Jūras administrācija.

Pamatā tomēr doma par drošību

Jau vairākkārt bijuši mēģinājumi samazināt incidentu skaitu, ko izraisa nepareizi deklarēts kravas svars, tomēr līdz šim nav panākts progress šajā jautājumā.

Aprēķināts, ka 2015. gadā pasaules jūrās pārvadāti 700 miljoni 20 pēdu konteineru. Lielākie konteinerkuģi var uzņemt pat 20 tūkstošus konteineru, tāpēc tikai pašsaprotami, ka patiesai un ticamai informācijai ir jābūt sagatavotai un skaidrai jau dienu pirms kuģa ienākšanas, lai varētu pareizi organizēt konteineru novietošanu kuģī, tā nodrošinot kuģa stabilitāti.

Viena no lielākajām Holandes ekspeditoru kompānijām „VCK Logistics”, gatavojoties 1. jūlija jaunajām prasībām, Roterdamas ostā veica eksperimentu, kura laikā tika nosvērti 240 konteineru. Eksperimenta mērķis bija pārbaudīt gatavību jaunajām prasībām, kā arī pārbaudīt, kāda ir

starpība starp pavaddokumentos norādīto un faktisko konteineru svaru. Eksperiments parādīja, ka vidēji svara starpība ir 14%, bet IMO noteiktā pieļaujamā starpība ir 5%. Pēc jaunajiem noteikumiem konteineri, kuru svars pārsniegs dokumentos norādīto, netiks iekrauti kuģī, kravas nosūtītājam tiks uzlikts sods – 350 eiro par konteineru, kā arī tam būs jāmaksā vidēji par septiņām dienām, kamēr krava gaidīs nākamo kuģi.

Nemot vērā, ka caur Roterdamas ostu nedēļā tiek transportēti 10 tūkstoši eksportam domātu konteineru, bet ostā pašlaik darbojas tikai pieci svēršanas punkti, tiek paustas bažas, ka iespējama sastrēgums varētu sasniegt pat katastrofālus apmērus. Lai Holandē varētu uzstādīt svarus, ir jāsaņem vietējās pašvaldības atļauja. Kompānija „VCK Logistics” šādu lūgumu pašvaldībai esot iesniegusi 2015. gada novembrī, bet atļauju saņēmusi tikai šā gada martā, turklāt pašu svaru uzlikšanai ir nepieciešamas vēl vismaz astoņas nedēļas.

Milzīgs satraukums valda arī okeāna otrā krastā. Sešdesmit ASV eksporta kompānijas kopīgi ar lielāko konteinerliniju vadītājiem vērsušās pie ASV Krasta apsardzes, kas ir jauno prasību administrators, ar uzstājīgu lūgumu pagarināt jauno konvencijas prasību stāšanos spēkā līdz 2017. gada 1. jūlijam, kas varētu būt reālais termiņš to reālai izpildei. Kad eksportētāji saņēma atbildi, ka tas nav iespējams, jo ASV ir šo konvenciju ratificējusi, viņi jautājumu aizvirzīja uz ASV Kongresu, bet diez vai tas būs kongresā risināms jautājums.

Tad nu biznesa iesaistītās puses visai bažīgi raugās uz vasaras vidu. Atslēgas vārds visām bažām ir – kavēšanās, kas tūlīt tiek pārrēķināta naudas izteiksmē. Visi, kas iesaistīti jūras kravu pārvadājumos, taču ir ieinteresēti kravu nosūtīt ātri, droši un ar viszemākajām izmaksām. Satraukums ir pamatots, ja ņem vērā, ka 90% no pasaules precēm tiek piegādātas ar kuģiem, tai skaitā pārtika un plaša patēriņa preces.

Tomēr nedrīkst aizmirst, ka jaunie noteikumi ir domāti tam, lai uzlabotu kuģošanas drošību un novērstu jūrnieku, ostu darbinieku un citu kravu transportēšanas procesā iesaistīto cilvēku dzīvības, un gaidāmās neērtības nevarētu būt sevišķi augsta cena par cilvēku dzīvībām. ■

Anita Freiberga

Kvalitatīva dzelzceļa infrastruktūra ceļ konkurētspēju

Satiksmes ministrs Uldis Augulis kopā ar VAS „Latvijas dzelzceļš” valdes priekšsēdētāju Edvīnu Bērziņu un kompānijas „BMGS” valdes priekšsēdētāju Svetlanu Afanasjevu 8. martā atklāja modernizēto Rīgas Šķirotavas stacijas šķirošanas uzkalnu, kas Eiropas Savienības Kohēzijas fonda un valsts budžeta līdzfinansētā projekta ietvaros kļuvis par vienu no modernākajiem šķirošanas kompleksiem Baltijas valstīs un 1520 sliežu platuma dzelzceļos.

Edvīns Bērziņš (no kreisās), Svetlana Afanasjeva un Uldis Augulis.



„Rīgas Šķirotavas stacija ir lielākais un nozīmīgākais dzelzceļa mezgls kravas vilcienu formēšanā un nogādāšanā uz Rīgas ostas stacijām. Šķirošanas uzkalna modernizācijas projekts ir viens no tehniski sarežģītākajiem LDz īstenotajiem projektiem, un tā ietvaros ieviesti daudzi jauni tehnoloģiski un IT risinājumi. Šis projekts ir viens no priekšnoteikumiem, kas padara mūsu uzņēmumu un tranzīta ceļu uz Latvijas ostām konkurētspējīgāku,” uzsver E. Bērziņš.

i UZZIŅAI

Šķirotavas stacijas šķirošanas uzkalna projekta kopējās izmaksas pārsniedza 40,3 miljonus eiro, no tiem ES Kohēzijas fonda līdzfinansējums bija 24 miljoni eiro, valsts budžeta līdzfinansējums – 6,85 miljoni eiro, bet VAS „Latvijas dzelzceļš” līdzfinansējums – 9,53 miljoni eiro.

„Ekonomiskās izaugsmes sekmēšanai, piesaistot kravas un ceļot to apgrozījumu, būtiska ir kvalitatīva dzelzceļa infrastruktūra, kā arī modernu transporta un loģistikas pakalpojumu nodrošināšana. Tāpēc ar patiesu gandarījumu novērtēju Rīgas Šķirotavas stacijas modernizācijas rezultātu, jo tas gan paātrina kravu apstrādes procesus,

Šķirotavas stacijas šķirošanas uzkalns.



gan atvieglo uzņēmuma darbinieku darbu. Katrs vērienīgs projekts un investīcijas, kas padara efektīvāku dzelzceļa kapacitāti, ir nozīmīgs ne tikai nozares, bet visas valsts tautsaimniecības izaugsmei,” uzsver U. Augulis. „Šis projekts ir solis preti tranzīta konkurētspējas paaugstināšanai, jo tagad kravu apstrādes apjomiem ir iespēja augt vairāk nekā pusotru reizi. Tomēr „Latvijas dzelzceļa” vadību sagaida smags darbs, lai nodrošinātu kravu piesaisti.”

„Jaudas, efektivitātes un konkurētspējas paaugstināšana – tie ir būtiski faktori gan valsts, gan uzņēmējdarbības veiksmīgai nodrošināšanai. Mēs esam gandarīti, ka kopā ar partneriem, īstenojot šķirošanas uzkalna rekonstrukciju, esam devuši savu artavu arī Šķirotavas stacijas vagonu apstrādes uzlabošanā, kas ļaus tranzīta nozarei strādāt efektīvāk,” stāsta projekta būvuzņēmēja „BMGS” valdes priekšsēdētāja Svetlana Afanasjeva.

„Kompānija „Siemens” ir ļoti lepna par savu ieguldījumu pilnīgi automatizētā šķirošanas uzkalnā, kas ir

i UZZIŅAI

Pēc projekta realizācijas Šķirotavas stacijas šķirošanas uzkalns spēj apstrādāt 3500 vagonu diennaktī, ir samazināts trokšņa līmenis, izbūvēti pieci kilometri jaunu sliežu ceļu, modernizēta vadības un kontroles sistēma, kā arī uzstādīta jauna vagonu bremzēšanas sistēma – 30 jauni vagonu lēninātāji.

pirmais šāda veida uzkalns Latvijā. Mēs gribētu pateikties VAS „Latvijas dzelzceļš”, galvenajam būvuzņēmējam AS „BMGS”, kā arī visiem iesaistītajiem apakšuzņēmējiem un partneriem, kuri plecu pie pleca veiksmīgi strādāja kopā ar mums šķirošanas uzkalna projektā. Esam gandarīti, ka jaunā un inovatīvā „Siemens MSR32” vadības sistēma nodrošina paaugstinātu veiktspēju, uzticamību, zemāku trokšņu līmeni, kā arī samazinātas uzturēšanas izmaksas,” uzsver Markus Zahmeijers, uzņēmuma „Siemens” vecākais viceprezidents dzelzceļa automātikas jautājumos. ■

Nepieciešams pragmatisks un koordinēts darbs

2016. gada pirmajos divos mēnešos Rīgas brīvastā pārkrauti 6,15 milj. t dažādu kravu, kas ir par 686,1 tūkst. t jeb 10% mazāk nekā 2015. gada attiecīgajā periodā. Tomēr kopējais kravu apgrozījums, neraugoties uz kritumu, par 7,0% pārsniedz stividorkompāniju sākotnējo prognozi februāra mēnesim (2,69 milj. t), kā arī atbilst Rīgas brīvastas pārvaldes plānotajam samazinājumam 2016. gadā.



Rīgas brīvastas valdes priekšsēdētājs Andris Ameriks: „Situācija nav katastrofāla, bet jau tuvākajā laikā nepieciešams pragmatisks un koordinēts darbs visām iesaistītajām pusēm. Šis jautājums ļoti nopietni jādiskutē Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomē ar premjeru, Sattiksmes ministriju, lielākajām Latvijas ostām un „Latvijas dzelzceļu”, jo pasākumu plānam, kas skar kravu piesaisti un jaunu tranzīta ceļu attīstību, ir jābūt apstiprinātam visaugstākajā līmenī.

Negatīvie dinamikas rādītāji beramkravu segmentā lielā mērā saistīti ar apgrozījuma kritumu ogļu krāvām: gada pirmajos divos mēnešos pārkrauti 2,0 milj. t ogļu – par 20,8% jeb 531,5 tūkst. t mazāk nekā tajā pašā laika posmā 2015. gadā. Eksperti situāciju skaidro ar pieprasījuma samazināšanos pēc Krievijas oglēm Eiropas valstu patēriņa tirgos. Jau 2016. gada janvārī kopējais Krievijas ogļu eksports caur Baltijas jūras (tai skaitā Krievijas) ostām saruka par 24% un februārī tika prognozēta apjoma tālāka samazināšanās.

Jāpiebilst, ka, lai gan martā „Baltic Dry Index” nedaudz pieauga, šā gada februārī, pēc starptautiskās aģentūras „Reuters” ziņām, tas bija

nokrities līdz kritiskam līmenim un bija zemākais pēdējo 30 gadu laikā. Dzelzsrušas, cementa, graudu, ogļu un minerālmēslu tirgus piedzīvoja zemāko pieprasījumu kopš 1986. gada, un tas, protams, ietekmē arī jūras kravu pārvadājumu tirgu.

Pozitīvi jāvērtē fakts, ka, neskatoties un nelabvēlīgo tirgus konjunktūru, beramkravu segmentā pirmajos divos mēnešos pieauga pārkrauto labības produktu (+71,8% jeb +89,4 tūkst. t) un koksnes granululu (+35,3% jeb +81,0 tūkst. t) apjoms. Jāuzsver arī, ka kopējais ķīmisko beramkravu apjoms saglabā pozitīvu dinamiku (+19,8% jeb +90,0 tūkst. t).

Pārskata periodā ostā pārkrauti 1,7 milj. t naftas produktu, kas salīdzinājumā ar 2015. gada attiecīgo laika posmu ir par 7,3% jeb 134,6 tūkst. t mazāk.

Lai gan pēc 2016. gada diviem mēnešiem kopējam konteinerkravu apjomam joprojām saglabājas negatīva dinamika (620,0 tūkst. t; -7,1% jeb -47,4 tūkst. t), februārī ostā tika pārkrauti 362,6 tūkst. t konteinerizēto kravu, kas ir augstākais konteinerkravu apgrozījuma rādītājs kopš 2015. gada marta.”

Kravu kritums arī dzelzceļā

Pēc AS „Latvijas dzelzceļš” valdes priekšsēdētāja Edvīna Bērziņa sniegtajām ziņām, marta sākumā pa dzelzceļu pārvadāto kravu kritums bija mazāks nekā gada divos pirmajos mēnešos, kad apjoms saruka par aptuveni 20% (samazinājums marta pirmajās desmit dienās – 10–12%).

Pārvadājumu kritumu janvārī un februārī E. Bērziņš vērtē kā lielu. Vienlaikus viņš vērta uzmanību uz to, ka kravu pārvadājumiem raksturīga sezonālitate un gada griezumā kravu plūsma stabilizēsies.



Bērziņš uzskata, ka kravu kritumam ir objektīvi iemesli, proti, bija salīdzinoši augsts rubļa kurss un naftas un ogļu cenu kritums. Taču tagad naftas un ogļu cena iet uz augšu, bet rubļa kurss ir stabilizējies, tāpēc kravu plūsma atsākusies un pārvadājumu kritums mazināties.

Pašlaik no Krievijas nāk 80% pa dzelzceļu Latvijā pārvadāto kravu. „Latvijas dzelzceļš” izskata iespējas iegūt papildu kravas no Kazahstānas, Ķīnas, Baltkrievijas, kā arī iespējas palielināt iekšzemes kravu pārvadājumus, kas pērn veidoja tikai 2% no kopējā apjoma. ■

Rīgas brīvostas ziņas

Regulāri veic akvatorijas un kuģu ceļa dziļuma mērījumus

Rīgas brīvostas pārvaldes (RBP) Jūras kanāla dienests regulāri veic ostas akvatorijas un kuģu ceļa pieejas dziļuma mērījumus, jo Daugavā ir dabiska smilšu plūsma, piedevām dziļumu būtiski ietekmē Rīgas HES darbība, kuģu radītā turbulence un dzenskrūvju darbība, kad kuģi veic manevrus gan pie piestātnēm, gan apgrīšanās laukumos. Uzmērīšanas darbi tiek veikti kā drošības, tā arī akvatorijas un piestātņu uzturēšanas un attīstības nolūkā.

Hidrogrāfijas kuģis „Līne”, ar ko tiek veikti dziļuma mērījumi, ir aprīkots ar modernāko dziļuma mērītājiem Latvijā „Reson 7125”, kas nodrošina lielāku izšķirtspēju un detalizāciju Daugavas kanāla kuģu ceļa gultnes reljefa attēlošanai un kuģošanai bīstamo objektu vai šķēršļu atklāšanai.

Jūras kanāla dienesta mērījumu nodaļa ir viena no Kuģošanas departamenta nodaļām, kas atbildīga par Rīgas brīvostas pārvaldes pārvaldībā nodotās infrastruktūras uzturēšanu un modernizēšanu. Kuģošanas departamentā ir vairāki dienesti un tiem pakļautas apakšnodaļas, kuru pienākums ir hidrogrāfisko mērījumu veikšana, navigācijas

aprīkojuma uzstādīšana un uzturēšana, bagarēšanas darbi, radaru un telekomunikāciju uzturēšana, kā arī citi ar modernas infrastruktūras nodrošināšanu saistīti uzdevumi.

„Rīgas universālais termināls” par 5 miljoniem eiro rekonstruēs divas piestātnes

Rīgas brīvostas valdes sēdē skatīts jautājums par SIA „Rīgas universālais termināls” (RUT) ieceri sākt divu piestātņu rekonstrukcijas projektu aptuveni 5 miljonu eiro vērtībā. Par šīm piestātnēm starp RBP un RUT ir noslēgts ilgtermiņa nomas līgums, un projekta realizācija nodrošinās ostas piestātņu infrastruktūras attīstību, kas ilgtermiņā ļaus palielināt apkalpoto kravu apjomu. RB valde pieņēma lēmumu atbalstīt piestātņu rekonstrukcijas projekta realizāciju. Šobrīd tā izstrāde jau ir pabeigta un projekts iesniegts Rīgas pilsētas būvvaldē.

Privāto uzņēmumu investīcijas Rīgas brīvostā, pirmkārt, liecina par konkurenci, kas valda ostas uzņēmumu starpā un tādējādi virza to attīstību, otrkārt, šādi kapitālieguldījumi kalpo par indikāciju tam, cik labvēlīgs kopumā ir investīciju



klimats Rīgas brīvostā. Pieredze rāda, ka RBP nodrošinātā publiskā infrastruktūra ir efektīva, konkurētspējīga un saistoša gan vietējiem, gan starptautiskiem uzņēmumiem. Piemērs tam ir gan RUT, kas jau 2013. gadā piesaistīja „Mitsui & Co” meitas kompānijas „Portek International” investīcijas, gan 2013. gadā ekspluatācijā nodotais „Riga Fertilizer Terminal”, kas ir SIA „Rīgas Tirdzniecības osta” un „Uralhim” meitas uzņēmuma „Uralchem Freight Limited” kopuzņēmums.

NATO interesējas par konteinerizēto kravu un degvielas pārkraušanas iespējām

Ziemeļatlantijas līguma organizācijas (NATO) spēku integrācijas vienības pārstāvji, kuri marta vidū bija ieradušies ar vizīti Latvijā, apmeklēja Rīgas brīvostu, lai iepazītos ar ostas pakalpojumu iespējām.

Galvenā NATO interešu joma bija konteinerizēto kravu un degvielas pārkraušanas iespējas, tāpēc viesi apmeklēja SIA „Rīgas universālais termināls”, SIA „Naftimpeks”, kā arī SIA „Baltic Container Terminal”.

Ostas apmeklējuma laikā delegācijas pārstāvji tikās ar ostas kapteini Artūru Brokovski-Vaivodu, RB pārvaldnieka vietnieku un Mārketinga departamenta direktoru Edgaru Sūnu, Ostas policijas pārstāvjiem, kā arī vairāku ostas termināļu vadītājiem.

Tikšanās laikā Rīgas brīvostas amatpersonas delegāciju iepazīstināja ar ostas iespējām un pauda



ieinteresētību sadarboties. Ostas stratēģiski izdevīgā atrašanās vieta un pakalpojumu kvalitāte ir būtisks arguments izvēlēties tās pakalpojumus. Piedevām Rīgas brīvosta ir pierādījusi, ka pilnībā atbilst Starptautiskā kuģu un ostas iekārtu aizsardzības kodeksa (ISPS) prasībām, kā arī to, ka ir atbildīgs sadarbības partneris NATO dalībvalstīm, ko apliecināja, piemēram, Afganistānai domāto nemilitāro tranzītkravu apstrāde.

Kundziņsalā plāno veidot jaunu piekrastes atpūtas zonu

Rīgas ostas pārvalde plāno Kundziņsalā veidot jaunu piekrastes atpūtas zonu, kā arī samazināt gaidīšanas laiku pie Kundziņsalas pārbrauktuves. Labiekārtošanas darbi saistīti ar ostas pērn pieņemto lēmumu norobežot teritoriju, ko Kundziņsalas iedzīvotāji izmantoja atpūtai un izklaidei pie ūdens. Tas esot darīts, lai nodrošinātu ostai piegulošo teritoriju iedzīvotāju drošību. Tagad biedrības „Kundziņsala” un Rīgas brīvostas pārvaldes tikšanās laikā panākts kompromiss un puses vienojušās par piekrastes zonas labiekārtošanu netālu no Kundziņsalas tilta. Osta šajā vietā plāno uzbūvēt pludmales smiltis, kas iegūtas ostas akvatorijas padziļināšanas darbu gaitā.

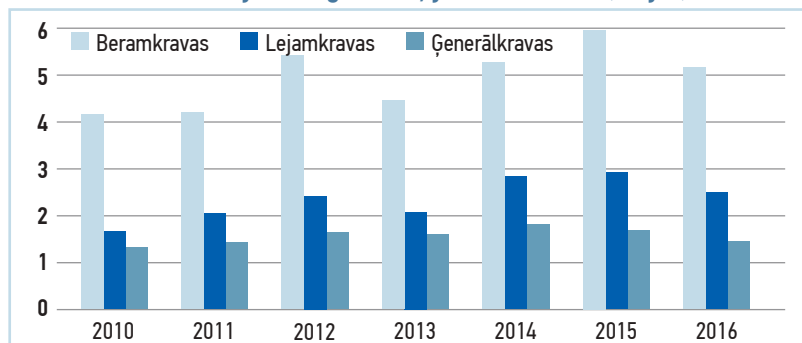
Osta un „Latvijas dzelzceļš” plāno arī samazināt gaidīšanas laiku pie Kundziņsalas pārbrauktuves. Patlaban maksimālais gaidīšanas laiks var sasniegt 12 minūtes, un plānots, ka nākotnē, uzlabojot vagonu sastāvu manevrēšanu, šo laiku būtu iespējams samazināt līdz septiņām minūtēm.

2015. gadā jau tika pabeigts ostu no apdzīvotās teritorijas nodalošās sienas demontāžas un rekonstrukcijas projekts. Norobežojošā siena, kas sava tehniskā stāvokļa dēļ varēja radīt potenciālu apdraudējumu apkārtnes iedzīvotājiem, tika aizvietota ar videi draudzīgu teritorijas nožogojumu. Puses vienojušās par jaunizveidotās sētas apzaļumošanu gan praktisku, gan estētisku apsvērumu dēļ.

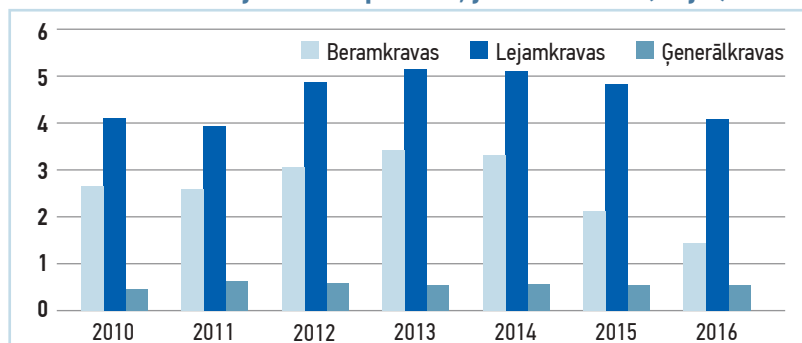
Dzelzceļa kravu pārvadājumu apjomu salīdzinājums (janvāris-marts, tūkst. t)

Pārvadājumu iedalījums	2012	2013	2014	2015	2016	2016./2015., %
Kopējais pārvadājumu apjoms	17 200,0	15 834,5	17 039,3	16 380,8	13 003,7	-20,6
Iekšzemes pārvadājumu apjoms	235,2	297,6	267,7	266,7	355,7	33,4
Starptautisko pārvadājumu apjoms	16 964,8	15 536,9	16 771,6	16 114,1	12 648,0	-21,5
Eksporta kravu apjoms	533,6	992,1	944,3	438,3	320,3	-26,9
Importa kravu apjoms	896,2	1 440,6	1 289,3	1 105,6	1 061,4	-4,0
Kopējais tranzīta kravu apjoms	15 535,1	13 104,2	14 538,0	14 570,2	11 266,2	-22,7
Tranzīta apjoms caur ostām	13 861,0	12 312,6	14 021,6	13 722,4	10 838,0	-21,0
Sauszemes tranzīts caur teritoriju	1 674,1	791,6	516,4	847,7	428,3	-49,5

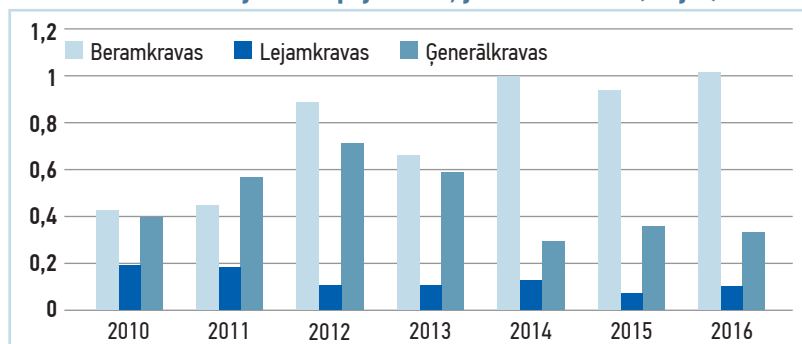
Kravu veidu salīdzinājums Rīgas ostā, janvāris-marts (milj. t)



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



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



SM informācija

Beigušies Ventspils ostas 2. un 3. piestātnes grunts stiprināšanas būvdarbi

Ventspils brīvostā pabeigti 2015. gadā sāktie grunts stabilitātes nodrošināšanas darbi 300 metru garumā aiz piestātnēm Nr.2 un Nr.3. Paveiktais ļaus piestātnes izmantot ar pilnu slodzi un paaugstinās kuģošanas drošību ostas akvatorijā. Ieguldījumi infrastruktūras izbūvē, atjaunošanā un uzturēšanā ir Ventspils brīvostas pārvaldes aktivitāšu prioritāte. Tādējādi Ventspils brīvostas pārvalde īsteno savu galveno – teritorijas attīstītāja funkciju. Piestātnes Nr.2 un Nr.3 no Ventspils brīvostas pārvaldes šobrīd nomā AS „Ventspils tirdzniecības osta”.



Būvdarbi pie piestātnēm aizsākās 2015. gada sākumā. Lai nodrošinātu piestātņu stiprību un noturību, uzbūvēta metru bieza atslodzes platformas dzelzsbetona plātne 3970 m² platībā, kura sastāv no astoņām sekcijām. Dzelzsbetona plātņu balstīšanai ar bezvibrācijas metodi 43 metru dziļumā iebūvēti 560 pāļi. Pēc atslodzes platformas pabeigšanas tika atjaunots kraujlaukumu segums, izbūvēta jauna lietus ūdens savākšanas sistēma, lietus ūdens attīrīšanas iekārtas, kā arī jauni ūdensapgādes tīkli.

Objekta būvniecība norisinājās ES Kohēzijas fonda līdzfinansētajā projektā Nr.3DP/3.3.1.3.0/10/IPIA/SM/001 „Ventspils ostas Ventas upes kanāla nostiprinājums – piestātņu Nr. 2 un Nr. 3 pastiprināšana”. Projekts tiek īstenots saskaņā ar darbības programmas „Infrastruktūra un pakalpojumi” papildinājuma 3.3.1.3. aktivitāti – „Lielo ostu infrastruktūras attīstība Jūras magistralu ietvaros”. Kopējās projekta attiecināmās izmaksas ir aptuveni 4,47 miljoni eiro, tajā skaitā Kohēzijas fonda līdzfinansējums – aptuveni 3,8 miljoni eiro. ■

Ventspilī plāno būvēt Eiropā modernāko dīzeļdegvielas ražotnes kompleksu

Aprīlī sākās sabiedriskā apspriešana par SIA „Baltic New Technologies” ierosinātās dīzeļdegvielas ražotnes kompleksa būvniecību Ventspils brīvostas teritorijā. Par plānoto projektu stāsta Ventspils brīvostas pārvaldnieks Imants Sarmulis.

– Baltijas jūras reģionā Latvija vēsturiski ir naftas produktu tranzīta centrs, savukārt Ventspils ostas infrastruktūra ir piemērota šķidro kravu pārkraušanai un uzglabāšanai, tāpēc projekta „Baltic Clean Fuels” iecere zemas vērtības produktus, piemēram, ogles un mazutu, pārstrādāt augstas vērtības dīzeļdegvielā ir īpaši apsveicama. Šāda augsta pievienotās vērtības produkta ražošanas kompleksa attīstība dos ievērojamas papildu iespējas tranzīta nozarei. Tas spēs ne tikai ievērojami uzlabot Ventspils pilsētas dzīvi, bet dos arī ieguldījumu visa reģiona un Latvijas ekonomikā.

– Kā tas ietekmēs Ventspils iedzīvotāju dzīvi?

– Pirmkārt, tās būs apmēram 300 jaunas, labi apmaksātas darba vietas, savukārt celtniecības laikā vajadzēs vismaz 1000 speciālistu. Paredzams, ka pēc kompleksa darba uzsākšanas saistītajās nozarēs tiks nodarbināti aptuveni 3000 cilvēku.

Pateicoties šim projektam, Ventspilij tiks nodrošināts dabas gāzes pievads un lētāks siltums. Pilsētā ievērojami pieaugs vietējo uzņēmumu nodarbinātība, atdzīvosies celtniecības nozare, tirdzniecība, sabiedriskā ēdināšana, viesnīcu un komunālo pakalpojumu bizness, ievērojami palielināsies ienākumi pilsētas budžetā, tiks veicinātas sociālā atbalsta iespējas un, protams, jūtami, apmēram par trim miljoniem tonnu, kāps Ventspils ostas apgrozījums. Visā pilsētā attīstīsies.

– Tomēr katra ražotne rada arī zināmus riskus. Ražotni paredzēts būvēt teritorijā, kur tagad pārsvarā ir mežs. Kā tas ietekmēs Ventspils ekoloģisko situāciju?

– Publiskajā apspriešanā mums kopā ar pilsētas iedzīvotājiem ir jāvērtē gan riski, gan ieguvumi. Saskaņā ar dokumentiem, kas iesniegti apspriešanai, kompleksā plānots investēt Latvijas mērogiem ievērojamu summu – 1,43 miljardus eiro. Ražošanai ir paredzēts izmantot pašu jaunāko „Vebo Combi Crecking” tehnoloģiju, kas no visām šobrīd pieejamajām tehnoloģijām ir visdraudzīgākā

apkārtējai videi un paredz pilnībā slēgtu ražošanas ciklu bez nelietderīgiem blakusproduktiem. Pats ražošanas komplekss atradīsies iespējami tālu no pilsētas un robežosies ar „Ventspils Naftas terminālu”. Izmantojot esošo infrastruktūru, pa noslēgtām caurulēm no termināla tiks piegādātas nepieciešamās izejvielas un tādā pašā veidā gatavā produkcija nonāks atpakaļ uzglabāšanai. Pārstrādei nepieciešamās izejvielas – ogles un mazuts, kā arī gatavie produkti – dīzeļdegviela un nafta (ligroīns) ir Ventspils ostas pamata bizness, par to pārkraušanas pieaugumu mēs ikdienā cīnāmies visiem spēkiem. Kas attiecas uz mežu – pašam ražošanas kompleksam ir nepieciešami tikai 37 hektāri zemes. Tas nozīmē, ka kompleksa vajadzībām koki tiks izcirsti tikai nepieciešamajā apjomā un ostas industriālajā zonā mežs saglabāsies.

– Vai projektam pilnībā ir ostas atbalsts?

– Projektu atbalsta gan osta, gan Ventspils pilsētas dome un Latvijas Republikas valdība, kas ir iekļāvusi šo projektu Eiropas Komisijas atbalstītajā tā saucamajā Junkera prioritāšu sarakstā. Ir aprēķināts, ka līdz ar minētās ražotnes darbības sākšanu 2020. gadā LR iekšzemes kopprodukts pieaugs par pieciem procentiem. Šāda apjoma projektu līdz šim mūsu valstī nav bijis, un tā īstenošana dos mums unikālu iespēju pietuvoties tā saucamo „veco” Eiropas valstu dzīves līmenim. Svarīgi, ka jaunā kompleksa īpašnieki ir Latvijā reģistrēts uzņēmums SIA „Baltic New Technologies”. ■

i UZZIŅAI

Kompleksa plānotās ražošanas jaudas – 1,2 milj. tonnu dīzeļdegvielas gadā. Produkcija – lietošanai gatava augstas kvalitātes dīzeļdegviela ar zemu sēra saturu, kas atbilst visiem Eiropas Savienības noteikumiem. Izejvielas – ogles (33%) un mazuts (67%). Kopējās projekta investīcijas – 1,43 miljardi eiro.

Attīstām Latvijas ekonomiku

Ventspils brīvostas teritorijā esošā uzņēmuma „Bio-Venta” ražoto biodīzeļdegvielu ikdienā lieto daudzi, kas brauc ar dīzeļdzinēja mašīnām vai izmanto sabiedrisko transportu. Šeit saražoto biodīzeļdegvielu var iegādāties arī Zviedrijas, Norvēģijas, Polijas un Lietuvas degvielas uzpildes stacijās.

Eiropā kopumā saražo ap 10 miljoniem tonnu šī produkta. No visām pasaulē uzbūvētajām biodīzeļdegvielas rūpnīcām joprojām darbojas vien aptuveni 40%. Loģistikas iespējas Jāvušas SIA „Bio-Venta” izdzīvot un cerēt uz saražotās produkcijas apjoma kāpumu nākotnē. Kā norāda rūpnīcas pārstāve Daiga Kļaviņa, šobrīd tirgū parādās arvien jauni zaļās enerģijas produkti, un patērētājs arī vēlas jauno izmēģināt, tāpēc kompānijas izaicinājums ir noturēt esošos klientus, kā arī mēģināt iegūt jaunus.

SIA „Bio-Venta” valdes priekšsēdētājs Arnis Janvars: „2004. gadā, kad tika pieņemts Biodegvielas



Arnis Janvars.

likums, Zemkopības ministrija Laimdotas Straujumas vadībā izstrādāja detalizētu pasākumu plānu, kas Latvijas valdībai un ierēdņiem ir jāizdara, lai šī nozare varētu pilnvērtīgi attīstīties. 2010. gadā, analizējot šo dokumentu, pasākumu plāna izpilde bija vien 25%, un joprojām izpilde ir tādā pašā apmērā. Mēs līdz šim esam aktīvi diskutējuši ar Ekonomikas ministriju par nepieciešamām aktivitātēm no likumdevēju puses vietējo ražotāju (t.sk. zemnieku, izejvielu piegādātāju un citu komersantu) attīstības un atjaunojamo energoresursu patēriņa pieauguma stimulēšanai Latvijā. Diemžēl sociālais dialogs starp Latvijas Biodegvielu un bioenerģijas asociāciju, kuras biedrs ir arī „Bio-Venta”, un jaunās valdības pārstāvjiem pagaidām vēl nav sācies, tādēļ grūti prognozēt, kā

ar iepriekšējo valdību iesāktās diskusijas beigsies. Tāpat kā mēs par valsts ierēdņu komunikācijas trūkumu ar ražotājiem ir sašutuši daudzu nozaru pārstāvji. Ļoti lielu daļu savas produkcijas esam realizējuši ārpus Latvijas un tādējādi atnesuši ievērojamu līdzekļu daudzumu Latvijai un tās iedzīvotājiem. Šī nozare ir ļoti nepieciešama arī tāpēc, ka rūpnīcā strādā vairāk nekā 60 cilvēku, bet ar rūpnīcas darbību, sākot no rapša sējas un audzēšanas līdz gatavās produkcijas transportēšanai un ierēdņu uzraudzībai, ir saistīti gandrīz 3000 Latvijas iedzīvotāju. Dažādos nodokļos nomaksājam vairāk nekā pusmiljonu eiro gadā. Kopš ražošanas uzsākšanas tie ir jau vairāk nekā četri miljoni eiro. Vai Latvijas valsts budžetam no šādas salīdzinoši nelielas ražotnes četri miljoni ir daudz vai maz? Es saku – daudz! Strādājot Ventspils brīvostas atvēlētajā teritorijā, mēs izmantojam visas tās priekšrocības, kuras paredz normatīvie akti un iekšējie saistošie noteikumi, ieskaitot nodokļu atlaides. Visvairāk priecē tas, ka jebkuri sadarbības jautājumi ar Ventspils brīvostu tiek risināti profesionāli, ar izpratni un savlaicīgi.”

i UZZIŅAI

„Bio-Venta” ir Baltijā lielākais biodīzeļdegvielas ražošanas un pārkraušanas komplekss, kurā iespējams saražot līdz 100 tūkstošiem tonnu biodīzeļdegvielas. Maksimālo jaudu rūpnīca pagaidām gan nav sasniegusi, pēdējos gados saražotās pamatprodukcijas apjoms ir 60–70 tūkstoši tonnu. Latvijā vēsturiski darbojušās astoņas biodīzeļdegvielas rūpnīcas, patlaban aktīvi ražo vairs tikai divas.

No kuģošanas kanāla izceļ betona bluki

Ventas upes kuģošanas kanāla padziļināšanas darbu laikā Ventas kreisā krasta pusē apmēram 50 metru attālumā no „Noord Natie Ventspils Terminals” tika atrasts liels betona gabals. Iepriekš par šāda lieluma betona gabalu ziņu nebija, jo dziļums kuģošanas kanālā nebija tik liels, lai to konstatētu.

Darbs nebija ne viegls, ne vienkāršs, jo sākotnēji arī nebija zināms, cik liela masīva daļa varētu būt ieskalota gruntī, kas rada tā saucamo piesūkšanās efektu. Ūdenslīdējiem darbs bija jāveic 15 metru dziļumā vietā, kur ir stipras straumes, ierobežota redzamība, turklāt vēl salīdzinoši

zema ūdens temperatūra. Tomēr, dienesiem saskaņoti darbojoties, darbs tika paveikts labi. Izcelšanu veica peldošais

i UZZIŅAI

Betona gabala augšējā daļa bija 12,9 metru dziļumā, bet apakšējā – 15,1 m. Šāda betona masīva (tā izmēri – 4 metrus plats, 3 metrus garš un 2,2 metrus augsts) palikšana kuģošanas kanālā varētu apdraudēt kuģošanas drošību, tāpēc Ventspils brīvostas pārvaldes speciālisti organizēja apmēram 50 tonnu smagā betona gabala izcelšanu.



celtnis sadarbībā ar ūdenslīdējiem, kā arī hidrogrāfijas kuģi „Kapteinis Orle”, ostas kapteiņdienestu un citiem brīvostas speciālistiem. Pēc izcelšanas betona masīvs novietots pie Ventspils brīvostas 13. pietātnes kā krasta stiprinājums.

LSEZ „Baltic Biofuel Company” paplašina noliktavu saimniecību

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas kapitālsabiedrība „Baltic Biofuel Company” sākusi jaunas noliktavas un dzelzceļa posma būvniecību. Plānotās investīcijas – 1 milj. eiro ir vērstas uz tranzītkravu plūsmas palielināšanu. Noliktavu plānots nodot ekspluatācijā šā gada 1. augustā, bet vēl viena dzelzceļa posma izbūve tiks uzsākta pēc grozījumu veikšanas detālplānojumā.

LSEZ „Baltic Biofuel Company” ir viena no jaunākajām Liepājas speciālās ekonomiskās zonas kapitālsabiedrībām, kas uzņēmējdarbību sāka 2007. gadā kā ekspedīcijas kompānija, un tās pamatnodarbošanās joprojām ir kravu piesaiste, uzglabāšana un sadarbība ar dažādu valstu kravu īpašniekiem. Liepājas speciālās ekonomiskās zonas kapitālsabiedrības statusu LSEZ SIA „Baltic Biofuel Company” ieguva 2012. gadā.

Kā pastāstīja LSEZ SIA „Baltic Biofuel Company” valdes loceklis Edijs Sprūde, uzņēmums stabili strādā, piesaistot jaunas kravas un veidojot tranzītkoridoru starp austrumiem un rietumiem. Sadarbības partneri uzņēmuma darbības laikā nav mainījušies, tie ir Krievija, Baltkrievija, Vācija, Igaunija un Dānija.

2012. gadā LSEZ SIA „Baltic Biofuel Company” un Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde noslēdza nomas tiesību rezervēšanu līgumu, bet vēlāk arī nomas līgumu par nekustamo īpašumu Oskara Kalpaka ielā 11/19, Liepājā, lai tur būvētu noliktavu saimniecību un kravas laukumus ar dzelzceļa pieslēgumu. Pirmā tika uzbūvēta noliktava 1000 m² platībā, kas tiek izmantota kokskaidu granulu uzglabāšanai un pakošanai, bet šobrīd ir sākta otras noliktavas būvniecība 2500 m² platībā.

LSEZ „Baltic Biofuel Company” valdes loceklis Edijs Sprūde: „Ļoti svarīgi noliktavas būvēt tiešā ostas tuvumā, lai veiksmīgāk un ātrāk varētu nodrošināt kravu loģistiku – uzglabāšanu un iekraušanu kuģos. LSEZ SIA „Baltic Biofuel Company” galvenais kravu veids ir beramkravas, un Liepājas ostā kompānija pārsvarā sadarbojas ar LSEZ SIA „Duna” un LSEZ SIA „Mols L”.” ■

Plāno Liepājas ostas viļņlaužu rekonstrukciju un pilnu Karostas kanāla sanāciju

2015. gada decembrī tika pabeigts ES Kohēzijas fonda līdzfinansētais projekts „Vēsturiski piesārņotas vietas Liepājas ostas Karostas kanāla attīrīšana, I kārtā” jeb Karostas kanāla attīrīšanas pilotprojekts. Tā gaitā veikta Karostas kanāla attīrīšana 78 hektāru platībā no mazizmēra un lielizmēra tehnogēnā piesārņojuma un vispiesārņotākās kanāla teritorijas 10 hektāru platībā jeb tā sauktā „karstā punkta” attīrīšana no 50 501 kubikmetra piesārņoto nogulumu.

Projekta mērķis bija vēsturiski piesārņotā Karostas kanāla sagatavošana sanācijas darbu veikšanai un vides kvalitātes pakāpeniska uzlabošana Liepājas ostā, attīrot vispiesārņotāko Karostas kanāla teritoriju, kas ir pamats tālākai vides situācijas uzlabošanai Liepājas ostas ziemeļu daļā, norādīja Liepājas SEZ pārvaldes Mārketinga un investīciju daļas vadītājs Koliņš.

Projektā apstiprinātās attiecināmās izmaksas bija 9,44 miljoni eiro, no tām 8,024 eiro bija ES Kohēzijas fonda finansējums, bet 1,416 miljoni eiro – Liepājas SEZ pārvaldes līdzekļi.

2016. gadā Liepājas SEZ pārvalde sākusi darbu pie ES Kohēzijas fonda projekta „Liepājas ostas viļņlaužu rekonstrukcija” pieteikuma sagatavošanas. Projekta mērķis ir veikt visaptverošu Liepājas ostas hidro tehnisko aizsargbūvju rekonstrukciju, un tā realizācija varētu



tikt sākta jau šā gada otrajā pusē. Paralēli tiek turpināts darbs pie finansējuma piesaistes, lai, ņemot vērā Karostas kanāla attīrīšanas pilotprojektā iegūtās atziņas, veiktu pilnu kanāla sanāciju, likvidējot piesārņojumu un tā ietekmi uz apkārtējo vidi.

Liepājas SEZ pārvaldes Mārketinga un investīciju daļas vadītājs Ivo Koliņš pauda, ka projekta realizācija bija vērsta uz ostas pieejamības un caurlaides efektivitātes uzlabošanu, veicot ostas pārvaldes valdījumā esošās publiskās infrastruktūras būtisku uzlabošanu. „Uzlabotā ostas pieejamība no jūras puses ievērojami paaugstinās kuģošanas drošību. Projekta „Liepājas ostas padziļināšana” realizācija ir jāvusi nostiprināt Liepājas ostas konkurētspēju, apkalpojot kravu plūsmas Transeiropas transporta tīkla (TEN-T) ietvaros,” sacīja Koliņš.

Projektā apstiprinātās attiecināmās izmaksas bija 45,003 miljoni eiro, no tām 33,725 miljoni eiro bija apstiprinātais Kohēzijas fonda finansējums, 11,278 miljoni eiro – Liepājas SEZ pārvaldes līdzekļi. ■



UZZIŅAI

Liepājas ostas padziļināšanas projekts pabeigts 2015. gada nogalē. Projekta ietvaros veikta Liepājas ostas kuģu ceļa padziļināšana līdz 12,5 metru dziļumam, ostas akvatorijas padziļināšana līdz 12 metru dziļumam, kā arī Ziemas ostas akvatorijas un Loču kanāla padziļināšana līdz septiņu metru dziļumam. Kā atsevišķa projekta komponente tika realizēta Liepājas ostas kapteiņdienesta Kuģu satiksmes vadības centra aprīkojuma modernizācija.

„Terrabalt” plāno tālāk attīstīt prāmju satiksmi

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas valde nolēmusi slēgt nomas līgumu par Liepājas ostas 50. piestātņi ar LSEZ uzņēmumu „Terrabalt”, kas plāno attīstīt prāmju satiksmi un piesaistīt jaunas kravas. Ilgtermiņa nomas līgumu paredzēts noslēgt līdz 2035. gada 31. decembrim ģenerālkraavu, *ro-ro* tipa kraavu un konteinerkraavu pārkraušanai un uzglabāšanai, prāmju līniju apkalpošanai, kā arī citu kraavu veidu piesaistīšanai.

Liepājas ostas 50. piestātnes izbūvi 2010. gada rudenī sāka un 2012. gada janvārī pabeidza stivdorkompānija „Liepājas osta LM”, piesaistot finanses no „Nordea Bank” Latvijas filiāles. Piestātnes rekonstrukcija bija saistīta ar „Liepājas metalurga” modernizāciju un ražošanas jaudu palielināšanu. Pēc metalurģijas uzņēmuma darbības pārtraukšanas, lai jaunajiem investoriem nodrošinātu piekļuvi ostai, 50. piestātņi atdalīja no „Liepājas ostas LM” un nodibināja uzņēmumu „50. piestātne”, kas bija AS „KVV Liepājas metalurģs” 100% meitasuzņēmums.

2015. gada 16. oktobrī Liepājas SEZ pārvalde saņēma „Nordea Bank” Latvijas filiāles paziņojumu par „50. piestātnes” līgumsaistību pārkāpumu ar norādi, ka saskaņā ar noslēgto trīspusējo vienošanos banka izmantos iespēju ieteikt Liepājas SEZ pārvaldei jaunu nomas kandidātu. Savukārt Liepājas SEZ valde 2015. gada 16. novembrī pieņēma lēmumu par līguma laušanu ar „50. piestātņi”, jo nomnieks nenodarbojās ar saimniecisko darbību un bija uzkrājis nomas maksas parādu.

2016. gada 22. februārī LSEZ pārvalde saņēma „Nordea Bank” Latvijas filiāles vēstuli, kurā banka informēja, ka ir vienojusies ar „Terrabalt” par esošo saistību pārņemšanu un ka pretendents atbilst kritērijiem, kas noteikti noslēgtajā trīspusējā nolīgumā par sadarbību Liepājas ostas 50. piestātnes izmantošanā.

„Bankas izpratnē bija tikai viens pretendents, kas bija gatavs nomāt

Liepājas ostas 50. piestātņi un pārņemt saistības pret banku, un tas bija uzņēmums „Terrabalt”. Tā kā šis uzņēmums ir viens no vecākajiem Liepājas ostā ar nopietnu pieredzi un iespējām, turklāt spēja skaidri definēt savus attīstības virzienus, LSEZ valdei nebija iebildumu, un tā nolēma slēgt ar „Terrabalt” ilgtermiņa nomas līgumu,” norādīja Liepājas SEZ pārvaldnieks Guntars Krieviņš.

„Terrabalt” valdes loceklis Āris Ozoliņš atzīmēja, ka uzņēmuma rīcībā esošā teritorija ir nepietiekama, lai kvalitatīvi varētu apkalpot prāmju līnijas, nodrošinot ģenerālkraavu, *ro-ro* un konteinerkraavu pārkraušanu un uzglabāšanu. „Līdz ar blakus esošās jaunās teritorijas iznomāšanu varam domāt par attīstību un prāmju satiksmes intensitātes palielināšanu. Saredzot jaunās iespējas, gatavību attīstīt prāmju satiksmi Vācijas un perspektīvā arī Zviedrijas virzienā apliecina arī prāmja līniju operators „Stena Line”. Protams, turpināsim strādāt arī ar ģenerālkraavām,” sacīja A. Ozoliņš.

Pašreiz uzņēmums apkalpo divas prāmju līnijas – starp Liepāju un Trāvemindi Vācijā prāmji kursē divas reizes nedēļā, bet uz Zviedrijas pilsētu Nīneshamnu reizi nedēļā sadarbībā ar „Stena Line”. Bez tiešās pasažieru un tranzītkraavu plūsmas prāmja pakalpojumus savas produkcijas eksportēšanai izmanto arī Liepājas SEZ teritorijā strādājošie ražošanas uzņēmumi, kas nogādā produkciju gan saviem mātes uzņēmumiem, gan klientiem Vācijā un Skandināvijas valstīs. ■

Pārkrauj lielāko kraavu pakoto preču kategorijā

Marta beigās „NPK Expert” sadarbībā ar „Ekers Stivdors LP” pārkraua lielāko kraavu pakoto preču kategorijā Liepājas ostas vēsturē.

Krava – 21 tūkst. tonnu minerālmēslu – 44. piestātnē, ko apsaimnieko LSEZ SIA „Ekers Stivdors LP”, tika iekrauta *handymax* klases kuģī „Saga Wind” (garums 199,22 m, DW 47 053 tonnas). Kuģis ar kraavu devās uz Dualas ostu Kamerūnā (Āfrika). Kā norādīja SIA „NPK Expert” vadītājs Ģirts Cēlājs, tas ir specifisks minerālmēslu maisījums, kas tiks izmantots kokvilnas audzēšanai, un SIA „NPK Expert” nodrošina aptuveni 70% no nepieciešamā minerālmēslu daudzuma.



SIA „NPK Expert” izveidojusies veiksmīga sadarbība ar vairākām ostas kompānijām, īpaši ar LSEZ SIA „Ekers Stivdors LP”, un šoreiz izdevies sarežģīto pakoto preču iekraušanu paveikt aptuveni septiņās dienās plānoto 14 dienu vietā.

SIA „NPK Expert” ir komplekso minerālmēslu ražotājs un specifisku minerālmēslu formulu izstrādātājs, kas pēdējos gados ievērojami paplašinājis savas produkcijas noieta tirgus. Uzņēmuma produkcija ir plaši pazīstama dažādos Āfrikas reģionos, tā individuāli tiek izstrādāta prasīgām augu kultūrām (rapsim, tējai, kafijai, kokvilnai, tabakai, rīsiem, kukurūzai u.c.) un attiecīgā reģiona augsnai un klimatam. Uzņēmums eksportē vairāk nekā 90% produkcijas, iegūstot klientu uzticību jaunās reģionos. ■



Vēstures izzināšana

OTRĀ SĒRIJA

paver durvis uz nākotni

Nacionālais Jūras muzejs Amsterdamā

Ēka, kas uz mākslīgi uzbūrtas salas Amsterdamas ostas teritorijā 1656. gadā tika uzbūvēta uz 1800 koka pāļiem un kur kopš 1973. gada iekārtojies Nacionālais jūras muzejs, ko holandiešu valodā sauc par „Scheepvaartmuseum”, senajos laikos tika izmantota kā Holandes flotes noliktava, kur uzglabāja municiju, ieročus, virves un kuģu buras.

Muzejs stāsta par 500 gadu senu jūrniecības vēsturi, ar ko lepojas Nīderlande, un pārsteidz ar savu iespaidīgo kolekciju. Viens no lepnumiem, piemēram, ir 1816. gadā būvētais karaļa Vilhelma I īpaši greznais kuģis, kas Holandai un karaļa tronim ir bijis nozīmīgs Holandes Karalistes oficiālajos pasākumos.

Tolaik Eiropas karaļņamos tā bija modes tendence, ka greznas airu laivas vai nelielus kuģus, kas laistījās vienā zeltā, izmantoja īpaši svēnīgos gadījumos. Šis kuģis gan diži daudz nav *strādājis*, jo pirmo piecdesmit gadu laikā pēc uzbūvēšanas tika izmantots tikai monarha Vilhelma II inaugurācijā 1841. gada

30. martā. Nākamo 150 gadu laikā to izmantoja tikai reizes trīsdesmit un tikai īpaši svinīgās ceremonijās – ārvalstu oficiālo vizīšu laikā un monarhu nozīmīgās jubilejās. Pēdējo reizi tas pakalpojums sniedza 1962. gada 29. aprīlī karalienes Juliānas un prinča Bernharda sudraba kāzu svinībās.

Nu tas restaurēts stāv muzejā goda vietā. Tas varēja notikt, tikai pateicoties viena miliona eiro ziedojumam no izložu un loteriju kompānijas „Cultur Bankgiro”, ko tā atvēlēja, lai Nacionālā jūras muzeja speciālisti varētu pilnībā restaurēt kuģi un atdot tam sākotnējo spozmi. Restauratoriem tiešām esot vajadzējis pamatīgi nopūlēties, lai tiktu galā ar visu, ko laika zobs kuģim bija nodarījis. Pēc restaurācijas kuģi no remontdarbnīcas Hogvūdā uz



Amsterdamu pa sauszemi un ūdens ceļiem transportēja divas dienas.

Lai gan kuģis atrodas muzejā, tas joprojām ir Holandes karaļnama īpašums. 2013. gada 30. aprīlī karalis Vilhelms Aleksandrs ar to vēlējās izbraukt savā kronēšanas dienā, bet drošības iestādes kuģi neatzina par derīgu kuģošanai, tāpēc šo ideju vajadzēja norakstīt.

2011. gadā Nacionālais jūras muzejs piedzīvoja lielo renovāciju. 350 gadus pēc ēkas uzcelšanas un gandrīz 35 gadus pēc tam, kad ēkā ierīkoja muzeju, bija skaidrs, ka pati ēka vairs netiek galā ar pieaugošo apmeklētāju skaitu, bet muzeja piedāvājums neapmierina auditorijas vajadzības un prasības.

Tagad, pēc renovācijas, visai plašs ir piedāvājums, ko tas sniedz saviem apmeklētājiem. Šis maģiskais vārds – multimediji, kas piedāvā itin visu, ko vien sirds var vēlēties: balsis, ierakstus, jūras viļņu šļakstus, krāsas un apgaismojumus; skrārienjutīgi monitori rada vizuālus tēlus, noskaņojumu un klātbūtnes efektu, piemēram, jūras kaujā, kas notika 1607. gada 25. aprīlī,



kad holandiešu flotei negaidīti izdevās pārsteigt Gibraltāra šaurumā noenkurojušos spāņu floti un iznīcināt to.

Jaunākās tehnoloģijas, kas ļauj gūt atbildes uz jautājumiem, spēles un rotaļas bērniem – tas viss ir, kā tagad mēdz teikt, pievienotā vērtība, kas tagad papildina bagāto un jau tradicionālo muzeja ekspozīciju. Kā saka muzeja vadība, jaunie piedāvājumi ir sava veida komercdarbība, kas dod nozīmīgu finansiālu pienesumu kopējiem muzeja ienākumiem. Moderni iekārtotais muzejs un atraktīvais piedāvājums piesaista cilvēkus, bez visa tā, ļoti iespējams, daudzi uz šo muzeju nemaz nebūtu atnākuši. Muzeja direktors Ēriks Holterhauers saka: „Mūsu galvenais uzdevums ir veicināt kultūras uzņēmējdarbību. Pēdējo gadu pieredze rāda, ka kultūras piedāvājums ir jādazāda, bet papildus iegūtās finanses ļauj mazināt atkarību no valsts subsīdijām.”

Pēc renovācijas Holandes „zelta laikmetā” celtā ēka ir ieguvusi jaunu saturu. Tagad tas ir moderns muzejs, kas popularizē Holandes tēlu – valsts uz ūdens. Apmeklētāji no visas pasaules var iepazīt Holandes kultūru un bagātību, kam pamatus lika un veidoja jūra. Tagad muzejs ir kas daudz vairāk nekā tikai muzejs tā senākā izpratnē, jo tā pamatā mājo ideja, ka šī ir tikšanās, diskusiju un atpūtas vieta, kur iepazīt vēsturi, baudīt labu mūziku un Nīderlandes nacionālo virtuvi.



Atsauksmēs muzeja apmeklētāji raksta:

✓ *Mēs domājam šeit pavadīt kādu stundiņu un tad doties tālāk, bet iestrēgām uz gandrīz septiņām stundām. Tā ir lieliska vieta, kur pavadīt laiku kopā ar bērniem. Izcils piedāvājums.*

✓ *Ja jūs interesē jūras lietas, kuģi, navigācijas kartes, jūras kaujas un vēsture, tad jums tas ir jāredz!*

✓ *Šis muzejs ir jāapmeklē, ja esat Amsterdamā.*

Diemžēl, ja Amsterdamā būsiet līdz 2016. gada jūnija beigām, jums neizdosies muzeju apskatīt, jo Nīderlandes prezidentūras laikā Eiropas Padomē šeit notiek dažādi oficiāli pasākumi un ierindas apmeklētājiem tas ir slēgts. ■

Joprojām par to runāt ir grūti

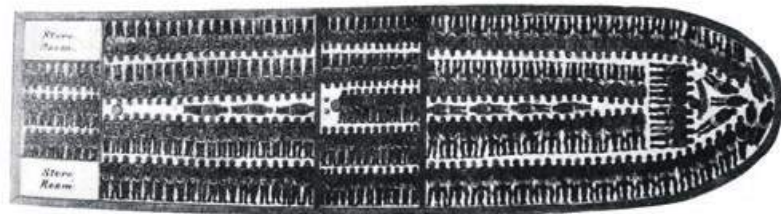
Cilvēku tirdzniecība visos laikos ir bijis ienesīgs bizness, un diemžēl tā tas ir arī mūsdienās, tomēr jāatzīst, ka tagad šis ir aizliegts un krimināli sodāms bizness, bet bija laiki, kad cilvēku tirdzniecība bija pilnīgi legāls un ļoti ienesīgs rūpals. Šodienas cilvēkam daudzas lietas šķiet prātam neaptveramas, bet fakts paliek fakts. Arī tas, ka tieši pateicoties Āfrikas vergu darbam Eiropā un Amerikā bija iespējams tik straujš ekonomiskais uzplaukums. Vergu darbs pavēra ceļu „zelta laikmetam” Eiropā. Tomēr šis ir jautājums, par kuru nu jau vairāk nekā pēc 150 gadiem kopš tiem šķietami tālajiem notikumiem atklāti runāt ir grūti.



Nav īsti drošu ziņu par to, cik melno vergu no Āfrikas ievests Eiropā. Tiek minēti dažādi skaitļi, un arī ievesto vergu skaits saskaņā ar tiem kuģniecības reģistriem, kas saglabājušies, ir visai atšķirīgs un svārstās no 11 miljoniem līdz pat 28 miljoniem dvēseļu. Tomēr šā jautājuma pētnieki sliecas domāt, ka, visticamāk, Eiropas vergu tirgū nonākuši aptuveni 20 miljoni melnādainu cilvēku. Protams, statistika liecina vienīgi par tiem, kuri dzīvi sasniedza Eiropas krastus.

Patiesībā statistika ir daudz nežēlīgāka. Pirmkārt, ne visus vergus reģistrēja, jo daudzus iveda kā kontrabandas precis. Otrkārt, ne visi, kurus vārda tiešā nozīmē iekrāva kuģī, sasniedza galamērķi, un, treškārt, milzīgs skaits cilvēku nomira, pat netiekot līdz kuģim, bet daudzi gāja bojā krastā tā sauktajos vergu fortos.

Ir saglabājušies dokumenti par vergu nāves gadījumiem Rietumāfrikas



piekrastē, un viens no uzņēmēja Džeimsa Rodžera ierakstiem liecina, ka no 939 vergiem, kurus viņš nopirka 1790. gadā, 203 nomira, pirms tie sasniedza kuģi. Tiek lēsts, ka šādi bojā gājušo vergu skaits varētu sasniegt 20 miljonus.

Vergu kuģi vairākus mēnešus pavadīja, ceļojot pa piekrasti, pērkot vergus un komplektējot kuģa kravu. Lai pārlicinātos, vai vergs ir labā fiziskā kondīcijā, tam lika izģērbties kailam, un tad kapteinis un ārsts to pārbaudīja no galvas līdz kājām.

Apstākļi uz kuģa bija drausmīgi. Sievietes un bērnus turēja atsevišķos nodalījumos, dažreiz arī uz klāja, stingri ierobežojot viņu pārvietošanās brīvību. Sievietes tika turētas savrup arī tāpēc, lai pasargātu viņas no kuģa apkalpes vardarbības un seksuālās uzmākšanās.

Vīriešu kārtas vergus novietoja zem klāja, kur tie bija cieši saspiesti kopā un tiem pa diviem bija kopā sasietas kājas. Telpa, kurā tie atradās, bija tik šaura, ka cilvēki bija spiesti sēdēt saliekušies vai gulēt zemē. Gaiss bija sastāvējis un smirdīgs, karstums neciešams, netīrība, slimības, asinis un vēmekļi. Antisanitārie apstākļi veicināja mēra, dizentērijas un baku epidēmijas, kas bija bieža un parasta parādība.

Starp dzīvajiem gulēja jau miruši cilvēki. Nomirušos pārmeta pār bortu. Lai arī nopirkti bija veseli un stipri vergi, jau kā gūstekņiem uz kuģa tiem veselība katastrofāli pasliktinājās gan no fiziskās pārslogdes, gan morālā pazemojuma, ko viņi bija izcietuši. Vergi šādus apstākļus bija spiesti izturēt vairāk nekā divus mēnešus.

Tomēr no slimībām uz kuģa cieta ne tikai vergi, bet arī apkalpes locekļi, tāpēc dažu Eiropas valstu valdības, piemēram, briti un franči, ieviesa likumus, kas lika kontrolēt apstākļus uz kuģa, samazināt pārvadājamo vergu skaitu, kā arī noteica, ka uz kuģa noteikti ir jābūt ārstam. Šādas rīcības iemesls, protams, vispirmām kārtām bija bažas par apkalpi un tikai tad par gūstekņiem, kaut gan gūstekņi bija prece, kas tā saimniekam maksāja naudu.

Par britu vergu kuģiem saglabājušies dokumenti, kas liecina, ka ar tiem Anglijā ievesti aptuveni 2,8 miljoni vergu. No 1698. līdz 1807. gadam vergu tirdzniecības bizness bija atvērts visiem tirgotājiem un komersantiem, kuri vēlējās tajā piedalīties, bet pirms tam šie darījumi atradās Londonā reģistrētās „Royal African Company” rokās. ■

(Turpinājums nākamajā numurā.)

KAS NOTIEK KUĢU BŪVĒ LATVIJĀ? PAR TO NĀKAMAJĀ NUMURĀ.



Uzbūvēts jaunas paaudzes prāmis ar elektrisko piedziņu

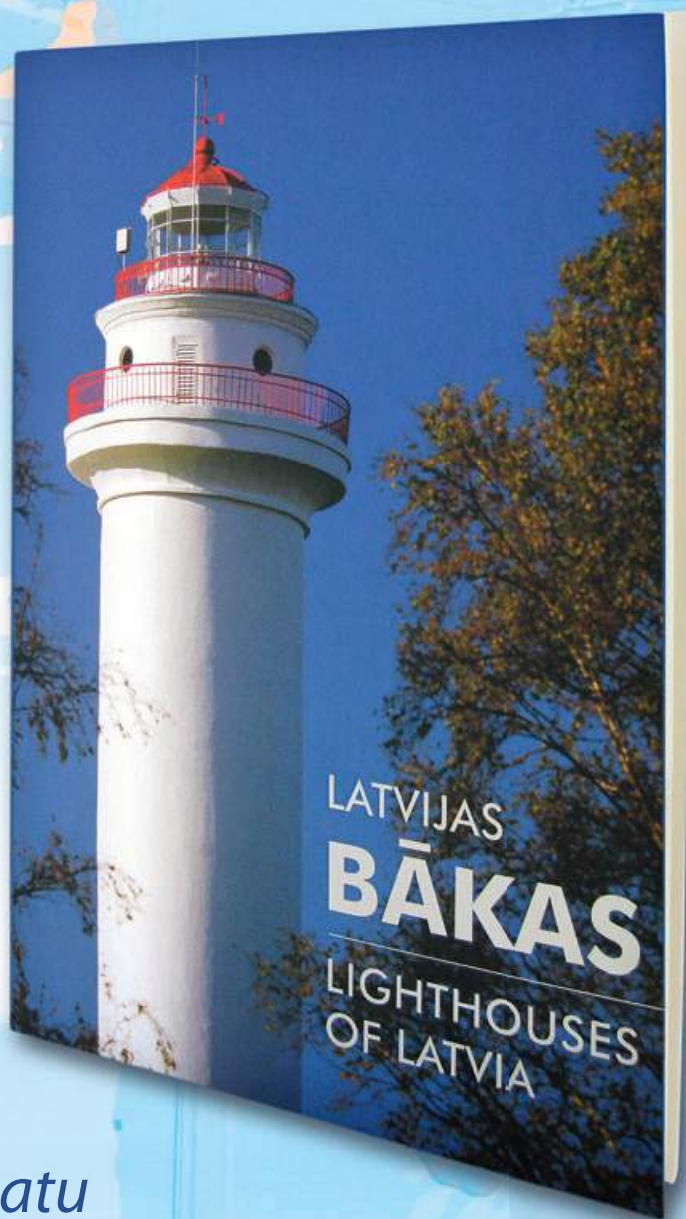
Uzņēmumā "Latitude Yachts" Rīgā uzbūvēts pasaulē pirmais elektriskais prāmis "BB Green", kura gaitas optimizācijai izmantota gaisa spilvena tehnoloģija.

Pasaulē jau darbojas prāmi ar elektrisko piedziņu, tomēr vairumam ir lēna gaita un nepieciešams ilgs laiks akumulatoru uzlādei, bet šis ir jauns pieteikums šajā tirgū, un sērijveidā būvētie prāmi būs daudz jaudīgāki. Projektu izstrādāja norvēģu kompānija pēc pašu patentētās gaisa spilvena tehnoloģijas, bet prāmjā būvēšana tika uzticēta Latvijas uzņēmumam "Latitude Yachts". Uzbūvētais kuģis ir prototips jeb izmēģinājuma modelis, kura mērķis ir apstiprināt teorētiskos aprēķinus.

WE ARE ATLAS

WWW.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*