



# JŪRNIEKS

NR. 6 (97) 2016



## Veiksmīgu un panākumiem bagātu Jauno 2017. gadu!

LJA valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš:  
“Mums jau gribētos domāt, ka  
atrodamies perifērijā no lielajiem  
centriem, tāpēc esam pasargāti no  
ārkārtējiem notikumiem, tomēr tā  
būtu sevis mānīšana.”

2016. gads: jubilāri,  
cilvēki, notikumi, fakti

Par drošību un aizsardzību domājot



## **LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA**

**Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048**

**E-pasts: [lja@lja.lv](mailto:lja@lja.lv)**

**Fakss 67860082**

**Valdes priekšsēdētājs 67062101**

**Sabiedrisko attiecību speciāliste 67062125, 26454516**

### **LATVIJAS KUĢU REĢISTRS**

**Tālr. 67062165**

**E-pasts: [kr@lja.lv](mailto:kr@lja.lv)**

### **LATVIJAS JŪRNIEKU REĢISTRS**

**Tālr. 67099419, fakss 67323100**

**E-pasts: [jr@lja.lv](mailto:jr@lja.lv)**

### **HIDROGRĀFIJAS DIENESTS**

**Tālr. 67062101, fakss 67062139**

**E-pasts: [lhd@lja.lv](mailto:lhd@lja.lv)**

### **KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS**

**Tālr. 67062155**

**E-pasts: [kdd@lja.lv](mailto:kdd@lja.lv)**

### **KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA**

**Tālr. 67062166, fakss 67860083**

**E-pasts: [kdi@lja.lv](mailto:kdi@lja.lv)**

### **KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA**

**Tālr. 67062128, fakss 67860082**

**E-pasts: [koai@lja.lv](mailto:koai@lja.lv)**

**ŽURNĀLU „JŪRNIEKS” VAR LASĪT ARĪ LATVIJAS  
JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS TĪMEKĻA VIETNĒ [WWW.LJA.LV](http://WWW.LJA.LV)**



**@LVJurasAd**



# Saturs

## NOTIKUMI LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 2 2016. gads: jubilāri, cilvēki, notikumi, fakti
- 4 Liepājas Jūrniecības koledža atzīmē 140 gadu jubileju
- 5 Lai dzīvo un īstenojas jaunā jūrniecības izglītības koncepcija!
- 6 Atceļ ostu nodevu valsts pamatbudžetā  
Aktualitātes vides aizsardzības jomā
- 7 Rīgā notika sanāksme "HELCOM RESPONSE 22-2016"  
Jūras administrācijas speciālisti tiek ar klasifikācijas sabiedrību pārstāvjiem
- 8 Latvija sāk Parīzes nolīguma par klimata pārmaiņu ierobežošanu ratifikāciju  
Prāmjū līnijām arvien lielāka noslodze
- 9 Elektronisko jūras karšu izplatītāju sanāksme
- 10 Rezultātus varēs vērtēt tuvākā gada laikā
- 11 Izveidota infografika par Latvijas zvejas kuģiem un to kontroli 2014. un 2015. gadā  
Sākusies gatavošanās konkursam "Enkurs 2017"
- 12 "Erasmus" projekti LJA jūrskolā un Liepājas Jūrniecības koledžā
- 13 "Novikontas" pārstāvji tiek ar skolu jauniešiem  
Anete Logina ieguvusi doktora grādu jūrlietās
- 15 Pasaules jūrniecības nozare skaitļos un faktos
- 16 Izvērtēt, pieņemt lēmumu un rīkoties
- 19 IMO Jūrniecības drošības komitejas 97. sesija

## NUMURA TĒMA - DROŠĪBA

- 21 Ostas valsts kontroles koncentrētās kampaņas mērķis – drošība un labklājība
- 22 Par drošību domājot
- 23 Drošības riski pastāv
- 25 Piesaiņot Y paaudzi nav tik viegli, kā varētu domāt
- 26 Nākotnes vīzija – mērķmērķu intelekts
- 27 Kā risināt jūrnieku garīgās veselības problēmas?
- 28 Milzīgs bizness ar lielām interesēm
- 29 Pirātisms ir zemākais pēdējā divdesmit viena gada laikā. Vai pirātu problēma atrisināta?
- 31 Eiropai joprojām aktuāla nelegālo migrantu problēma
- 32 Mācību mērķis – būt gataviem reaģēt un rīkoties

## JŪRĀ UN KRĀSTĀ

- 33 Ziņas īsumā
- 34 Par jūrniekiem domājot
- 35 Kāpēc jūrnieki pamet darbu jūrā?
- 36 2016. gada publikāciju atskaņas

## OSTAS

- 40 Kāda ir ostu nākotnes vīzija?  
Ziņas īsumā
- 41 Sventājas osta birokrātijas dzirnavās
- 42 Pēc rudens vējiem veikti mērījumi vairākās ostās  
Statistika
- 43 Safety un security Latvijas ostās tiek nodrošinātas un kontrolētas
- 45 Rīgas brīvdostas jaunumi
- 47 Ventspils brīvdostas ziņas
- 48 Liepājas ostas ziņas

## BRĪVBRĪDIS

- 50 Vēstures izziņāšana paver durvis uz nākotni
- 56 Populārākais muzejs Igaunijā
- 58 Bibliokuģis uzņem kursu
- 59 Ja būtu jādzīvo vēlē, atkal kļūtu par jūrnieku

## Prast dot un spēt saņemt

Tikai viens zvans no mājām, tikai viena nepatīkama saruna, tikai viena nepatīkama ziņa, un jūrnieka roka pastiepās pēc alkohola pudeles, tās saturs strauji tukšojās, bet tūlīt, tūlīt viņam vajadzēja stāties sardzē uz tiltiņa. Tādu vai līdzīgu stāstu nav mazums. Reizēm tikai viena satraucoša vai nepatīkama saruna ar krastu spēj radīt neparedzamu notikumu virkni, traģēdijas un milzīgas nelaimes. Lai cik progresīvas tehnoloģijas tiek radītas un ieviestas, pie pogas stāv parasts cilvēks un, neskatoties uz viņa profesionālismu, vienmēr paliek cilvēka faktora risks. Arī dažādi pētījumi brīdina, ka kontakti ar mājām nereti var negatīvi ietekmēt jūrnieku, īpaši tad, ja sarunas laikā ir radušās problēmas un nesaskaņas, bet, atrodoties tālu no mājām, strīdu nolīdzināt neizdodas un problēmu atrisināt ne tik. Jūrnieka sirdi nospiež neziņa, viņš savā iztēlē uzbūvē visdažādākās ainavas, čalim netur nervi...

Bet jūrnieki ilgojas pēc mājām, ģimenes, sievas vai mīļotās sievietes, un laimīgi ir tie, kuriem par krastu prāts var būt mierīgs.

Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijai ir brīnišķīga tradīcija – gada nogalē rīkot Kapteiņu balli, uz kuru arī man ir tas gods būt aicinātai. Vēlos jums attēlot divas nelielas ainavas.

Skanēja aizraujoša mūzika, kapteiņi ar savām kundzēm aizrautīgi dejoja. Starp visiem dejojājiem bija kāds pāris, no kura nevarēju atraut skatienu arī tad, kad viņi deju jau sen bija beiguši. Ļoti cienījama vecuma kapteinis, joprojām stalts un izskatīgs, un viņa kundze, kurai daudzie dzīves gadi vairs neļauj strauji kustēties, bet ļoti skaistas sievietes vaibstiem neko nav spējuši padarīt. Viņi abi stāvēja mūzikas ritmā, lūkojās viens otram acīs, un tā vairākas dejas pēc kārtas. Kādreiz viņi bija virpuļojuši dejā, bet tagad tik skaisti, saskanīgi un laimīgi šūpojās mūzikā. Un tad sirmā kapteinis tik maigi un joprojām tik kaislīgi noskūpstīja savu sievu.

Un otra ainava. Kapteiņi devās uz tradicionālo fotografēšanos kopbildei. Kāda kapteiņa kundze, kuras vīrs nu jau daudzus gadus strādā atbildīgā krasta darbā, teica: "Es vīram darba jāatļūmos neko nevaru palīdzēt, bet man ir svarīgi, lai viņš zinātu, ka es viņu atbalstu vienmēr un visur. Reizēm vēl vakarā sēžu pie ieslēgtas gaismiņas un gaidu viņu, jo zinu, cik otram ir patīkami, ja viņu gaida..."

Mīlestība, uzticība, pārliecība par otru. Tās ir lietas, kurām būtībā šajā dzīvē ir vislielākā nozīme, un to jums visiem – gan jūrā, gan krastā esošajiem – Jaunajā gadā novēlu un saņem.

Anita Freiberga, žurnāla redaktore



Žurnāls "Jūrnieks". Latvijas Jūras administrācijas bezmaksas izdevums. Iznāk 6 reizes gadā. Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048. Tāl. 67062125. E-pasts: jurnieks@lja.lv

Redaktore: Anita Freiberga, tāl. 29229063.

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

Ilustrācijām izmantoti Sarmas Kočānes, Anitas Freibergas, Raita Mūrnieka, Haralda Sulaina, Normunda Smaļinska, Ulda Klepera, Gata Dieziņa (JIC), EP, Valsts kancelejas, Ministru kabineta, HELCOM, Liepājas Jūrniecības koledžas, Rīgas brīvdostas, Ventspils brīvdostas, LSEZ, Novikontas, Norekefoto, BIMCO, FRONTX, WPH, AFP, EPA, IMO, Reuters, navaltoday.com, NATO, Lietuvas jūrniecības muzeja, ārzemju preses foto materiāli, kā arī no Jurija Sopova personīgā arhīva. JA materiālus apkopoja Sarma Kočāne. Informāciju žurnālam apkopoja un sagatavoja Anita Freiberga, informācijai izmantoti ES, EP, EK, IMO, ITF, LETA, SM, RBP, VBP, LSEZ, HELCOM un "IHS Global Maritime Trends", IMO un ICS, kā arī ārzemju preses materiāli.

# 2016. gads: jubilāri,

## Gada jubilāri

### Jūras spēku Mācību centram – 25

2016. gada 1. oktobrī Jūras spēku Mācību centram apritēja darbības 25. gadadiena. Jūras spēku Mācību centrs izveidots 1991. gadā kā militāra mācību iestāde jūras



robežsargu sagatavošanai. Kopš darbības sākuma militārajā mācību iestādē tiek veikta Nacionālo bruņoto spēku karavīru individuālā apmācība. Ūdenslīdzēju mācību daļā un Jūrniecības un taktikas mācību daļā sagatavo labi trenētus, zinošus, motivētus, NATO standartiem un Nacionālo bruņoto spēku kvalifikācijas prasībām atbilstošus karavīrus.

### Rīgas brīvostas kompānijai “Strek” – 25

Kompānijas jubilejas reizē Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs uzsvēra, ka deviņdesmito gadu sākumā, kad daudzi izlaupīja un izsaimniekoja ostu, bija cilvēki, kuri cēla ostu, veidoja biznesu un domāja par attīstību ilgtermiņā. SIA „Strek” strādā kopš 1991. gada rudens, lai arī cik nestabils ir pasaules energoresursu, arī ogļu tirgus, to apjoms vismaz „Strek” virzienā nav samazinājies, jo kompānija uztur labas attiecības un



ir noslēgusi ilgtermiņa līgumus ar piegādātājiem.

### Kompānijai “LAPA” – 25

“LAPA Ltd” ir Nīderlandes uzņēmums, kas nodibināts Rīgā 1991. gadā. Tā mērķis – nodrošināt respektablas kuģniecības kompānijas ar Baltijas valsti, Krievijas, Baltkrievijas un Ukrainas jūrniekiem. “LAPA Ltd” piedāvā jūrniekiem darbu uz visu tipu kuģiem ar Starptautiskās Transporta darbinieku federācijas (ITF) standartiem atbilstošiem darba līgumiem.

### Konkursam “Enkurs” – 10

2016. gadā konkurss “Enkurs” norisinājās jau desmito reizi, un to rīko Latvijas Jūras administrācija sadarbībā ar Latvijas Jūrniecības savienību, Latvijas Jūras akadēmiju, jūrnieku mācību centru “LAPA”, “Novikontas” Jūras koledžu, Rīgas, Ventspils un Liepājas ostām, “Latvijas kuģniecību”, Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrību, Jūras spēku Krasta apsardzes dienestu, Latvijas



Kuģu īpašnieku asociāciju, “Tallink Latvija”, kuģu apkalpju kompleksēšanas kompānijām, kā arī citām jūrniecības iestādēm un organizācijām. Par godu jubilejai konkursa organizētāji iedibināja jaunu tradīciju – dāvināt “Enkura” karogus tām skolām, kuras konkursā piedalās desmito reizi, bet jau tradicionāli tiek piešķirtas “Enkura” stipendijas labākajiem Latvijas Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrniecības koledžas jauniešiem, kuri ir piedalījušies konkursā.■

## Gada cilvēki

### Mihails Gaņevs apbalvots ar Ministru kabineta Atzinības rakstu

Sabiedrības ar ierobežotu atbildību “Strek” valdes priekšsēdētājs Mihails Gaņevs apbalvots ar Ministru kabineta Atzinības rakstu par ieguldījumu Rīgas brīvostas izaugsmē un konkurētspējas paaugstināšanā, kā arī Latvijas tautsaimniecības un tranzītbiznesa attīstībā.

## Gada absurds

### Ja tiešām būtu, par ko

Krimināllietā par dienesta stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu, veicot nelikumīgus ziedojumus un nelikumīgu prēmiju izmaksu, kas radījis smagas sekas, apsūdzēti Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs un viņa vietnieks Aigars Pečaks, kuri savu vainu viņiem inkriminētajos noziegumos neatzīst.

Pēc procesa virzītāju domām, smagas sekas iestājušās pēc tam, kad Rīgas brīvosta no 2009. līdz 2013. gadam, pamatojoties uz noslēgtajiem līgumiem, pārskaitījusi Liepājas Jūrniecības koledžai 190 tūkstošus latu (270 345 eiro), kā Starptautiskās Ostu asociācijas biedre 2009. gadā ziedojusi 10 tūkstošus ASV dolāru cunami cietušajām ostām Japānā, kā arī atļāvušies izmaksāt prēmijas ostas pārvaldes darbiniekiem. Starp citu, ne brīvostas pārvaldnieks, ne vēl jo vairāk viņa vietnieks vienpersoniski nevar pieņemt lēmumus par ziedojumiem un prēmijām, jo katru lēmumu vispirms apstiprina ostas valde, kas ir augstākā lēmējinstītūcija ostā. Kriminālprocess turpinās...■

# cilvēki, notikumi, fakti

## Jūras spēku flotilei jauns komandieris

2016. gada aprīlī par Jūras spēku flotiles komandieri tika iecelts flotiles admirālis Ingus Vizulis, kurš jau no savas karjeras pirmajām dienām ir bijis saistīts ar Jūras spēkiem, dienējis arī citās bruņoto spēku struktūrās, kā arī bijis militārais atašejis ārvalstīs. Par sava darba svarīgāko uzdevumu un izaicinājumu Vizulis uzskata darbu ar cilvēkiem, spēju cilvēkus motivēt dienestam Jūras spēkos.

## Antons Vjaters apbalvots ar Atzinības krustu

Ordeņu kapituls 2016. gada 12. oktobrī nolēma par sevišķiem nopelniem Latvijas labā piešķirt Atzinības krusta IV šķiru un iecelt par ordeņa virsnieku jūrnieceības nozares darbinieku, sabiedriskās organizācijas



“Latvijas Jūrnieceības savienība” valdes priekšsēdētāju Antonu Vjateru.

## JA zelta Goda zīme Ludim Kārlim Kalvišķim

Latvijas Jūras administrācijas augstākais apbalvojums zelta Goda zīme 3. jūnijā tika pasniegts vecākajam kuģu kontroles inspektoram tālbraucējam kapteinim Ludim Kārlim Kalvišķim. Viņš apbalvojumu saņēma par ilggadēju un kvalitatīvu darbu JA un mūža ieguldījumu jūrnieceības nozarē.

## Gada ķilda

### Nevajag apvainoties, ir reāli kaut kas jādara!

Kad 2016. gada 30. martā Latvijas Jūrnieceības savienības gada kopsapulcē jautājums nonāca līdz valdes priekšsēdētāja un valdes pārvēlēšanām, jo līdzšinējā vadītāja Antona Vjatera un valdes pilnvaru laiks bija beidzies, LJS biedru vidū izcēlās ķilda par to, kā, kad un ko vēlēt. LJS valdes locekļi bija apvainojusies uz priekšnieku, ka viņus nesasauc kopā, izskanēja pārmēti un emocijas ņēma virsroku. Klātesošie nevarēja vienoties, tāpēc pieņēma lēmumu uz gadu pagarināt A. Vjatera un valdes pilnvaras. Ķildas, neuzticība un nesaprašanās LJS valdes vīru starpā turpinās, un kas to ziņā, kad un kā tas viss beigsies.

## Jānis Bērziņš (1938. 24. XII – 2016. 16. XII)

Pašās gada beigās jūrnieceības sabiedrība saņēma skumju vēsti – miris profesors, Latvijas Jūras akadēmijas rektors un Latvijas Jūrnieceības savienības valdes loceklis Jānis Bērziņš.

Latvijas Jūras akadēmija un Latvijas Jūrnieceības savienība nav iedomājama bez Jāņa Bērziņa, bez viņa klātbūtnes, izsvērtā un pamatotā viedokļa, bez viņa asprātīgiem komentāriem un spējas istajā brīdī atrast pareizos vārdus.

Nu arī Jānis Bērziņš ir pievienojies to mūžībā aizgājušo jūrnieceības personību pulkam, kuras atstājušas milzīgu ieguldījumu Latvijas jūrnieceībā, tās vēstures kopšanā un nākotnes veidošanā. Mēs dziļā cieņā noliecam galvas viņa mūža, darba un cilvēceības priekšā.



## Izdota pastmarku sērijas “19. gadsimta vēsturiskie kuģi” pirmā pastmarka

“Latvijas pasts” uzsācis jaunu pastmarku sēriju “19. gadsimta vēsturiskie kuģi”. Sērijas pirmā pastmarka vēltā lielākajam Latvijas teritorijā (1891. gadā Ainažos) uzbūvētajam buriņiekam “Andreas Weide”, un tās pirmās dienas zīmogošana notika 2016. gada 28. oktobrī. Pastmarkas un aploksnes dizaina autore ir māksliniece Elita Viliama. Pastmarku sērijas “19. gadsimta vēsturiskie kuģi” izdošanu “Latvijas pasts” sācis, godinot latviešu jūrnieceības un kuģubūves straujās attīstības periodu 19. gadsimtā.





# Liepājas Jūrniecības koledža atzīmē 140 gadu jubileju



Sveicēju vidū Liepājas jūrskolas absolvents, tagad Liepājas ostas kapteinis Pēteris Gudkovs.



Direktoru portretu galerijas atklāšanā piedalījās bijušie LJK vadītāji Vasilijš Dmitrijevs (no kreisās), Ivars Virga un pašreizējais direktors Vladimirs Dreimanis.

**No šā gada 27. līdz 30. septembrim Liepājas Jūrniecības koledža atzīmēja savas pastāvēšanas 140. gadadienu. Jubilejai par godu tika rīkoti vairāki pasākumi, kuros iesaistījās gan pašu audzēkņi, gan pilsētas vispārizglītojošo skolu jaunatne.**

27. septembrī Liepājas Jūrniecības koledžas mācībspēki, darbinieki un audzēkņi pulcējās Sv. Trīsvienības baznīcā, kur notika koledžas karaļa iesvētīšanas ceremonija. Dievkalpojumu vadīja Liepājas Lutera evaņģēliski luteriskās draudzes mācītājs Raitis Šēners, kurš arī savulaik beidzis Liepājas Jūrniecības koledžu un gājis jūrā. Dievkalpojumā spēlēja ērģelniece Maija Zaķe un

Nacionālo bruņoto spēku (NBS) orķestra Jūras spēku grupa kapteinleitnanta Ulda Locenieka vadībā, kas šo svētku brīdi piepildīja ar īpaši svinīgu noskaņu.

Pēc svinīgā dievkalpojuma dalībnieki devās gājienā ar NBS orķestra Jūras spēku grupu priekšgalā. Gājiens sākās pie Sv. Trīsvienības baznīcas un turpinājās pa Lielo ielu, Graudu ielu, Kūrmājas prospektu,

Uliha ielu līdz Liepājas Jūrniecības koledžas mācību ēkai, kur notika karaļa svinīga pacelšana mastā. Valsts himnai skanot, karogu pacēla Liepājas Jūrniecības koledžas Pašpārvaldes viceprezidents Lauris Kalniņš un Līdzpārvaldes viceprezidente Kitija Lagzda.

Par godu jubilejai Liepājas Jūrniecības koledžā iekārtota visu šīs mācību iestādes direktoru fotoportretu galerija, ko atklāja pēc karaļa svinīgās pacelšanas ceremonijas. Mācību iestādes bijušie direktori: Emīls Kvass (1876–1892), Kristiāns Johans Dāls (1892–1904), Ālfrēds Dāls (1904–1914), Miķelis Grotiņš (1929–1936), Aleksandrs Jampolskis (1955–1963), Ivans Kandibins (1963–1965), Jānis Smelteris (1965–1970), Staņislavs Geršovičs (1970–1981), Vasilijš Dmitrijevs (1981–1989), Nikolajs Kučerovs (1989–1991), Ivars Virga (1991–2013) un Vladimirs Dreimanis (kopš 2013. gada). Portretu galerijas atklāšanā piedalījās vairāki mācību iestādes iepriekšējo gadu vadītāji – Staņislavs Geršovičs, Vasilijš Dmitrijevs, Ivars Virga, kā arī pašreizējais direktors Vladimirs Dreimanis.

Koledžai gadu gaitā izveidojušās vairākas tradīcijas, un viena no tām ir cieņas izrādīšana bijušajiem jūrskolotājiem Kristiānam Johanam Dālam un Alfrēdam Dālam. Lai veicinātu sapratni par skolas vēsturi un ievērojamām cilvēkiem, 28. septembrī Liepājas Jūrniecības koledžas jūrskolas pirmo kursu audzēkņi devās uz Ziemeļu kapiem, kur sako- pa Kristiāna Johana Dāla un Alfrēda Dāla atdusas vietas, tādējādi godinot bijušo jūrskolotāju piemiņu, kuri ieguldījuši milzīgu darbu ne tikai mācību iestādes saglabāšanā, bet arī uzplaukumā. Savukārt pēcpusdienā koledžas audzēkņi, mācībspēki un darbinieki pulcējās Zvejnieku alejā, kur iestādīja koku – platlapu liepu kā apliecinājumu tam, ka Liepājas Jūrniecības koledžai ir spēcīgs pamats un dziļas saknes.

Bet 29. septembrī pie Tirdzniecības kanāla Jaunā tilta norisinājās koledžas audzēkņu Sporta diena, kuras laikā notika airēšanas sacensības "Liepājas regate 2016", kas ir viena no jaunākajām koledžas tradīcijām un šogad notika otro reizi. Atšķirībā no pagājušā gada, kad sacentās tikai koledžas audzēkņi, šogad regatē piedalījās arī Latvijas Jūras akadēmijas studenti. Izšķirošajā braucienā pirmo vietu izcīnīja koledžas jūrskolas audzēkņi, otrajā vietā atstājot Jūras akadēmijas studentus.

Paralēli airēšanas sacensībām Liepājas Jūrnieceības koledža organizēja arī foto orientēšanās sacensības "Tas jūras ceļš, tas zelta ceļš" vispārīgā līdztīrīgo skolu 7. līdz 12. klašu skolēniem. Kopumā šajās sacensībās piedalījās 16 komandas. Sporta dienā notika arī virves vilkšanas sacensības un individuālās disciplīnas, kur varēja piedalīties ikviens sporta dienas dalībnieks. Savukārt pēc sacensībām visi dalībnieki varēja nobaudīt Zemessardzes 44. kājnieku bataljona lauku virtuvē vārītu pusdienu zupu, ko pagatavoja Liepājas Valsts tehnikuma audzēkņi. Bet 29. septembra vakarā ar jautrām atrakcijām un priekšnesumiem koledžā

Godinot jūrskolotāju Kristiāna Johana Dāla un Alfrēda Dāla piemiņu, viņu atdusas vietu sakopšanā piedalījās LJK jūrskolas pirmo kursu audzēkņi.



Airēšanas sacensībās pirmo vietu izcīnīja LJK jūrskolas komanda, bet godpilnajā otrajā vietā ierindojās Latvijas Jūras akadēmijas topošie jūrniecei.

notika "Valdemāra balle", kas nosaukta par godu Liepājas jūrskolas dibinātājam Krišjānim Valdemāram.

Liepājas Jūrnieceības koledžas 140. jubilejas svinības noslēdzās

30. septembrī Liepājas Latviešu biedrības namā, kur uz svinīgo svētku sarīkojumu pulcējās koledžas darbinieki, ārzemju un pašmāju viesi. Svinīgajā pasākumā piedalījās Liepājas Mūzikas, mākslas un dizaina vidusskolas zvanu ansamblis "Campanella" Astras Ziemeles vadībā, bērnu un jaunatnes centra "Balagančik" pantomīmas grupa "Mirdzošās rokas" Jurijs Zinovjeva vadībā, kā arī svētku koncertu sniedza NBS orķestra Jūras spēku grupa. Bet vakarā notika absolventu un darbinieku salidojums un balle. ■

Indra Grase, Liepājas Jūrnieceības koledžas sabiedrisko attiecību speciāliste

## Lai dzīvo un īstenojas jaunā jūrnieceības izglītības koncepcija!

Jūrnieceības sabiedrībā ilgi un daudz ir runāts par nepieciešamību pārskatīt 2005. gadā izstrādāto jūrnieceku profesionālās sagatavošanas koncepciju, kuras mērķis bija noteikt jūrnieceku profesionālās sagatavošanas programmu struktūru un izglītības līmeņus. Jau 2014. gada oktobra beigās aizsākās darbs pie jaunās jūrnieceības izglītības koncepcijas, kad kopā sanāca jūrnieceības izglītības iestāžu, nozares organizāciju, Jūrnieceku reģistra, Satiksmes un Izglītības un zinātnes ministriju pārstāvji, lai pārrunātu jautājumus, kas kavē un negatīvi ietekmē jūrnieceku profesionālo sagatavošanu. Jūrnieceku reģistra vadībā sākās jūrnieceku profesionālās sagatavošanas koncepcijas izstrāde, kuras gaitā notika regulāras tikšanās un diskusijas par problēmām jūrnieceku sagatavošanas jomā un iespējamajiem risinājumiem. Darbs pie jaunās koncepcijas noslēdzās 2016. gada

novembrī, kad jūrnieceības izglītības iestāžu pārstāvji vienojās par risinājumiem, kas tiks ieviesti tuvāko gadu laikā jūrnieceku profesionālās sagatavošanas sistēmā.

Jaunajā izglītības koncepcijā ir divi galvenie akcenti. Pirmais: uzlabot jūrskolu programmu efektivitāti, lai pēc jūrskolas programmas apguves absolventi kuģu vadītāju specialitātē saņemtu kvalifikāciju darbam uz kuģiem līdz 3000 BT, bet kuģu mehāniķu specialitātē uz kuģiem līdz 3000 kW. Piešķiramās kvalifikācijas paaugstināšana motivēs gan audzēkņus, gan pasniedzējus celt izglītības kvalitāti un vairo jūrskolu programmu absolventu nodarbinātības iespējas, jo 10% no Latvijas jūrniecekiem strādā uz šādiem kuģiem.

Otrais: pievērst uzmanību kuģu elektromehāniķu sagatavošanai. Līdz šim kuģu elektromehāniķi tiek sagatavoti Latvijas

Jūras akadēmijā, kur viņi apgūst bakalaura līmeņa programmu, bet sagatavoto kuģu elektromehāniķu skaits pēdējos gados ir niecīgs un krūinga kompānijas arvien asāk izjūt elektromehāniķu trūkumu, tāpēc tika nolemts, ka kuģu elektromehāniķus nākotnē varēs sagatavot arī koledžas programmās. Tuvākajā laikā jūrnieceības izglītības iestādes uzsāks darbu pie standarta programmas izstrādes, kas nodrošinās vienlīdzīgu apstākļu kuģu elektromehāniķu sagatavošanai visās jūrnieceības izglītības iestādēs. Tas radīs plašākas iespējas tām personām, kas izvēlēsies iegūt kuģu elektromehāniķa kvalifikāciju, kā arī veicinās elektromehāniķu ātrāku nonākšanu darba tirgū.

Plašāk par jauno jūrnieceības izglītības koncepciju, par tās iespējām un problēmām runāsim jau žurnāla "Jūrniece" 2017. gada pirmajā numurā. ■

# Atceļ ostu nodevu valsts pamatbudžetā

**Saeima 23. novembrī pieņēma Satiksmes ministrijas (SM) sagatavotos grozījumus Likumā par ostām, kas paredz atcelt tā saukto ostu nodevu valsts pamatbudžetā, ko 2013. gadā toreizējā ekonomikas ministra Pavļuta vadībā panāca valdība un kas, izdarot grozījumus Likumā par ostām, stājās spēkā 2014. gadā.**

Atbilstoši Likumam par ostām Rīgas brīvostas pārvalde, Ventspils brīvostas pārvalde un Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde ieskaitīja valsts pamatbudžetā maksājumu par valsts stratēģiskās infrastruktūras izmantošanu, kas ir vienāds ar šo ostu ieskaitījumiem pašvaldības speciālajā budžetā – 10% no ostu maksām (tonnāžas, kanāla, mazo kuģu, enkura un kravas maksas).

Jaunās izmaiņas likumā atceļ pieņēmumu ostu pārvaldēm ieskaitīt

valsts pamatbudžetā maksājumu par valsts stratēģiskās infrastruktūras izmantošanu, tāpēc ka pašreizējā situācija, kad ostu pārvaldes saņem atpakaļ 90% no maksājumiem, rada birokrātisku un administratīvi nelietderīgu mehānismu,



kas prasa papildu laiku un darba resursus. Turklāt dažreiz ostu pārvaldes spiestas izmantot kredīta resursus, lai veiktu maksājumus, tiek iesaldēti finanšu līdzekļi, kamēr ostu pārvaldes nesāņem valsts budžeta dotāciju. Ostu pārvaldes kopumā zaudē 532 080 eiro gadā. Šo summu būtu iespējams izmantot akvatoriju un kuģu ceļu padziļināšanas darbu veikšanai un dziļumu uzturēšanai, kas ir viena no svarīgākajām ostas infrastruktūras uzturēšanas izmaksu sadaļām. ■

## Aktualitātes vides aizsardzības jomā

IMO MEPC 70. sesijā pieņemti vairāki svarīgi lēmumi.

Pieņemti grozījumi MARPOL konvencijas VI pielikumā, kas skar kuģu radīto CO2 emisiju apjoma noteikšanu. Prasība veikt kuģa degvielas patēriņa datu ievākšanu un ziņošanu stāsies spēkā 2019. gada 1. janvārī kuģiem ar bruto tīlpību 5000 un vairāk.

Baltijas jūra un Ziemeļjūra tiks noteiktas par slāpekļa oksīdu emisiju kontroles rajoniem (NECA). Paredzams, ka šo rajonu NECA statuss varētu stāties spēkā 2021. gada 1. janvārī. Prasības, kuģiem kuģojot NECA, paredz stingrākus slāpekļa oksīdu emisiju ierobežojumus kuģu dzinējiem, kur katra dzinēja jauda ir virs 130 kW. Šo NECA statusu noteikšana paredzēta nākamajā IMO Jūras vides aizsardzības komitejas sesijā (2017. gada pavasarī).

Pieņemti grozījumi MARPOL konvencijas V pielikumā, kuri stāsies spēkā 2018. gada 1. martā. Šie grozījumi ietver:

- atkritumu novadīšanas noteikumu papildināšanu ar nosacījumiem beramkravām, kas ir kaitīgi gāsi jūras videi;

- atkritumu uzskaites žurnāla formas uzlabošanu, ņemot vērā nepieciešamību tajā atsevišķi nodalīt informāciju par kravas pārpalikumu novadīšanu jūrā/nodošanu ostas pieņemšanas iekārtās. Tajā būs divas daļas: I daļa paliek līdzīga šobrīd esošajai, II daļa – Kravas pārpalikumi (HME un Non-HME);

- atkritumu uzskaites žurnāla papildināšanu ar jaunu kategoriju "e-waste";

- atkritumu uzskaites žurnāla papildināšanu ar tabulu ierakstiem par atkritumu ārkārtas novadīšanu/izgāšanu vai nozaudēšanu (Exceptions);

- atkritumu uzskaites žurnāla aizpildīšanas instrukciju uzlabošanu.

Ir veikti arī atbilstoši grozījumi Standarta paziņojumā par atkritumu nodošanu ostas pieņemšanas iekārtās (MEPC cirkulārs MEPC.1/Circ.834). Papildus paredzētas attiecīgas izmaiņas IMO GISIS (Global Integrated Shipping Information System) PRF datu bāzes modulī. Notiek aktīvs darbs pie elektromagnētiskā kuģu sertifikātu un MARPOL

konvencijā noteikto žurnālu lietošanas vadlīniju izstrādes. Šajā kontekstā Libērijas kuģu reģistrs sadarbibā ar "Prevention at Sea Ltd" (Kipra) ir izstrādājis elektronisko Naftas operāciju žurnālu – "e-ORB". Plašāka informācija par šo produktu atrodama tā izstrādātāja mājaslapā: [www.e-orb.com.cy](http://www.e-orb.com.cy).

2017. gada 8. septembrī jastājās spēkā 2004. gada Starptautiskajai konvencijai par kuģu balasta ūdens un nosēdumu kontroli un pārvaldību. Šobrīd Latvija to vēl nav ratificējusi. Konvencijas mērķis ir novērst kaitīgu ūdens organismu un patogēnu pārnēsi ar kuģu balasta ūdens starpniecību un sekmēt bioloģiskās daudzveidības saglabāšanu un ilgtspējīgu izmantošanu. Konvencijas prasību ieviešana kuģu īpašniekiem prasīs būtiskus finansiālus ieguldījumus tuvāko gadu laikā. Tādēļ nākamajā IMO Jūras vides aizsardzības komitejas sesijā (2017. gada pavasarī) vēl turpināsies diskusijas par konvencijas prasību ieviešanas termiņiem. ■

Juris Skrube, Latvijas Jūras administrācijas  
Kuģošanas drošības departamenta  
eksperts vides aizsardzības jautājumos



# Rīgā notika sanāksme “HELCOM RESPONSE 22-2016”

No 8. līdz 10. novembrim Rīgā notika ikgadējā Baltijas jūras reģiona jūras vides aizsardzības konvencijas (HELCOM) komisijas Reaģēšanas darba grupas sanāksme “HELCOM RESPONSE 22-2016”, uz kuru pulcējās pārstāvji no visām HELCOM dalībvalstīm, HELCOM sekretariāta, kā arī novērotāji no Pasaules Dabas fonda un “Sea Alarm”. No Latvijas



## UZZIŅAI

HELCOM RESPONSE darbs notiek regulāro sanāksmju laikā un ekspertu darba grupās starp sanāksmēm. Sanāksmes katra dalībvalsts rīko pēc rotācijas principa. Kopš RESPONSE grupas izveidošanas 2002. gadā ir notikušas 20 sanāksmes, no tām vienu – 2005. gadā – ir rīkojusi Latvija. Ikgadējo HELCOM RESPONSE sanāksmju organizēšana ir viena no Helsinku 1992. gada konvencijas prasībām dalībvalstīm. Latvijā sanāksmes rīkošanu finansiāli atbalstīja Vides aizsardzības fonds.

sanāksmē piedalījās gan Valsts vides dienests, gan Jūras spēku flotes Krasta apsardzes dienests.

Tā kā kuģu satiksme Baltijas jūrā ar katru gadu kļūst aizvien intensīvāka, pieaug piesārņojuma un negadījumu risks, un tā kā ienāk aizvien lielāki kuģi, palielinās arī iespējamais piesārņojuma apjoms. HELCOM dalībvalstīm ir jābūt gatavām ne tikai reaģēt uz pieaugošo piesārņojuma risku, bet arī darīt to

iespējami efektīvi. Tas panākams, veidojot ciešāku savstarpēju sadarbību un piesaistot par piesārņojuma likvidāciju atbildīgās institūcijas un organizācijas, kas rūpējas par dzīvnieku glābšanu jūras piesārņojuma gadījumā. Tie bija galvenie sanāksmes darba kārtības jautājumi. Tika izvērtētas arī Baltijas jūras reģionā notikušās naftas savākšanas mācības un sniegta informācija par plānotajām mācībām nākamajā gadā. ■

## Jūras administrācijas speciālisti tiekas ar klasifikācijas sabiedrību pārstāvjiem

Latvijas Jūras administrācijas speciālistiem tiekoties ar kuģu klasifikācijas sabiedrību pārstāvjiem, tika pārrunāti aktuālākie ar Latvijas floti saistītie jautājumi un jaunās prasības, ko kuģotājiem nosaka starptautiskie normatīvie akti.

JA Kuģošanas drošības inspekcijas vadītājs Artūrs Ošs pastāstīja, ka gada sākumā pieauga zem Latvijas karoga reģistrēto kuģu skaits, taču vasarā viens no kuģu īpašniekiem savus kuģus pārrēģistrēja zem citas valsts karoga, līdz ar to Latvijā reģistrēto kuģu skaits šogad nebūs daudz mainījies. Šogad Latvijas karoga kuģiem ārvalstu ostās veiktas 36 inspekcijas, līdz novembra beigām neviens kuģis nav aizturēts, kas ļauj cerēt, ka Latvija saglabās savu vietu Parīzes memoranda *balta*jā sarakstā.

No septembra līdz novembrim visās Parīzes memoranda valstīs norisinājās

koncentrētā ostas valsts inspekciju kampaņa, kuras laikā Norvēģijā aizturēts kādai Latvijas kompānijai piederošs kuģis, kas gan nav reģistrēts zem Latvijas karoga.

Neoficiāla informācijas liecina, ka no jaunā gada Polija varētu ierobežot smagā kravas transporta kustību no Krievijas, kas noteikti palielinās prāmju satiksmi. Maršrutā Rīga – Stokholma decembra vidū sāks kursēt otrs kompānijas “Tal-link” prāmis, izmaiņas gaidāmas arī citos prāmju maršrutos.

2017. gada 8. septembrī būtu jāsākas spēkā 2004. gada Starptautiskajai konvencijai par kuģu balasta ūdens un nosēdumu kontroli un pārvaldību. Konvencijas prasību izpilde prasīs no kuģu īpašniekiem prāvus finanšu ieguldījumus, jo nepieciešams iegādāties speciālu aprīkojumu, kura vērtība nereti pārsniedz paša kuģa

vērtību. Tādēļ daudzas valstis ir ieinteresētas turpināt diskusiju par konvencijas prasību ieviešanas termiņiem. Tiekoties ar JA speciālistiem, klasifikācijas sabiedrību pārstāvji apliecināja, ka viņi atbalsta priekšlikumu, kas paredz atļaut atjaunot kuģu balasta ūdeņu aprīkojuma apliecības līdz nākamā gada 8. septembrim. Tā kuģu īpašnieki iegūtu ievērojamu papildu laiku jaunā aprīkojuma iegādei.

Tikšanās ar klasifikācijas sabiedrību pārstāvjiem JA tiek rīkotas regulāri, vismaz reizi gadā.

Klasifikācijas sabiedrības veic kuģu pārbaudes un izsniedz starptautiskajos normatīvajos aktos noteiktos kuģa sertifikātus, kā arī piešķir atbilstošu klasifikācijas sabiedrības kuģa klasi un izsniedz klasifikācijas apliecību. Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcija veic šo kuģu papildu pārbaudes. ■

# Latvija sāk Parīzes nolīguma par klimata pārmaiņu ierobežošanu ratifikāciju

2016. gada 25. oktobrī Ministru kabineta sēdē akceptēja Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas sagatavoto likumprojektu "Par Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām Parīzes nolīgumu". Latvijas pienākums Parīzes nolīguma ratifikācijas gadījumā būs īstenot saistības, ko paredz Eiropas Savienības (ES) dalībvalstu kopīgā apņemšanās līdz 2030. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas par vismaz 40% salīdzinājumā ar 1990. gadu. Tas nepieciešams, lai noturētu globālās temperatūras pieaugumu būtiski zem 2°C, salīdzinot ar pirmsrūpniecības laikmeta vidējo temperatūru.

Parīzes nolīgums stājās spēkā 2016. gada 4. novembrī. Parīzes nolīgums ir ANO Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām līgumslēdzēju pušu konferences 21. sesijā Parīzē, Francijā, 2015. gada 12. decembrī (COP21) apstiprināts starptautisks līgums, kura mērķis ir stiprināt

globālo rīcību klimata pārmaiņu novēršanai un: 1) noturēt globālo sasilšanu būtiski zem 2°C robežas, salīdzinot ar pirmsindustriālo līmeni, un censties ierobežot temperatūras pieaugumu 1,5°C robežās, jo tas būtiski samazinās klimata pārmaiņu izraisītos riskus un ietekmes; 2) uzlabot pielāgošanos klimata pārmaiņu negatīvajām ietekmēm un sekmēt noturīgumu pret klimata pārmaiņām; 3) sekmēt investīciju novirzi saskaņā ar oglekļa mazietilpīgu un pret klimata pārmaiņām noturīgu attīstību.

Parīzes nolīgums tiek uzskatīts par līdz šim nozīmīgāko starptautisko vienošanos klimata pārmaiņu ierobežošanai, ko ar 195 valstu vienbalsīgu lēmumu apstiprināja 2015. gada nogalē Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām dalībvalstu sanāksmē. Papildus emisiju samazināšanas mērķiem Parīzes nolīgums nosaka mērķus arī saistībā ar pielāgošanos klimata pārmaiņām

un investīciju novirzi oglekļa mazietilpīgā attīstībā periodā pēc 2020. gada.

Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs Kaspars Gerhards: "Šobrīd Eiropas Savienības iekšienē noris sarunas par katras ES dalībvalsts ieguldījumu Parīzes nolīguma prasību par SEG emisiju ierobežošanu un klimata pārmaiņu novēršanu īstenošanā. Latvija sarunās līdz šim panākusi sev būtiski izdevīgākus nosacījumus, nekā sākotnēji tika piedāvāts, proti, tagad Latvijai piedāvātais mērķis ir 6% samazinājums, salīdzinot ar 2005. gadu, kas ir trešais zemākais mērķis starp visām 28 Eiropas Savienības dalībvalstīm, taču sarunas vēl turpinās."

Līdz 2016. gada decembrim Parīzes nolīgumu bija ratificējušas 84 valstis, kas atbildīgas par aptuveni 61% pasaules SEG emisiju, starp tām arī lielākās emitētājas pasaulē – ASV, Ķīna un Indija. Arī vairākas ES valstis ir pabeigušas ratifikāciju, to skaitā Vācija, Francija, Polija, Ungārija u.c.■

## Prāmju līnijām arvien lielāka noslodze

Kuģošanas kompānijas "Stena Line" prāmis pēdējo reizi no Liepājas uz Nīneshamnu devās 5. decembrī. Turpmāk četras reizes nedēļā no Liepājas aties prāmis uz Trāvemindi Vācijā, bet prāmis uz Nīneshamnu kursēs no Ventspils. "Stena Line" prāmjus apkalpojošās stividorkompānijas "Terrabalt" direktors Jurijs Solovjovs skaidro, ka turpmāk no Liepājas prāmji dosies tikai uz Vāciju, bet no Ventspils – tikai uz Skandināviju.

"Stena Line" pārstāvis Oskars Osis: "Lai nostiprinātu biznesa pozīciju Centrāleiropā un Skandināvijā, kā arī apkalpotu pieaugošo pieprasījumu, uzņēmums "Stena Line" nodrošina klientu vajadzībām atbilstošu biežāku prāmju kustību un sniedz uz ilgtermiņa izaugsmi vērstu risinājumu, piedāvājot jaunu kustības grafiku un izdalot divus galvenos maršrutus. Strauji pieaugot pieprasījumam pēc prāmju pārvadājumiem, uzņēmums "Stena Line" attīsta un pilnveido biznesu, īstenojot izmaiņas prāmju kustības grafikā, kā arī ieviešot papildu prāmi. Tiek veidots jauns biznesa koncepts, koncentrējoties uz Baltijas jūras ziemeļu reģiona attīstību, kas

nostiprinās tirgus pozīciju Baltijas jūrā, izdalot divus galvenos ceļus – uz Zviedriju un Vāciju. Ventspils tiks pozicionēta kā vārti uz Skandināviju, savukārt Liepāja būs galvenā osta, kas savienos Latviju ar Centrāleiropu."

No 2017. gada 3. janvāra maršrutā Ventspils – Nīneshamna prāmis kursēs 24 reizes nedēļā, bet maršrutā Liepāja–Trāveminde būs astoņi reisi nedēļā.



Prāmju līnija "Tallink" apkalpo maršrutu Rīga–Stokholma. Līnijā līdz šim kursējošajam kuģim "Isabelle" pievienojas arī "Romantika", nodrošinot pasažieru, transportlīdzekļu un kravas pārvadājumus starp Latviju un Zviedriju ar atiešanu no Rīgas un Stokholmas katru dienu.■



## Elektronisko jūras karšu izplatītāju sanāksme

**22. un 23. novembrī Rīgā notika elektronisko jūras navigācijas karšu izplatīšanas centra PRIMAR padomes sanāksme. Padomes sanāksmes notiek reizi gadā, un šogad savus kolēģus uzņēma Latvijas Jūras administrācijas speciālisti.**

PRIMAR padomi veido organizācijā pārstāvēto valstu delegāti. PRIMAR ir viens no diviem elektronisko karšu izplatīšanas centriem Eiropā, un tas apvieno Norvēģijas, Zviedrijas, Somijas, Polijas, Horvātijas, Ukrainas, Albānijas, Francijas, Itālijas, Gruzijas, Latvijas, Igaunijas un citu valstu elektronisko jūras karšu izgatavotājus. Dalībvalstu sagatavotās jūras kartes tiek piegādātas pasaules kuģu īpašnieku

kompānijām, kuras kuģo šo valstu ūdeņos.

Sanāksmes laikā tika izskatīti jautājumi par elektronisko navigācijas karšu cenām, PRIMAR konkurētspējas palielināšanu un organizācijas politiku. Tika apstiprināta jauna finanšu sistēma, kas stāsies spēkā no 2017. gada. Tā kā dažādām valstīm izgatavoto karšu apjomi ir atšķirīgi, bija sarežģīti atrast tādu finanšu

politikas modeli, kas apmierinātu visus.

Tika lemts arī par to, kā panākt, lai dažādās valstīs izgatavotās elektroniskās navigācijas kartes nepārkāptos – lai vairākas valstis neizgatavotu vienu un to pašu ūdeņu kartes. Latvijai gan šis jautājums nav aktuāls, jo vienoties ar kaimiņvalstīm izdodas bez sarežģījumiem.

Nākamā PRIMAR padome sanāksme notiks Zviedrijā. ■







# Rezultātus varēs vērtēt tuvākā gada laikā

Ministru prezidents Māris Kučinskis uzskata, ka Eiropas valstu un Ķīnas samita (16+1) rezultātus varēs vērtēt tuvākā gada laikā, jo uzreiz atrast ieguvumus no šāda foruma būtu grūti. Tomēr ir labi padarīta darba sajūta, jo bijušas daudzas produktīvas sarunas un noslēgti arī nodomu protokoli, kā arī daudzkārt dzirdēts jāvārds sadarbībai.

Lai gan tranzīta uzņēmumi ir skeptiski, ka dzelzceļa satiksme ar Ķīnu varētu pārspēt jūras transportu un kompensēt Krievijas kravu zudumu, tomēr Kučinskis ir pārliecināts, ka pārvaldījumos ātrums iegūst aizvien lielāku nozīmi. Proti, atklāts paliek jautājums par kravām atpakaļvirzienā uz Ķīnu un par Skandināvijas tirgu, ko sarunā ar Kučinski norādījis arī Ķīnas premjers Lī Kečjans. Tomēr viņš atzīst, ka starp Centrāleiropas un Austrumeiropas valstīm un Ķīnu ir milzīgs neizmantots ekonomiskās sadarbības attīstīšanas potenciāls.

Viens no galvenajiem 16+1 samita notikumiem bija pirmā vilciena no Ķīnas uz Latviju sagaidīšana Centrālajā dzelzceļa stacijā. Svinīgi sagaidot pirmo testa konteinervilcieni no Ķīnas pilsētas Jīvu, satiksmes

ministrs Uldis Augulis uzsvēra, ka Ķīnas preču novirzīšana uz Eiropu caur Latviju būtu ievērojams ekonomisks ieguvums abām pusēm – gan Ķīnai, gan Latvijai.

Tāpat pozitīvi vērtējams fakts, ka Ķīna pāuda ieinteresētību sadarbīties ar Latviju, veidojot loģistikas centrus ostās, līdzdarbojoties "Rail Baltica" celtniecībā, kā arī sadarbojoties tūrisma jomā.

## Ķīnas uzņēmēji iepazīstas ar Rīgas ostu

16+1 valstu biznesa foruma ietvaros Rīgas brīvdostas pārvaldē viesojās Ķīnas un citu valstu uzņēmēji, kuri tika iepazīstināti ar Rīgas brīvdostas darbību, attīstības projektiem un biznesa vidi ostā. Ķīnas uzņēmējiem bija iespēja tikt ar ostas termināļu pārstāvjiem, lai apspriestu jau konkrētus biznesa jautājumus. Tika uzdoti arī jautājumi par nodokļiem un investīciju vidi ostā, kā arī par iespējām ieguldīt jau esošajos Latvijas uzņēmumos. Ķīnas uzņēmējus interesēja attīstībai pieejamās brīvās Rīgas ostas teritorijas. "China Merchants Group" (CMG)

viceprezidents Hu Jianhua un pavaidošā delegācija devās izbraukumā pa Rīgas ostas akvatoriju un kapteiņdienestā tikās ar Rīgas brīvdostas attīstības dienesta vadītāju Viesturu Silenieku, ostas kapteini Artūru Brokovski-Vaivodu un konteinervu termināļu SIA "Baltic Container Terminal", SIA "Rīgas universālais terminālis", SIA "Rīga Container Terminal" un SIA "Systems Logistics" pārstāvjiem. CMG ir ietekmīgs valsts uzņēmumu konglomerāts, kura trīs galvenie darbības virzieni ir transports un transporta infrastruktūras attīstība, finanses un nekustamais īpašums. Transporta jomā CMG ir Ķīnas dzelzceļa lielākais ekspeditors, kā arī starptautiski nozīmīgs investors un termināļu operators. Viens no pašreiz aktuālajiem CMG projektiem ir Ķīnas industriālais parks un loģistikas centrs "Lielais akmens" Baltkrievijā. Tas, ka Rīgas ostā ir ieradies šīs kompānijas viceprezidents un šī ir jau trešā ietekmīgā Ķīnas uzņēmuma pārstāvju vizīte ostā, varētu būt signāls, ka CMG nopietni apsver iespēju transportēt kravas no "Lielā akmens" Baltkrievijā caur Rīgas ostu. ■

## UZZIŅAI

Premjeru tikšanās laikā notika arī 16+1 valstu biznesa forums, kurā piedalījās vairāk nekā 650 uzņēmēju, tostarp ap 250 Ķīnas transporta, finanšu, investīciju, tirdzniecības un tūrisma sektoru pārstāvju.

# Izveidota infografika par Latvijas zvejas kuģiem un to kontroli 2014. un 2015. gadā

Valsts vides dienesta (VVD) infografiku ciklā par darbu, kas veikts ūdens bioloģisko resursu aizsardzības kontrolē, izveidota jau trešā infografika, kura atspoguļo zvejas kuģus un to kontroles rezultātus 2014. un 2015. gadā. Infografiku cikla tapšanu finansiāli atbalsta Zivju fonds. Kopumā tiks izveidotas sešas infografikas.

Infografikā parādīti Latvijas zvejas kuģu nozvejas apjomi. Divu gadu griezumā salīdzināti arī tādi būtiski rādītāji kā zvejas kuģu pārbaudes jūrā un ostās, atklātie pārkāpumi un uzlikto naudas sodu apjoms. Infografika sniedz ieskatu galvenajos zvejniecības nozari raksturojošos gada rādītājos.

Latvijas zvejas kuģu nozvejas apjoms Baltijas jūrā un Rīgas jūras līcī 2015. gadā ir palielinājies. Pērn tika nozvejotas 25 868 tonnas reņģu, 2014. gadā – 23 315 tonnas. Brētliņu nozveja pieaugusi par 4537 tonnām – no 30 758 tonnām 2014. gadā līdz 35 295 tonnām pērn. Audzis arī nozvejoto mencu apjoms: 2015. gadā 3394 tonnas, 2014. gadā – 2037. Savukārt lašu (nozveja tiek uzskaitīta gabalos, bet aprēķinos par vidējo vienas zivs

svaru lomos pieņemti 5 kg) nozveja palielinājās par aptuveni vienu tonnu – no četrām tonnām 2014. gadā līdz piecām 2015. gadā.

2015. gadā salīdzinājumā ar 2014. gadu ievērojami pieaudzis arī zvejas kuģu pārbaudžu skaits: ostās veiktas 1259 pārbaudes, jūrā – 130, bet gadu iepriekš attiecīgi 979 un 97 pārbaudes. Savukārt samazinājies gan atklāto pārkāpumu skaits, gan uzlikto naudas sodu kopējais apjoms: 2014. gadā VVD inspektori atklāja 17 pārkāpumus, 2015. gadā – piecus. Par izdarītajiem pārkāpumiem uzlikto naudas sodu kopējais apjoms 2014. gadā bija 8275 eiro, 2015. gadā – 1370 eiro.

Raksturojot šīs tendences, VVD Zvejas kontroles departamenta

Jūras kontroles daļas vadītājs Miks Veinbergs atzīmēja, ka pagājušā gada aprīlī Latvijā pilnībā pāriets uz jūras nozvejas elektronisku reģistrēšanu. Visi zvejas dati tiek reģistrēti un nosūtīti elektroniskā formātā. Jaunā kārtība būtiski uzlabo zvejas kontroles inspektoru darbu, jo inspektors var redzēt kuģa nozvejas datus jau brīdī, kad kuģis vēl atrodas jūrā. Naudas sodu samazinājumu M. Veinbergs skaidro ar izmaiņām Administratīvo pārkāpumu kodeksā, kur minimālais sods samazināts no aptuveni 300 eiro līdz 140 eiro juridiskām personām un no 300 eiro līdz 30 eiro fiziskām personām. Soda naudas apjoma samazināšanos ietekmēja arī nopietnu pārkāpumu skaita samazināšanās. ■

## Sākusies gatavošanās konkursam “Enkurs 2017”

Novembra sākumā Latvijas Jūras administrācijā tikās konkursa “Enkurs” organizatori, lai izvērtētu, kā veicies iepriekšējā sezonā, un lemtu par nākamo. Kaut gan pēc desmitās sezonas Jūras akadēmijas studentu pulks papildinājies tikai ar sešiem konkursa dalībniekiem (iepriekšējos gados bija ap 20), visi konkursa atbalstītāji pauda gatavību turpināt sadarbību. Līdz ar to tiek uzsākta gatavošanās konkursam “Enkurs 2017”.

Vairāki sanāksmes dalībnieki atgriezās pie jautājuma par jaunu skolu piesaisti konkursam. Tika nolēmts stingrāk izvērtēt līdzšinējo konkursa dalībnieku motivāciju un apsvērta iespēja nepieciešamības gadījumā rīkot reģionālās atlases kārtas.

“Novikontas” Jūras koledžas pārstāvis Jānis Sticenko pauda gatavību prezentēt konkursu, tiekoties ar skolēniem Latvijas skolās, kuras līdz šim konkursā vēl nav

piedalījušās. Savukārt Ilze Bērziņa no “Latvijas kuģniecības” uzsvēra, ka kuģniecība varētu iesaistīties konkursā ne tikai kā sponsors, bet arī organizators, un tā varētu būt iespēja nākotnē veidot vēl vienu atlases kārtu.

Pagājušajā sezonā “Enkura” sponsoriem pievienojās jau pieminētā “Latvijas kuģniecība” un “Scandinavian Ship Services”. Jau tradicionāli konkursa organizatori un sponsori ir Latvijas Jūras

administrācija, Latvijas Jūrniecības savienība, “Novikontas” Jūras koledža, “LAPA Ltd”, Latvijas Jūras akadēmija, Jūras spēku Krasta apsardzes dienests, Rīgas brīvosta, Liepājas SEZ osta, Ventspils brīvosta, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība, “Tallink Latvija”, “BSM Crew Service Centre”, “Norbulk Shipping”, “Duna Marine Shipmanagement”, “Atlas Services Group”, “LAT B.G.I.”, “OSM Crew Management Latvia”. ■

# “Erasmus” projekti palīdz nokļūt plašākos ūdeņos



LJA jūrskolā tradicionāli tiek realizēts “Erasmus+” programmas praksi mobilitātes projekts “Kuģu mehāniķu un stūrmaņu apmācības uzlabošana un starptautiskā prakse”. Jūlijā 20 labākajiem kuģu vadītāju un kuģu mehānikas specialitātes 2. un 3. kursa audzēkņiem tiek dota iespēja mēnesi dzīvot un strādāt Maltā vai Spānijā. Kopumā piecu gadu laikā projektā piedalījušies 83 LJA jūrskolas audzēkņi.



2016. gada vasarā Maltā audzēkņi strādāja uzņēmumā “Yacht Luxury Charters”, saņēma praktisku apmācību burāšanā, airēšanā un šogad pirmo reizi izgāja niršanas apmācību, par ko visiem ir pozitīvas

atsauksmes. Lai arī sākumā, mācoties elpot ar akvalangu, dažiem bija nedrošības sajūta, tomēr pēc ieniršanas septiņu metru dziļumā visiem bija gandarījums un prieks par iegūto sertifikātu. Atgriežoties no prakses, dalībnieki dalījās ar gūto pieredzi skolas prezentācijas pasākumā un saņēma “Europass” mobilitātes dokumentu.

Spānijā, Valensijā, audzēkņi strādāja uzņēmumos “Consortio Valencia” un “Real Club Nautico de Valencia”, ar kuriem jūrskolai ir jau ilgstoša sadarbība. Tur viņi veica jahtu apkopes darbus, jahtu tauvošanu, palīdzēja jahtu ostas teritorijas apsaimniekošanā un citos darbos, kā arī aguva burāšanu un vadīja motorlaivu. Divi kuģu mehānikas specialitātes studenti strādāja uzņēmumā “Flash Catamaran”, kur nodarbojās ar jahtu būves un remonta darbiem.

Lielākajai daļai jauniešu šī bija pirmā darba pieredze, daudziem arī

pirmais ceļojums ārpus Latvijas, un līdztekus darba pienākumiem jaunieši paplašināja savu redzesloku, piedaloties kulturāli izglītojošos pasākumos.

## Pirmo reizi “Erasmus” mobilitātes programmā piedalījās arī pasniedzēji

2016. gadā pirmo reizi “Erasmus” mobilitātes programmā piedalījās arī pasniedzēji. LJA jūrskolas angļu valodas pasniedzēja un projekta vadītāja N. Ārgale devās uz Sauteptonu Apvienotajā Karalistē, kur piedalījās divu nedēļu kursos angļu valodas pasniedzējiem profesionālās izglītības skolās. Kursi deva iespēju gan atjaunināt un uzlabot angļu valodas prasmes, gan gūt



jaunas idejas, kā valodu mācīt. Tika organizētas arī vizītes uz profesionālās izglītības iestādēm, tai skaitā uz Warsash Jūras akadēmiju, kas ir viena no vadošajām jūrniecības mācību iestādēm Anglijā.

Savukārt A. Ķepals pasniedza jūrniecības angļu valodu Klaipēdas





A. Kēpals.

kuģu būves un remonta skolas kuģu būvētāju un metinātāju, loģistikas un kravas ekspeditoru, kā arī elektronikas un sakaru iekārtu uzstādīšanas specialitātes studentiem.

N. Ārgale atzīst, ka saskarsme ar kolēģiem no līdzīga profila skolām Eiropā ir lieliska iespēja apmainīties ar pieredzi un gūt jaunas idejas. ““Erasmus” mobilitātes projekti piedāvā plašu kursu klāstu angļu valodas skolotājiem, kā arī speciālistiem, kuri māca kādu no priekšmetiem svešvalodā. Mēs ar kolēģi jūrskolā pasniedzam gan vispārīgo, gan jūrniecības angļu valodu, kas ir diezgan liels izaicinājums, jo mums, kas neesam nozares profesionāļi, ir ne tikai jāapgūst jūrniecības terminoloģija, bet arī jābūt kompetentiem šajā jomā,” stāsta N. Ārgale. “Tāpēc esmu priecīga, ka izveidojusies saikne ar dažiem speciālo priekšmetu pasniedzējiem, pie kuriem var konsultēties, ja kaut kas nav skaidrs.”

Vairāk informācijas un fotogrāfijas no iepriekšējo gadu starptautiskās prakses skatīt <https://www.facebook.com/jurskola>. ■



## Anete Logina ieguvusi doktora grādu jūrlietās

Latvijas Jūras administrācijas juriskonsulte Anete Logina Pasaules Jūras universitātē (*World Maritime University*) ieguvusi zinātņu doktora grādu jūrlietās. Līdz šim šajā universitātē doktora grādu ieguvuši tikai 11 cilvēki no 9 pasaules valstīm – Dienvidkorejas, Ganas, Indijas, Kanādas, Ķīnas, Malaizijas, Maltas, Zviedrijas un tagad arī Latvijas.

Anetes Loginas doktora darbs “Kriminālprocesuālās darbības un kriminālsodi, ko piemēro pret jūrniekiem pēc liela mēroga naftas piesārņojuma no kuģiem negadījumiem: cilvēktiesību perspektīva” visiem interesentiem ir pieejams Pasaules Jūras universitātes digitālajā repozitārijā: [http://commons.wmu.se/all\\_dissertations/508/](http://commons.wmu.se/all_dissertations/508/).

Anete Logina strādāja Latvijas Jūras administrācijā no 2004. līdz 2012. gadam un atgriezās darbā JA 2016. gadā. Viņa ieguvusi

Sertifikātu par doktora grāda iegūšanu Anetei Loginai (no labās) pasniedza IMO ģenerālsekretārs Kitacks Lims un WMU prezidente Kleopatra Doumbija-Henrija.



profesionālo bakalaura grādu publiskajās tiesībās un profesionālo maģistra grādu tiesību zinātnē Latvijas Policijas akadēmijā, kā arī maģistra grādu jūrlietās Pasaules Jūras universitātē.

A. Logina strādājusi vairākos starptautiskos jūrniecības nozares projektos, bijusi maģistrantūras viesdocente Latvijas Jūras akadēmijā un no 2012. gada vieslektore Pasaules Jūras universitātē.

## “Novikontas” pārstāvji tiekas ar skolu jauniešiem

Jūras koledža “Novikontas” aktīvi iesaistījusies jūrniecības nozares popularizēšanā skolu jauniešu vidū. Pēdējo divu gadu laikā – no 2015. gada janvāra – koledžas pārstāvji apmeklējuši 50 vidusskolas visā Latvijā, tai skaitā Rēzeknē, Daugavpilī, Valkā, Madonā un citur. Vidusskolēni tiek informēti

par jūras virsnieka profesiju, par iespējām to apgūt, par profesijas perspektīvām.

“Mūsu mērķis nav par katru cenu panākt, lai jaunieši izvēlētos mācības “Novikontas” koledžā. Mēs cenšamies viņus ieinteresēt par mūsu profesiju un mēģinām lauzt stereotipus. Vidusskolēni bieži jautā, cik ilgs laiks ir jāpavada jūrā un cik garš atvaļinājums ir pēc tam, jo maldīgi tiek uzskatīts, ka jūrnieki nemaz neredz savas ģimenes. Ļoti aktuāls jautājums, ko mums uzdod – vai uz kuģiem ir internets. Stāstām un skaidrojam, kāda tad reāli ir jūrnieka dzīve. Sprotam, ka jauniešiem ir pārāk maz informācijas par jūrnieka profesiju,” uzsver “Novikontas” Navigācijas departamenta vadītājs Jānis Sticenko. ■



# Liepājas Jūrniecības koledža

## “Erasmus+” programmā



Erasmus+

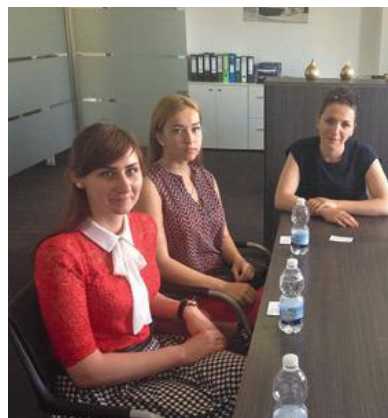


**Liepājas Jūrniecības koledža 2015./2016. mācību gadā aktīvi piedalījās “Erasmus+” programmā, un šogad pirmo reizi studentu apmaiņa notika visos koledžā īstenotajos mācību virzienos – navigācijā, inženierijā un arī loģistikā.**

Liepājas Jūrniecības koledžas projektu koordinatore Jekaterina Zalomova norādīja, ka iepriekš loģistikas virziens bija attīstījies tikai nacionālā līmenī, bet, iesaistoties starptautiskā sadarbībā, pavērusās jaunas iespējas, kas veiksmīgi tikušas realizētas: loģistikas programmas studentes Tatjana Šarija, Anete Vigule un Anita Biliņeca no 31. maija līdz 29. jūlijam izgāja praksi loģistikas uzņēmumos Spānijā, Madridē, bet Jekaterina Iljina no 20. jūnija līdz 2. oktobrim loģistikas uzņēmumā Lielbritānijā, Londonā. Augustā Liepājas Jūrniecības koledžas stūrmaņu programmas studenti Ivars Jaunskalže un

Vadims Špeļkovs devās uz “Mircea cel Batran” Jūras akadēmiju Rumānijas pilsētā Konstancē, lai piedalītos mācībās uz iespaidīgā burinieka “Mircea”. Viņiem bija izdevība piedalīties arī Melnas jūras burāšanas regatē, kurā bez burinieka “Mircea” startēja tādi buru kuģi kā “Kruzenšterns”, “Mir” un “Rojal Helena”.

Pirmo reizi “Erasmus+” programmas ietvaros koledžā lekcijas lasīja vieslektore no Bulgārijas – Nikolas



Vaptsarova Jūras akadēmijas jūrniecības angļu valodas pasniedzēja Galina Velikova, kura dalījās pieredzē par valodas pasniegšanas metodēm un vadīja lekcijas topošajiem stūrmaņiem. Apkopojot paveikto, projektu koordinatore J. Zalomova uzsvēra, ka sadarbības tīkls Eiropā paplašinājies, jo veikta gan studiju, gan prakses, gan personāla mobilitāte. Kopumā noorganizētas 19 mobilitātes.

J. Zalomova uzsvēra, ka piedalīšanās projektā veicinājusi studentu personisko un profesionālo izaugsmi, uzlabojusi prasmes un zināšanas. Savukārt personāls guvis iespēju paplašināt savu profesionālo kompetenci, ieguvus jaunu pieredzi par pasniegšanas un pārvaldes metodēm. J. Zalomova norāda, ka, īstenojot šos projektus, koledžai izveidojusies ilglaicīga un daudzsoļīga sadarbība gan kā koordinējošai, gan kā partneriēstādei. Iezīmējot turpmākas attīstības un sadarbības perspektīvas, J. Zalomova norāda, ka arī 2016./2017. mācību gadā koledža turpinās sadarbību ar izglītības iestādēm, ar kurām jau noslēgti sadarbības līgumi, kā arī paplašinās sociālo partneru tīklu prakses mobilitātes nodrošināšanai. Liepājas Jūrniecības koledža “Erasmus+” programmā piedalās kopš 2014. gada. ■

Indra Grase, Liepājas Jūrniecības koledžas sabiedrisko attiecību speciāliste

# Pasaules jūrniecības nozare skaitļos un faktos

## IMO nosaka Ziemeļjūru un Baltijas jūru par NOx emisijas kontroles zonu

No 2021. gada 1. janvāra IMO ir noteikusi Ziemeļjūru un Baltijas jūru par NOx emisijas kontroles zonu (NECA). Saskaņā ar jaunākajiem aprēķiniem, kas veikti Eiropas uzraudzības un novērtēšanas programmas (EMEP) ietvaros, ikgadējā kopējā slāpekļa nogulsnešanās samazināsies un Baltijas jūras reģionā nepārsniegs 22 tūkst. tonnu.

## Palielinājies lielo kruīza kuģu avāriju skaits

"Lipcon, Margulies, Alsina & Winkelman" publicētā statistika par kruīza kuģu avārijām liecina, ka šo avāriju skaits pēdējos gados pieaug. No 55 kuģiem, kas nogrima laikā no 1979. līdz 2013. gadam, piecpadsmit gāja bojā triju gadu periodā – no 2010. līdz 2013. gadam. Turklāt tiek ziņots par 448 kruīza kuģu negadījumiem kopš 2005. gada, bet 66 pasažieru kuģi uzskrēja uz sēkļa laika posmā no 2005. līdz 2013. gadam.

## Zemākie rādītāji

Pasaules konteineru kuģniecības nozare cīnās ar līdz šim sliktākajiem tirgus apstākļiem, ko izraisa kuģu jaudu pārpalikums un globālās tirdzniecības palēnināšanās. Piemēram, Dānijas kuģniecības gigants "Maersk Line" ziņo par 116 miljonu ASV dolāru lieliem zaudējumiem šā gada trešajā ceturksnī.

## Libērijas reģistrs – viens no populārākajiem pasaulē

Ar 330 milj. DWT Panama joprojām ir populārākais kuģu reģistrs, tam seko Libērija ar 204 milj. DWT, populārāko trijnieku ar 196 milj. DWT noslēdz Māršala Salas, ceturtnajā vietā atstājot Honkongu ar 38 milj. DWT.

No Eiropas kuģu reģistriem populārākais ar 12 milj. DWT ir Maltas reģistrs, kas atrodas pasaules ranga tabulas sestajā vietā, bet populārāko reģistru desmitnieku noslēdz Kipras kuģu reģistrs.

## Kravu pārvadātāju alianses

2016. gadā pasaules kuģniecībā darbojas šādas alianses: 2M – "Maersk" un

MSC; "Ocean Three Alliance" – CMA CGM, UASC, "COSCO Shipping"; G6 – "NYK Line", OOCL, APL, MOL, "Hapag-Lloyd" un HMM; CKYHE – "K Line", COSCO, "Hanjin" (bankrotējusi), "Evergreen", "Yang Ming". Kā neatkarīgi pārvadātāji joprojām darbojas ZIM, "WAN Hai Lines", "X-Press Feeders" un KMTC. Saskaņā ar "Xnet" informāciju no 2017. gada janvāra gaidāma šo alianšu reorganizācija, jo paredzams, ka HMM pievienosies "Maersk" un MSC 2M aliansei.

## Pieaug konteinerkuģu nodošana sagriešanai

Saskaņā ar Baltijas un starptautiskās jūrniecības padomes (BIMCO) datiem konteinerkuģu nodošana sagriešanai 2016. gadā sasniegusi visu laiku augstāko līmeni – virs 500 tūkstošiem TEU, un BIMCO atzīst, ka kuģu sagriešanas aktivitāte pārsniedz prognozēto. 2016. gada 3. ceturksnī sagriešanai nodoto kuģu skaits pieauga par 41% salīdzinājumā ar to pašu laika posmu pērn, un galvenokārt no tirgus tiek izņemti panamax tipa konteinerkuģi, kas veido 47% no sagriešanai nodotajiem kuģiem.

## Tankkuģi dzīvo ilgāk

Tankkuģu vidējais vecums ir samērā liels: jēlnafts tankkuģi sagriešanai tiek nodoti vidēji pēc 25 darba gadiem, bet naftas produktu tankkuģi – ne jaunāki par 27 gadiem.

## Pieaug kuģu vecums pasaules flotē

Pēc "Clarkson" datiem, apmēram 75 miljoni bruto tonnu jeb 6% no pasaules flotes pašlaik pārsniedz vidējo vecumu, pēc diviem gadiem šis skaits palielināsies par 21 miljonu bruto tonnu, bet pēc pieciem gadiem vēl par 77 miljoniem bruto tonnu.

## Pasaule

Lielākās kuģu būves valstis ir Ķīna, Korejas Republika un Japāna – 91,4% no 2015. gadā būvēto kuģu bruto tilpības.

Kuģu īpašnieku TOP 5 valstis 2016. gadā bija Grieķija, Japāna, Ķīna, Vācija un Singapūra. 65% Japānas īpašumā esošo kuģu reģistrēti zem Panamas karoga, bet grieķiem piederošie kuģi visbiežāk reģistrēti Grieķijā, Māršala Salās un Libērijā.

Kuģu sagriešana lūžņos galvenokārt notiek četrās Āzijas valstīs – Bangladešā, Indijā, Pakistānā un Ķīnā, kur sagriezti aptuveni 95% no 2015. gadā sagriešanai nodotajiem kuģiem.

Vislabākie kuģošanas savienojumi 2016. gadā: Austrumāzijā – Ķīna un Korejas Republika; Dienvidaustrumāzijā – Singapūra un Malaizija; Dienvidāzijā – Šrilanka un Indija; Āfrikā – Maroka, Ēģipte un Dienvidāfrika; Latīņamerikā un Karību jūras reģionā – Panama un Kolumbija.

## Prāmis "Megastar" darbosies ar sašķidrināto dabasgāzi

Igaunijas kuģniecības kompānija "Tallink Grupp" ar partneriem Somijā un Igaunijā ir parakstījusi līgumu, kas paredz, ka no 2017. gada janvāra maršrutā Helsinki – Tallina sāks kursēt prāmis "Megastar", kura garums un kapacitāte ir tikpat lieli kā kompānijas lielākajam kruīza prāmim "Baltic Queen" (212 metrus garš ar 2800 pasažieru vietām). "Megastar" par degvielu izmantos sašķidrināto dabasgāzi (LNG), tāpat to būs iespējams darbināt arī ar dīzeļdegvielu. Izmantojot LNG, nerodas sērs un sodrēji, samazinās slāpekļa un CO2 emisijas atbilstoši pašreizējiem un arī jaunajiem stingrākajiem noteikumiem emisijas kontroles rajonā (ECA), tai skaitā Baltijas jūrā. "Megastar" būvniecībai piesaistīts ES Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta līdzfinansējums 4,8 miljonu eiro apmērā.

## Bezpilota pētniecības kuģis "Mayflower" dosies pāri Atlantijas okeānam

Plimutas universitātē top pasaulē pirmā pilna izmēra pilnībā autonoma bezpilota pētniecības kuģa "Mayflower" projekts. 2020. gadā, kad tiks atzīmēta 400. gada diena, kopš pirmais kuģis "Mayflower" šķērsoja Atlantijas okeānu, jaunais bezpilota kuģis veiks 3220 jūdžu garu ceļojumu, atkārtotot tā maršrutu. Ekspedīcijas mērķis ir apkopot visus iespējamus datus par apstākļiem Atlantijas okeānā, un tās laikā kuģis braucienam izmantos tikai saules un vēja enerģiju. ■



# Izvērtēt, pieņemt lēmumu un rīkoties

Drošība un aizsardzība, ko angļu valodā attiecīgi apzīmē *safety* un *security*, pēdējo gadu laikā ir kļuvuši par svarīgāko diskusiju priekšmetu. Kā atzīst Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš, drošības un aizsardzības jautājumi valstī ir Drošības policijas atbildības sfēra, un, pamatojoties uz noteiktajiem drošības līmeņa kritērijiem, kā arī uz visas iespējamās informācijas apstrādi, tai skaitā informācijas, ko sniedz Jūras administrācija (JA), kuras pārziņā ir gana plašs kompetences un atbildības loks, valstī katrā attiecīgajā situācijā tiek vērtēta arī drošība. Ja nav noteikts neviens no paaugstinātas bīstamības līmeņiem, mēs varam uzskatīt, ka situācija valstī ir stabila. “Mums jau gribētos domāt, ka atrodamies perifērijā no lielajiem centriem, tāpēc esam pasargāti no ārkārtējiem notikumiem, kādi risinās citviet pasaulē, tomēr tā būtu sevis mānīšana. No vienas puses, varētu uzskatīt, ka esam maza valsts un neesam aktuāli kā mērķis uzbrukumam, bet, no otras, nekādā gadījumā nedrīkstam sevi novērtēt pārāk zemu arī starptautiskā līmenī, jo Latvija ir tranzīvalsts, šeit notiek salīdzinoši intensīva kravu kustība, ostās ienāk kuģi, tāpēc arī mēs nevaram būt droši, ka esam pasargāti no neparedzētiem gadījumiem. Šis ir ļoti jutīgs jautājums, bet viens gan ir skaidrs: Drošības policija, kuras kompetencē ir pretizlūkošanas un valsts noslēpumu aizsardzības un preterorisma pasākumu īstenošana un koordinēšana, rūpīgi analizē iegūto informāciju, lai identificētu riskus,” saka JĀNIS KRASTIŅŠ.

## – Domājot par drošību, kādi ir tie jautājumi, kas ir Jūras administrācijas atbildībā?

– Jūras administrācijas kompetencē ir uzraudzīt, lai būtu ievērotas visas drošības prasības, kas noteiktas Latvijas un Eiropas normatīvajos aktos, kā arī starptautiskajā līmenī, un tas ir viens no mūsu galvenajiem uzdevumiem. Drošības un aizsardzības sistēma attiecībā uz kuģiem un ostām darbojas nevainojami, bet, protams, ir nianšes, pie kurām jāpiestrādā, un tas attiecas ne tikai uz ISPS kodeksa prasību ievērošanu, bet arī uz vispārējo *security* un *safety* prasību izpildi. Diemžēl vēl arvien drošībai netiek pievērsta pienācīga uzmanība un reizēm nākas saskarties ar situāciju, ka kāds mēģina ietaupīt uz drošības sistēmas uzturēšanas rēķina, darīt mazāk vai kaut ko nedarīt līdz galam. Tādos gadījumos JA

Kuģošanas drošības departamenta direktors Raitis Mūrnieks vienmēr piesauc kādu viņa iecienītu atziņu: “Ja jums šķiet, ka uzturēt drošības sistēmu ir pārāk dārgi, tad pamēģiniet negadījum!” Tomēr pieminētie ir atsevišķi gadījumi, ko nekādā ziņā nevar uzskatīt par problēmu, jo sistēma ir izveidota un mehānisms strādā, bet mūsu speciālisti uzrauga šī mehānisma darbību. Parasti pārkāpumi ir saistīti ar caurlaižu

**Patiesībā mūsu ostās ieviest ISPS kodeksa prasības bija daudz vieglāk, jo žogi bija uzcelti un caurlaides ierīkotas jau padomju laikā...**

kontroli ostās, piemēram, caurlaidē kāds pasaka: vai, es aizmirsu caurlaidi! – un viņš tiek ielaists ostā, vai arī ir atvērti vārti, pa kuriem nekontrolēti var iebraukt teritorijā.

## – Savulaik ar un ap ISPS kodeksa ieviešanu bija visai karstas debates un pretreakcija.

–Tādu pretreakciju varēja saprast, jo nevienam jau nav vēlēšanās mainīt esošo un pierasto kārtību un izdot papildu līdzekļus, bet tagad nekādas diskusijas vairs nenotiek, jo prasības ir noteiktas normatīvo aktu līmenī: ja vēlies strādāt, pildi likuma prasības, jo bez atbilstoši sertificētiem speciālistiem un drošības sistēmām šodien nekas vairs nenotiek. Patiesībā mūsu ostās ieviest ISPS kodeksa prasības bija daudz vieglāk, jo žogi bija uzcelti un caurlaides ierīkotas jau padomju laikā, tāpēc nācās tikai teritorijas papildus aprīkot ar novērošanas

kamerām un sagatavot drošības speciālistus.

**– Pēc būtības tas ir līdzīgi kā ar apdrošināšanu, kurā iegulda, bet, ja viss ir kārtībā, tad nekādu īpašo labumu nejūt.**

– Tieši tā, jo no drošības pasākumiem vien jau kravu vairāk neklūst. Ja tagad palūkojamies, kā ISPS kodeksa prasību administrēšana notiek citviet pasaulē, šķiet, ka esam tikuši daudz tālāk un izdarījuši daudz vairāk, jo daudzviet pasaulē pret ISPS izturas nesalīdzināmi brīvāk un vienkāršāk, tomēr kontrolējošās institūcijas, kad ierodas uz pārbaudēm, vienmēr atrod, par ko aizrādīt, kaut mēs zinām, ka citi nav izdarījuši un izpildījuši daudz nopietnākas prasības, jo īpaši dienviņu reģionos.

**– Vai nav tā – kurš vairāk dara, no tā arī vairāk tiek prasīts?**

– Prasa jau visiem vienādi, bet interpretācija katrā valstī tomēr atšķiras. Godīgi sakot, aizrādījumi nav bijuši nopietni. Protams, ISPS nāca kā papildu slogs, un reāli tie bija un joprojām ir papildu tēriņi, bet jāsaprot arī tas, ka drošības nekad nevar būt par daudz.

**– 2016. gada rudens ostas valsts kontroles koncentrētās inspekcijas laikā akcents bija likts uz MLC konvencijas prasību ievērošanu. Kopš tās ieviešanas ir pagājis zināms laiks, vai var jau izdarīt secinājumus par to, kā kopumā darbojas šīs konvencijas prasības?**

– Pašas kampaņas būtība un mērķis bija pievērst pastiprinātu uzmanību MLC minimālo prasību pārbaudei uz kuģiem. Pēc MLC konvencijas ieviešanas jūrniekiem ir daudz lielākas iespējas un tiesības sūdzēties, tāpēc kuģu īpašniekiem jāreķinās, ka pārkāpumus ir daudz grūtāk piesegt vai noslēpt, tomēr arvien ir darba devēji, kuri nav godprātīgi pret saviem jūrniekiem, tai skaitā aizkavē algu izmaksu vai vispār nemaksā. Tomēr jāatzīst, ka arī pašam kuģošanas biznesam pēdējā laikā neklājas viegli un tas piedzīvo recesiju. Piemēram, Vācijā bankām ir aizliegts finansēt jaunu kuģu būvi un iegādi, arī Holandē un Dānijā jūtamās negatīvas tendences, kas



Jānis Krastiņš.

reāli liek visai uzmanīgi sekot noteikojamam kuģošanas nozarē, jo vispirms kuģu īpašnieki sāk taupīt naudu uz tehniskā aprīkojuma un kuģu uzturēšanas rēķina, bet nākamais solis ir taupīšana uz algu rēķina, kas veido lielāko izmaksu daļu. Arī mums ir zināmi gadījumi, kad bijušas pārkāptas MLC konvencijas prasības, tāpēc aizmirsti kuģi, bet kopumā var teikt, ka MLC konvencijas prasības strādā jūrnieku labā.

**– 2017. gadā spēkā stāsies Balasta ūdeņu konvencija (BWC). Kā Latvija ir sagatavojusies tās ieviešanai?**

– Balasta ūdeņu konvencija būs saistoša visiem, tai skaitā arī mūsu kuģu īpašniekiem, tāpēc visi tagad gaida, kas tālāk notiks.

**– Bet konvencija taču ir pateikusi, kam jābūt.**

– Jā, ir pateikusi, bet tai pašā laikā ir iespējamās dažādas opcijas, kā ieviešana reāli notiks. Ar katras

atsevišķas karoga valsts akceptu ir iespējams veikt kuģa sertifikāciju līdz konvencijas spēkā stāšanās brīdim, tādā veidā tajā noteikto prasību piemērošanu attiecīgajam kuģim iespējams atlikt uz trim līdz četriem gadiem. Ir vēl virkne neatbildētu jautājumu, piemēram, būs vai nebūs noteikts pārejas laiks. Jāņem vērā, ka konvencija ir izstrādāta pirms vairāk nekā desmit gadiem, tāpēc daudz neskaidrību ir kontekstā ar tehnoloģiskajām prasībām un aprīkojumu. Piedevām nav garantijas, ka, uzliekot uz kuģa vienu sistēmu, pēc gada amerikāņi nepasaka, ka šī sistēma nav derīga un viņi to neatzīst, bet investīcijas, kas kuģu īpašniekiem jāiegulda aprīkojumā, ir mežonīgi lielas. Mūsu kuģu īpašniekiem, kuriem pieder ne pārāk lieli kuģi un ne vienmēr tie jaunākie, aprīkojuma izmaksas, lai izpildītu konvencijas prasības, var sasniegt pat paša kuģa vērtību.

▶▶▶ 18. lpp.

►►► 17. lpp.

Kuģa īpašnieks ir dilemmas priekšā: vai ir vērts ieguldīt tādu naudu, vai labāk kuģi, kā saka, *laist naglās*. Daudziem kuģu īpašniekiem tas var likt pārdomāt, kā turpmāk strādāt šajā biznesa sektorā, un šīs pārdomas var novest pie situācijas, ka kuģa īpašnieks nolemj biznesu pamest. Tieši tāpēc daudzi cer, ka varbūt tomēr būs iespēja uz vairākiem gadiem atlikt BWC stāšanās spēkā datumu. Pagaidām skaidrības un konkrētības šajā jautājumā nav un par to lems MEPC Komitejas sesijā nākamā gada vasarā.

Domāju, ka Latvijā ar Balasta ūdeņu konvencijas ieviešanu nemaz tik viegli neies, jo daudzas lietas vēl jāpagūst izdarīt, pamatā tās,

## ...izveidojusies prakse, ka, tiklīdz kāda valsts institūcija tekstā pamana vārdu "jūra", visi jautājumi automātiski tiek adresēti Satiksmes ministrijai.

kas saistītas ar vides jautājumiem. Man ir šaubas, vai vides speciālisti ar visiem uzdevumiem tiks galā, jo ir gan jāveic pētījumi, gan jāsavatavo normatīvie akti, un tas ir liels un laikietilpīgs darbs. Arī tomēr, neskatoties uz dažādiem apstākļiem, mums jāsteidz konvenciju ieviest, jo tikai tās valstis, kas konvenciju būs ieviesušas, būs tiesīgas noteikt atvieglojumus, piemēram, kuģiem, kas strādā Baltijas jūrā.

Pastāv bažas par konvencijas ieviešanas procedūru Latvijā, jo izveidojusies prakse, ka, tiklīdz kāda valsts institūcija tekstā pamana vārdu "jūra", visi jautājumi automātiski tiek adresēti Satiksmes ministrijai. Tomēr ir arī tādi jautājumi, kas nav Satiksmes ministrijas kompetencē, bet ir, piemēram, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas pārziņā, tāpēc paredzu, ka diskusijas par Balasta ūdeņu konvencijas ieviešanu ministriju starpā būs visai spraigas. Tikai

laiks rādīs, vai VARAM tiks galā ar saviem mājas darbiem, bet par to, ka Satiksmes ministrija ar tiem galā tiks, esmu pārliecināts.

## – Viens no gada aktuālajiem jautājumiem, par kuriem daudz tika diskutēts starptautiskajā kuģošanā, bija elektronisko karšu ieviešana. Kā Latvija izskatās uz pasaules fona?

– Esmu bijis klāt pie elektronisko karšu izveides pirmsākumiem Latvijā, tāpēc droši varu teikt, ka Latvija bija viena no pirmajām valstīm, kas sāka ar to nodarboties, bet reāli elektronisko karšu izplatīšana pasaulē pilnā apmērā tiek ieviesta jau no 2002. gada. Ja paskatās uz kuģošanas nozari, un par to runā daudz, nākas atzīt, ka tā ir visai iesīkstējusi un nebūt nav no tām nozarēm, kas seko visjaunākajām un modernākajām tehnoloģijām, un tas attiecas ne tikai uz elektronisko karšu ieviešanu, bet arī uz digitalizāciju kopumā. Pēdējo divu gadu laikā ir jūtama kustība, ko uztvēruši arī ražotāji un sākuši saprast, ka ir vērts strādāt kuģošanas biznesa virzienā, jo jūt peļņas iespējas. Bet tas tā nenotiktu un elektronisko karšu ieviešana būtu daudz lēnāka, ja nebūtu pieņemts starptautiskais normatīvais regulējums, ka ECDIS, kas ietver arī elektroniskās kartes, būs obligāta prasība. Spēkā stājušās prasības nodrošina noieta tirgu elektroniskajām kartēm, arī Jūras administrācijas ieņēmumi no tā pieaug, un tendences liecina, ka pieprasījums vēl turpinās augt, bet tehnoloģiskie risinājumi, kas agrāk likās neiespējami, tagad kļuvuši reāli. Arī piedāvājuma serviss ir daudz elastīgāks, piemēram, kuģa īpašnieks var ievietot visas kartes savā datorsistēmā, bet maksāt tikai par tām, kuras tiek izmantotas pārgājiena laikā. Jāatzīst, ka neiztikt arī bez politikas. Piemēram, angļi līdz šim ir bijuši vienīgie pasaulē, kas pelnījuši ar savām papīra kartēm, un, protams, vēlas saglabāt savu monopola stāvokli, savukārt norvēģi, ar kuriem mēs sadarbojamies, mēģina situāciju mainīt un pretdarboties angļu spiedienam. Šajā biznesā atslābināties nedrīkst, vienmēr jādomā par tehniskiem jauninājumiem un jāiet uz priekšu.

## – Cik viegli kuģu īpašniekiem ir izvēlēties no esošā piedāvājuma klāsta un cik viņi var būt droši par piedāvājuma kvalitāti?

– Lai kuģi aprīkotu ar kādu sistēmu, tai jābūt sertificētai kādā no kuģu klasifikācijas sabiedrībām, tāpēc no drošības viedokļa problēmām nevajadzētu būt. Tomēr laikā, kopš ECDIS tiek izplatīts, dažas kompānijas no šā tirgus jau pazudušas. Kuģa īpašnieks ir nopircis sistēmu, un ieguldījums ir gana liels, bet kompānijas, no kuras varētu prasīt atbildību, vairs nav. Tāpat daudzi ir iegādājušies elektronisko karšu sistēmas, kas pietiekami labi strādā un atbilst standartiem, bet tagad tiek izstrādāti un ieviesti arvien jauni datu standarti, un jaunās sistēmas ir veidotas ar skatu nākotnē, tāpēc aktuāls ir arī jautājums, kad būtu pareizi uzsākt šo jauno standartu ieviešanu, lai lieki nesatrauktu kuģu īpašniekus, jo viss jaunais ir saistīts ar papildu izdevumiem.

## – Atgriežoties pie drošības jautājumiem Latvijā, vai varam teikt, ka mūsu atbildīgie dienesti ir gatavi vajadzības gadījumā reaģēt un ārkārtas situācijās sadarboties?

– Ir izstrādāti nacionālie reaģēšanas plāni, kas nosaka katras institūcijas atbildību un rīcību ārkārtas situācijās. Vienmēr var, protams, vēlēties, lai būtu labāk, bet dienes-

## ...jurniecības izglītība atrodas Izglītības un zinātnes ministrijas pakļautībā, kura īsti nevēlas iedziļināties jautājuma nopietnībā.

ti un atbildīgie speciālisti ir sagatavoti šādām situācijām. No Jūras administrācijas puses par šo jomu atbild Kuģošanas departamenta direktors Raitis Mūrnieks, kurš saņem ziņojumus un pieņem lēmumus par tālāko rīcību un citu mūsu departamentu iesaistīšanu. Tāpat ir izveidojusies laba sadarbība ar Krasta apsardzi, tāpēc atzinīgi jānovērtē esošā sistēma.



– Ja par drošības sistēmas darbību mēs varam teikt, ka tā ir sakārtota, tad to pašu nebūt nevar teikt par jūrniecības izglītības sistēmu.

– Ja runājam par izglītības sistēmu, te ir lielas problēmas. Kas attiecas uz jūrnieku profesionālās sagatavotības uzraudzību, tad to, kā zināms, veic Jūrnieku reģistrs, bet pati jūrniecības izglītība atrodas Izglītības

**...vērtīgi būtu  
apzināties, ka  
šīs specialitātes  
pārstāvjiem darbs  
atradīsies vienmēr un  
atalgojums būs stipri  
virs Latvijas vidējā  
līmeņa.**

un zinātnes ministrijas pakļautībā, kura īsti nevēlas iedziļināties jautājuma nopietnībā. Jau nepiedodami ilgu laiku bez risinājuma ir jūrskolu izglītības līmeņa jautājums, un būtībā pašreizējā sistēma, maigi izsakoties, ir jauno cilvēku mulķošana, jo pētījumi rāda, ka deviņdesmit deviņi procenti jūrskolas beidzēju papildina bezdarbnieku armiju. Tas tikai liecina, ka velti ir tērēti līdzekļi un laiks, un, ja šo sistēmu nevar sakārtot, tad jūrskolas ir jāslēdz, jo tā turpināt vairs nedrīkst.

– Ja jaunākie uzstādījumi liecina, ka Latvijas izglītības sistēmā akcents tiek likts uz profesionālo izglītību, tad būtībā jūrskolas varētu būt labs piemērs tam, ka tā tomēr nav.

– Ja ņemam vērā starptautisko pētījumu par jūrnieku darba tirgu, kas parāda, ka jūrnieku pasaules flotē trūkst un nākotnē pietrūks arvien vairāk, vērtīgi būtu apzināties, ka šīs specialitātes pārstāvjiem darbs atradīsies vienmēr un atalgojums būs stipri virs Latvijas vidējā līmeņa. Tāpēc vajadzētu ieguldīt līdzekļus jūrniecības izglītībā, kas pēc tam atmaksāsies ar uz Latviju atvestu jūrnieka darba algu. Pašreiz situācija ir bēdīga, bet, ja izdosies ieviest jauno jūrniecības izglītības koncepciju, kuras izstrādāšanu

vada Jūrnieku reģistrs, tad jūrskolā jaunieši iegūs izglītību, kas ļaus pēc skolas beigšanas strādāt starptautiskajā darba tirgū. Bet koncepcija, protams, neatrisina to, kādos apstākļos notiek mācības Latvijas Jūras akadēmijas jūrskolā.

– Par nākamo gadu domājot, uz ko koncentrēsies Jūras administrācija un uz ko jābūt gatavam ar jūrniecību saistītajam biznesam?

– Balasta ūdeņu konvencijas ieviešana būs viens no lielākajiem izaicinājumiem. Nākamā gada februāra beigās vai marta sākumā pie mums vizītē ieradīsies Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) inspekcija, kas pārbaudīs, kā Latvijas jūrniecības izglītības sistēma un tās uzraudzība atbilst starptautiskajiem standartiem. Tas ir pietiekami nopietns jautājums, jo, ja EMSA atklāj Latvijas jūrnieku sagatavošanas neatbilstību attiecīgām prasībām, tad jaunākā scenārija gadījumā mūsu jūrniekiem vairs nav pieejams starptautiskais darba tirgus. Jebkura pārbaude dod rezultātus, un tas, ka kāds paskatās uz mūsu sistēmu no malas, ir tikai pozitīvi, jo var parādīt vājās vietas, ko ikdienas darbā varam arī nepamanīt. Protams, katra pārbaude ir saistīta ar satraukumu, bet jāteic, ka šī nebūs pirmā EMSA vizīte Latvijā, un negribētos domāt, ka mūsu izglītības un uzraudzības sistēmā kaut kas būtu mainījies uz sliktu pusi.

Vēl Jūras administrācija plāno uzsākt e-pakalpojumu ieviešanu, Hidrogrāfijas dienests turpinās darbu pie ES atbalstītā FAMOS projekta, kas ir laikietilpīgs pasākums. Lai gan neesam saņēmuši pārmetumus par mūsu Kuģu reģistra darbību, reģistra rādītāji nav īpaši iepriecinoši, jo 2016. gadā četri kompānijas "RIX" kuģi aizgāja uz Maltas kuģu reģistru, kaut kompānijas pārstāvji atzina, ka labrātāk strādātu ar mums. Reizēm visu izšķir dažādi biznesa apsvērumi un arī politika, kuru visai maz varam ietekmēt.

Izaicinājumu nekad nav trūcis un netrūks arī turpmāk, tāpēc jābūt gataviem adekvāti reaģēt, pieņemt pareizos lēmumus un profesionāli veikt savus pienākumus.■

Anita Freiberga

## IMO Jūrniecības drošības komitejas 97. sesija

No 21. līdz 25. novembrim Londonā notika Jūrniecības drošības komitejas 97. sesija (Komiteja). IMO ģenerālsekretārs Kitacks Lims savā uzrunā uzsvēra to nesavtīgo darbu, kas ir ieguldīts, lai pievērstu sabiedrības uzmanību jūrniecības nozarei un IMO šī gada izvēlētajai tēmai: "Jūrniecība – neaizstājama pasaulei" (*Shipping: Indispensable to the World*).

K. Lims uzsvēra, ka mēs dzīvojam sabiedrībā, kura ir atkarīga no globālās ekonomikas ar visām no tā izrietošajām sekām. Piemēram, aktuāls ir pārrobežu jautājums, kas jārisina, lai nodrošinātu globālo labklājību, attīstību un izaugsmi, kur arī jūrniecībai ir liela nozīme, tāpēc svarīgi, lai tagad, kad jūrniecība piedzīvo grūtus laikus, netiktu samazinātas drošības, aizsardzības un vides aizsardzības prasības.

Komitejā izskatītāja vairākus jūrniecības industrijai svarīgus jautājumus.

**Drošības prasības kuģiem,  
kas pārvadā 12 un vairāk  
industriālās personas  
(industrial personnel)**

IMO jau labu laiku diskutēja par to, kā definēt, kas ir "pasažieri". Vai, piemēram, vēja turbīnu

▶▶▶ 20. lpp.

▶▶▶ 19. lpp.

apkalpojošais personāls, ko pārva-  
dā ar kuģiem, ir apkalpe vai pasa-  
žieri, un kādas prasības uz viņiem  
attiecināt? Komiteja vienojās, ka  
industriālais personāls nebūs defi-  
nēts kā kuģa pasažieri, tāpēc kuģi,  
kas pārvadās vairāk par 12 indus-  
triālajām personām, nebūs pasa-  
žieru kuģi, un tas nozīmē, ka tiem  
izsniegs drošības sertifikātu kā kra-  
vas kuģiem. Jautājumu risinās gan  
īstermiņā – ar MSC rezolūciju, kas  
noteiks, ka kuģiem, mazākiem par  
500 GT, kuri pārvadā 12 un vairāk  
apkalpojošo personu (industriālo  
personu), regulējums tiek noteikts  
nacionālā līmenī, gan ilgtermiņā –  
līdz 2024. gadam notiks SOLAS  
konvencijas jaunas nodaļas izveide.

## STCW konvencijas prasību ieviešana

Tuvojoties 2010. gada Manilas gro-  
zījumu ieviešanas pārejas termiņa  
beigām (2016. gada 31. decem-  
bris), vairākas valstis izteica ba-  
žas, ka vēl varētu būt problēmas  
no 2017. gada 1. janvāra certifi-  
cēt jūrniekus saskaņā ar jaunajām  
STCW konvencijas prasībām. Lai  
neradītu liekus sarežģījumus ku-  
ģu īpašnieku kompānijām un kuģu  
apkalpēm, Komiteja nolēma izdot  
MSC Cirkulāru ostas valsts kon-  
trolējošām institūcijām un kuģu  
klasifikācijas sabiedrībām par turp-  
māko rīcību un pragmatisku pieeju  
šim jautājumam līdz 2017. gada 1.  
jūlijam. Ja attiecīgās karogvalsts  
jūrnieki nebūs sertificēti pēc jau-  
najiem 2010. gada Manilas grozī-  
jumiem, karogvalstīm būs pienā-  
kums informēt visas institūcijas,  
kuras veiks kuģa ISM sertifikāciju.

## Izmaiņas IMO instrumentos SOLAŠ

### Nodaļa II-1 – Konstrukcija – uzbūve, nodalījumi un noturība, Mehānismi un elektroietaisies

Noteikums 3-12 – Aizsardzība pret  
trokšņu līmeni uz kuģiem: Kodekss  
par trokšņu līmeni uz kuģiem tika  
pieņemts 2012. gadā (Rezolūcija  
MSC.337(91)) kopā ar saistītajiem  
SOLAS konvencijas grozījumiem,  
padarot kodeksu saistošu saskaņā



Kraša apsardzes dienesta Administratīvās nodaļas priekšnieks  
kapteinleitnants Valdis Andersons un Latvijas Jūras administrācijas  
Kuģošanas drošības departamenta direktors Raitis Mūrnieks.

ar II-1/3–12. noteikumu, un tas  
stājās spēkā 2014. gada 1. jūlijā.  
Tomēr turpmākā analīze parādīja,  
ka regulējums nav attiecināms uz  
visiem kuģiem, piemēram, kuģiem,  
par kuru būvi līgums ir noslēgts  
pirms 2014. gada 1. jūlija un kļījis  
ir ielikts, vai kuri ir līdzīgā būvniecī-  
bas stadijā pēc 2015. gada 1. jan-  
vāra un kuri tiks nodoti ekspluatā-  
cijā ne agrāk kā 2018. gada 1. jūli-  
jā. II-1/3–12. noteikuma grozījumi  
atrisina minēto nepilnību.

### Nodaļa II-2 – Konstrukcija – ugunsdrošība, uguns detektori un ugunsdzēsība

10. noteikums – noteikuma grozī-  
jumi paredzēs, ka putu ugunsdzē-  
šamajiem aparātiem, kuru ietilpība  
ir vismaz 135 litri, vairs nav jāatro-  
das katlu telpās, kurās ir sadzīves  
apsildes katli ar jaudu, kas mazā-  
ka par 175 kW, vai apsildes katli ar  
stacionārām lokālas izmantošanas  
ūdens ugunsdzēsības sistēmām.

### Nodaļa XI-1 – Īpaši pasā- kumi kuģošanas drošības uzlabošanai

Noteikums 2-1 – Kravas kuģu, uz  
kuriem neattiecas ESP kodekss,  
pārbaudīšanas periodu harmonizāci-  
ja. Izmaiņas paredz iekļaut parindi  
par to, kā precīzi atspoguļot kuģu  
starpapskates un atjaunojošās ap-  
skates, kas izriet no SOLAS I/10 no-  
teikuma, t.i., kravas kuģi, kas nav  
pakļauti ESP kodeksam, neskatoties  
uz SOLAS I/10 noteikuma prasī-  
bām, starpapskates un atjaunojošās  
apskates var veikt ārpus laika inter-  
vāla, kas minēts ESP kodeksā.

Vēl izmaiņas paredzētas FSS ko-  
deksā (13. nodaļā) no 2020. gada

1. janvāri; IGC kodeksā (3.2.5.  
paragrāfā) no 2020. gada 1. janvā-  
ra; 2011 ESP kodeksā no 2018. ga-  
da 1. jūlija; 2008 IS kodeksā (A un  
B daļās) no 2020. gada 1. janvāra.

Komitejā pieņēma arī vairākus cir-  
kulārus: MSC-MEPC.5 – cirkulārs  
par derīguma termiņu vienotu in-  
terpretāciju kuģa konvencionāliem  
sertifikātiem; MSC-MEPC.4 – cir-  
kulārs par vadlīnijām ostas valsts  
kontroles inspektoriem attiecībā uz  
ISM kodeksu; III.3 / Circ.4 – cirku-  
lārs par negadījumu analīzes kvali-  
tāti un statistiku.

Tāpat Komiteja apstiprināja vai-  
rākus cirkulārus: MSC cirkulāru,  
kas skaidro pārnēsājamo gāzana-  
lizatoru kalibrēšanu (SOLAS XI-  
1/7), MSC cirkulāru, kas skaidro  
prasības par sākotnējo pārbaudi  
kontekstā ar Polāro kodeksu;  
MSC.1/Circ.1495/Rev.1 par loču  
uzkāpšanas/ nokāpšanas no kuģa  
aprikojumu.

Komiteja neapstiprināja MSC cir-  
kulāru par ūdensnecaurlaidīgām  
durvīm, kuras var būt atvērtas pār-  
gājiena laikā. Jautājums atlikts uz  
MSC 98.

Komitejā apstiprināja arī jaunus  
dianas kārtības jautājumus, par ko  
industrija vēlas diskutēt nākotnē:  
kuģu droša tauvošana; ro-ro ku-  
ģu ugunsdrošība; vadlīnijas brīvi  
krītošām glābšanas laivām; gaisa  
ventilācija glābšanas līdzekļos.

Detalizētāku informāciju par MSC 97  
Komitejā izskatītajiem jautājumiem  
meklējiet dokumentos: MSC97/  
WP.1; MSC 97/WP.1/Add.1.■

Raitis Mūrnieks, Latvijas Jūras administrācijas  
Kuģošanas drošības departamenta direktors

# Ostas valsts kontroles koncentrētās kampaņas mērķis – drošība un labklājība

No 2016. gada 1. septembra līdz 30. novembrim Parīzes, Tokijas, Melnās jūras, Indijas okeāna un Karību jūras reģiona saprašanās memorandu par ostas valsts kontroli (PSC) dalībvalstīs notika koncentrētās kontroles inspekciju kampaņas. Šogad Parīzes saprašanās memoranda (PMoU) dalībvalstīs galvenā uzmanība tika pievērsta MLC konvencijas prasību ievērošanai uz kuģiem. Visās valstīs pārbaudes notika atbilstoši starptautiskajiem standartiem un vienādei, iepriekš saskaņotai metodikai. Pārbaudīto gaitā inspektori kontrolēja dokumentāciju, aptaujāja jūrniekus un izvērtēja situāciju, lai pārliecinātos, kā tiek ievērotas MLC prasības, tai skaitā par sadzīves apstākļiem, ēdināšanu, darba laiku, darba drošību u.c.

“Jūrnieku darba un sadzīves apstākļiem PMoU valstīs vienmēr ir pievērsta pastiprināta uzmanība. Triju gadu laikā, kopš MLC stājusies spēkā, situācija pakāpeniski ir uzlabojusies, un ir pienācis īstais brīdis šos jautājumus pastiprināti izvērtēt koncentrētās kontroles inspekciju kampaņas laikā,” pirms kampaņas izplatītajā preses relīzē citēts PMoU ģenerālsekretārs Rihards Šiferli. “Koncentrētās kampaņas PMoU dalībvalstīs notiek katru rudenī, katru gadu pievēršot uzmanību kādai no aktuālākajām kuģošanas drošības problēmām.”

Tokijas, Melnās jūras un Indijas okeāna saprašanās memorandu ostas valsts koncentrētās kontroles inspekciju kampaņas laikā īpaša vērība šoruden tika pievērsta visam, kas saistīts ar kuģa kraušanas un kravas nostiprināšanas procedūru drošu izpildi, novērtējot kravas kraušanu atbilstoši attiecīgajām starptautiskajām konvencijām un pārliecinoties, vai kuģa apkalpe ir iepazīstināta ar kravas drošas kraušanas procedūrām, kā arī apdraudējumiem, ko var radīt kravas nepareiza nostiprināšana, jo no kravas nostiprināšanas ir atkarīga gan pašu jūrnieku, gan kuģa drošība. Īpaša uzmanība tika pievērsta arī tam, kā uz kuģiem tiek gādāts par loču drošību, piemēram, kādā stāvoklī ir loču kāpnes un virves. Gan kuģa īpašniekiem, gan kapteinim un apkalpei stingri jāievēro visi noteikumi un prasības par loču uzņemšanu, lai viss notiktu saskaņā ar SOLAS V/23 6. panta prasībām un IMO apkārtakstu.

Savukārt Karību jūras reģiona memoranda ostās kampaņas laikā īpaši pārbaudīja kuģu apkalpi zināšanas par ugunsdrošības jautājumiem un apdraudējumiem, kas saistīti ar jūrnieku darbu slēgtās telpās, kā arī par komandas apmācību rīkoties bīstamās situācijās, piemēram, ugunsgrēka vai gāzes noplūdes gadījumā.

Kontroles un komunikācijas trūkums. Nesakārtoti ugunsdzēsības jautājumi.

Ugunsdrošība ir zemā līmenī, kas liecina par kuģa virsnieku zināšanu trūkumu un zemo apmācības un sagatavotības līmeni. Apkalpe nepārzina savus pienākumus, kas saistīti ar ugunsdrošību. Mehāniķa kabīnē nedarbojas signalizācija. Apmācības trūkums... Pavisam 261 ieraksts par pārkāpumiem, trūkumiem un nepilnībām uz kuģiem, kurus pārbaudīja Karību jūras reģiona memoranda ostas valsts koncentrētās kontroles inspekciju kampaņas laikā ASV ostās. Piedevām jāpiebilst, ka kampaņas laikā ASV ostās aizturētie kuģi lielākoties bija baltajā sarakstā, izņemot Kuka Salas, Senvinsentas un Grenadīnu karoga melnā saraksta kuģus vai dažus Indijas karoga pelēkajā sarakstā esošus kuģus. Bet, piemēram, uz Panamas karoga kuģa “Sea Tridet”, kas atrodas baltajā sarakstā un kura īpašnieks ir Apvienotās Karalistes kuģošanas kompānija, bija beigušies derīguma termiņi gandrīz visiem nepieciešamajiem sertifikātiem.

## Latvijas ostās veiksmīgi noslēgusies ostas valsts kontroles kampaņa

Ilggadējās Parīzes memoranda (PMoU) koncentrētās ostas valsts kontroles kampaņas laikā no 1.septembra līdz 30.novembrim ārvalstu ostās pārbaudīti 9 Latvijas karoga kuģi. Neviens no ārvalstu ostās pārbaudītajiem Latvijas kuģiem nav aizturēts.

Tāpat nav aizturēts arī neviens no Latvijas Jūras administrācijas kuģošanas drošības inspektoru pārbaudītajiem ārvalstu kuģiem. Pavisam inspektori Latvijas ostās kampaņas laikā pārbaudījuši 90 kuģus – 58 Rīgā, 18 Liepājā un 14 Ventspilī.

## ASV ostās aiztur Kipras karoga kuģus

Lai gan Kipras karoga kuģi atrodas Parīzes un Tokijas memorandu baltajos sarakstos,

pēdējā laikā arvien pieaug šā karoga kuģu aizturēšana ASV ostās. Lai samazinātu ASV ostās aizturēto kuģu skaitu, Kipras tirdzniecības kuģu departaments ir izdevis apkārtakstu kuģu īpašniekiem, kuru kuģi reģistrēti zem Kipras karoga. No 2016. gada 1. oktobra ieviesta kārtība, ka visiem Kipras karoga kuģiem pirms ierašanās ASV ostās ir jānosūta departamentam e-pasta vēstule un tās kopija ASV Kras-ta apsardzei kopā ar drošības pārbaudīto kontrolsarakstu, ko kuģa kapteinis un vecākais mehāniķis veic vismaz 24 stundas pirms kuģa ierašanās ASV ostā.

## Ostas valsts kontroles aiztur pārkāpējus

Ostas valsts kontroles koncentrētās kampaņas laikā Lielbritānijas jūras un krasta apsardzes aģentūra (MCA) savās ostās aizturēja deviņus ārvalstu kuģus, kas bija reģistrēti zem Libērijas, Maltas, Antigvas un Bermudu un Indijas karogiem. Indijas karoga kuģi “Malaviya Seven” paturēja arestā, jo kuģa apkalpei nebija izmaksāta darba alga.

## Uzraudzīs kuģu radītos piesārņojumus

Parīzes un Tokijas saprašanās memorandu dalībvalstīs pēc Nīderlandes ierosinājuma pieņemušas lēmumu 2018. gadā 45 valstīs koncentrētās ostas valsts kontroles kampaņas laikā vislielāko uzmanību pievērst kuģu radītajam gaisa piesārņojumam. Tas, pirmkārt, liks kuģu īpašniekiem vēl lielāku uzmanību pievērst tam, lai sāra izmeši atbilstu noteiktajam līmenim, otrkārt, tas būs spēcīgs apliecinājums tam, ka valstis ir apvienojušas spēkus un centienus, lai kuģi tiešām atbilstu noteiktajiem vides drošības un aizsardzības standartiem. IMO panākta vienošanās, ka no 2020. gada sāra saturs kuģa degvielā nedrīkstēs pārsniegt 0,5%.



# Par drošību domājot

## Trīspusējas sanāksmes nozares attīstībai

Vairāk nekā divsimt klasifikācijas sabiedrību, kuģu būvētāju un kuģu īpašnieku pārstāvju novembra sākumā pulcējās Tokijā uz trīspusēju tikšanos, lai spriestu par jautājumiem, kas skar visu kopīgās intereses. Šādas sanāksmes, kas veicina dažādu problēmu sekmīgu risināšanu, notiek ik gadus kopš 2002. gada, un šoreiz to rīkoja Japānas Kuģu īpašnieku asociācija kopā ar Starptautisko kuģniecības kameru (ICS).

Viens no sanāksmes atskaites punktiem bija IMO izstrādātie starptautiskie standarti beramkravu kuģiem un naftas tankkuģiem, kas stājās spēkā 2016. gada jūlijā. ICS kā svarīgu izvirzīja jautājumu par iespējamām kuģu efektivitātes uzlabojumiem CO<sub>2</sub> izmešu samazināšanai, kuru monitoringa sistēmas varētu paredzēt jau kuģu būvētāji. Trīspusējās tikšanās ir palīdzējušas vairāk nekā piecu gadu laikā pārraudzīt jaunu kuģu projektēšanas un būvniecības standartus, kas ir ļoti svarīgi, lai nodrošinātu kuģa drošu darbību visā tā darba dzīves laikā. Tāpat tiek turpināts darbs pie degvielas datu vākšanas sistēmas sakārtošanas un kibernetizējamu riskiem. Savukārt kuģu būvētāju pārstāvji uzsāka diskusiju par cilvēka faktora jautājumiem, īpaši par kuģu apkalpi

apmācības prasībām, kas izriet no jaunajām tehnoloģijām, kuras ienāk kuģošanas biznesā. Nākamā trīspusējā sanāksme notiks 2017. gadā Ķīnā.

## Drošas ES ārējās robežas

Nepilnu gadu pēc tam, kad Eiropas Komisija ierosināja uz "Frontex" bāzes izveidot Eiropas Robežu un krasta apsardzes aģentūru, pie robežpārejas punkta uz Bulgārijas robežas ar Turciju notika jaunās aģentūras oficiālā atklāšana. Turpmāk aģentūra intensīvi novēros ES ārējās robežas un sadarbosies ar dalībvalstīm, lai ātri noteiktu un risinātu iespējamās ES ārējo robežu drošības apdraudējumus.

ES migrācijas, iekšlietu un pilsonības komisārs Dimitris Avramopuls: "Šis ir vēsturisks Eiropas robežu pārvaldības pagrieziena punkts. Turpmāk ES ārējā robeža vienā dalībvalstī ir ārējā robeža visām dalībvalstīm – gan juridiski, gan funkcionāli." Eiropas Robežu un krasta apsardzes pārvaldība pamatosies uz principu, ka ES ārējo robežu drošība ir visu ES valstu kolektīvā atbildība, tāpēc visām dalībvalstīm nepieciešams stiprināt robežsargu sagatavošanu, lai koncentrētos galvenokārt uz pārkāpumu agrīnu atklāšanu un iespējamo trūkumu novēršanu ārējo robežu pārvaldībā.

## Kiberdrošībai jāklūst par svarīgu biznesa prioritāti

Jūras drošības konferencē, kas 1. novembrī notika Singapurā, Singapūras ostas pārvaldes izpilddirektors kapteinis M. Segars īpaši pievērsās kiberuzbrukumu draudiem jūrā, lai labāk apzinātos un sekmīgāk veidotu izpratni par to, ko ostu un kuģošanas biznesam var nodarīt kibernetizējamu uzbrukumi. Viņš norādīja, ka inovācijas un moderno tehnoloģiju straujā attīstība, tai skaitā arī jūrniecības

nozārē, ir radījusi līdz šim vēl nebijušu situāciju, tāpēc tagad ir svarīgāk nekā jebkad agrāk domāt par drošības pasākumiem. Segars īpaši uzsvēra, ka neviena valsts, neviena kompānija un neviens cilvēks nevar būt pasargāts no kiberdraudiem, tāpēc Singapūra ir sākusi kiberdrošības stratēģijas izveidi, kas balstās uz kritiskās informācijas infrastruktūras stiprināšanu, radot par to lielāku izpratni uzņēmēju un valsts pārvaldes struktūru vidū, kā arī veicinot starptautisko sadarbību.

M. Segars: "Mēs tagad dzīvojam digitālā un savstarpēji saistītā pasaulē, kur kibernetizējamie neatkarīgi no viņu izcelsmes un atrašanās vietas darbojas pāri robežām. Jautājums vairs nav, vai mums uzbruks, jautājums ir, kad tas notiks. Jūras nozare vairs nevar atļauties par kiberdrošību domāt kā par greznību, tai jāklūst par svarīgu biznesa prioritāti."

## Par pasažieru un apkalpes locekļu drošību domājot

Balsojums par "I-Checkit" pilotprojektu notika Bali, Indonēzijā, Interpola Ģenerālās asamblejas ikgadējā sanāksmē, kurā piedalījās 190 valstis, kas veido pasaulē lielāko starptautisko policijas organizāciju.

"Carnival Corporation" saņēmusi apstiprinājumu savu pasažieru integrētai reģistrācijai Interpola "I-Checkit" sistēmā, paredzot drošu skrīninga metodi ceļošanas dokumentu pārbaudei, kā arī pieejamu nozagto un pazaudēto dokumentu datubāzi, kas sastāv no vairāk nekā 69 miljoniem ierakstu no 175 valstīm.

"Carnival Corporation" ir paziņojusi, ka tā ir pirmā kuģošanas kompānija, kas sadarbosies ar Interpolu, lai paaugstinātu drošības pārbaudes visā kompānijas globālajā operācijā tīklā uz flotes 101 kuģa, kas katru gadu pārvadā gandrīz

## UZZIŅAI

Jūras drošību mūsdienās visvairāk apdraud nelegālā ārzonu zveja, nelegālā ārzonu naftas izpēte, nelegālā cilvēku tirdzniecība, laupīšana, pirātisms, nelegālā toksisko un radioaktīvo atkritumu izgāšana jūrā, narkotiku, ieroču un valūtas kontrabanda, kā arī pārmērīgi liels ūdens piesārņojums. Lai cīnītos pret kuģošanas drošības apdraudējumiem, tiek izmantotas dažādas metodes, tomēr īsti labu rezultātu joprojām nav izdevies sasniegt.

11 miljonus pasažieru jeb aptuveni pusi no pasaules kruīza tirgus, piedāvājot vairāk nekā 700 ostās visā pasaulē. Vispirms būs trīs mēnešus ilga "I-Checkit" izmēģinājuma programma, kas notiks uz "Carnival Corporation" četriem "Princess Cruises" zīmola kuģiem, un tajā būs iekļauti 34 tūkstoši ceļošanas dokumentu.

Atvaļinātais ASV Jūras spēku admirālis, "Carnival Corporation" galvenais jūras virsnieks Bils Burke: "Tā kā pasaulē lielākā kruīzu kompānija ik dienas pārvadā simtiem tūkstošu pasažieru, efektīvs drošības pārbaudes process būs būtiska daļa no tā, kā mēs kalpojam saviem viesiem, domājot par viņu drošību. Sadarbība ar Interpolu mums ļauj nemanāmi uzlabot drošību visā mūsu flotē, un tas ir vēl viens svarīgs solis, lai stiprinātu mūsu pasažieru un apkalpes locekļu drošību."

## Uzmanību – bezbiļetnieki!

"P&I Club" savā nesenajā ziņojumā ir brīdinājis par bezbiļetnieku uzbrukumiem, kas jo īpaši dažu pēdējo mēnešu laikā pieauguši Durbanas ostā Dienvidāfrikā. Šajā sakarībā Dienvidāfrikas valdība ir skaidri paudusi savu viedokli: katra kuģa pienākums ir apkarot personas nelikumīgu nokļūšanu uz kuģa. Ja kādam tas ir izdevies kādā no Dienvidāfrikas ostām, tad kuģa īpašnieks būs atbildīgs par visām izmaksām, kas saistītas ar bezbiļetnieka nogādāšanu mājās. Kuģu īpašnieki, ievērojot taupības režīmu, nevēlas izmantot privāto drošības dienestu pakalpojumus un paļaujas uz kuģa apkalpes modrību. Parasti vēlu vakarā vai agri no rīta eventuālais bezbiļetnieks iejūk stividoru vidū un pamanās nokļūt uz kuģa, nereti maksājot kukuli kādam no kuģa apkalpes. "P&I Club" iesaka kuģu īpašniekiem tomēr izmantot privātās apsardzes patruļu pakalpojumus ostās un nepaļauties tikai uz apkalpes modrību. Jāatceras arī, ka ikvienam kuģa apmeklētājam ir jābūt ISPS atļaujai un visiem apmeklētājiem, atstājot kuģi, vajadzētu tās nodot. ■

# Drošības riski pastāv

No augstās IMO tribīnes, jūrniecības nozares ekspertiem un analītiķiem, drošības dienestu un jūrniecības nozares sabiedrisko organizāciju un asociāciju amatpersonām arvien biežāk izskan brīdinājumi par pieaugošajiem kiberuzbrukumu draudiem jūrniecības nozarei. Visi ir vienprātīgi, ka patiesais risks vēl joprojām nav apzināts un, lai gan pēdējā laikā šai problēmai tiek pievērsta pastiprināta uzmanība un veikti atsevišķi drošības pasākumi, kopumā nozare pret iespējamo apdraudējumu nav pietiekami sagatavojusies.

## Iespējamais kiberapdraudējums uz kuģiem

Īpaši neaizsargāti ir kuģi jūrā neatkarīgi no to lieluma, tāpēc jūrniekiem jābūt labi apmācītiem un sagatavotiem gādāt par kuģa drošību. Tāpat jūrniekiem ir jāapzinās, ka apdraudējums var nākt ne tikai no ārienes, tas var būt arī uz paša kuģa. Vislielākā uzmanība jāvelta datorvīrusu iespējamībai un inficētām programmatūrām, kuru iekļūšana kuģa IT, kuģa dzinēju, stūres, degvielas vai navigācijas sistēmās var nodarīt neparedzamu ļaunumu. Eksperti uzskata, ka visas šīs sistēmas ir neaizsargātas un viegli ievainojamas, tāpēc uz kuģa jāievieš stingri kuģa iekārtu pārvaldības pasākumi, piemēram, stingra lietotāju piekļuves kontrole, antivīrusu programmas un programmu atjaunināšanas testi, vispirms pārliecinoties par šo programmu drošību.

Kuģu īpašnieku asociācija "London P&I Club" pauž viedokli: "Lai gan nevar teikt, ka kopumā kiberuzbrukumu risks ir ļoti liels, tomēr jāatzīst, ka pieaugošā IT tehnoloģiju ienākšana kuģa ikdienas darbā šo risku palielina. Protams, var notikt apzināti kiberuzbrukumi, bet vēl lielāka iespēja ir ciest no nejaušas vīrusa iekļūšanas kuģa galvenajās sistēmās, piemēram, kāds no kuģa vadītājiem ir uzlādējis savu mobilo telefonu USB port, kas var ienest vīrusu ECDIS sistēmā, padarot to nelietojamu. Risks ievazāt vīrusus



pastāv arī, lietojot tādas kopīgas tehnoloģijas kā AIS, ECDIS, GMSS vai e-navigācija. "London P&I Club" ir publicējis kiberuzbrukumu aizsardzības vadlīnijas kuģu apkalpēm, uzsverot, ka jūrniekiem ir jāapzinās visas problēmas, kas saistītas ar jauno tehnoloģiju ieviešanu un pastiprinātu lietošanu uz kuģa."

Katrs kuģis ir potenciāli neaizsargāts, tāpēc jūrniekiem ir jāzina, ko vajadzētu savlaicīgi paredzēt un darīt, lai saglabātu drošību uz kuģa.

Starptautiskā jūrniecības biroja (IMB) aptaujā 43% jūrnieku, kuru kuģu sistēmas bija bojājuši vīrusi, atzina, ka tos neapzināti bija ienesušas pašas apkalpes. 88% no aptaujātajiem apgalvoja, ka viņi nebija informēti par to, kādi drošības pasākumi jāievieš, kas liek secināt, ka jūrnieki joprojām netiek regulāri apmācīti kiberdrošības jautājumos.

Reālu hakeru uzbrukumu, kad tika inficētas datorprogrammas, piedzīvoja peldošās naftas platformas pie Āfrikas krastiem. Bija vajadzīgas 19 dienas, lai sistēmu atkal savestū kārtībā. Pirms kāda laika "Cyberkeel" veica eksperimentu, kas

►►► 24. lpp.

►►► 23. lpp.

parādīja, ka no 50 lielākajām konteinerkuģu līnijām 37 bija neaizsargātas pret hakeru uzbrukumiem.

IMB brīdina, ka arī e-pasti, kas tiek sūtīti uz un no kuģiem, ir liels riska avots, kas var radīt drošības problēmas un negatīvas ekonomiskās sekas.

Kiberuzbrukumu riskiem seko klasifikācijas sabiedrības, piemēram, "Bureau of Shipping" un "Lloyds Register", savukārt apdrošināšanas kompānijas, kuras ir nobažījušās par kuģu drošību, seko datorvīrusu aizsardzības programmu attīstībai, jo ir ieinteresētas, lai tiek darīts viss iespējams, kas nodrošina kuģa sistēmu nevainojamu darbību.

## Iespējamais kiberapdraudējums ostās

Ostas drošības riski pastāv daudzās jomās: fiziskā, ostas iekārtu, kuģu un kravu drošība, ko var ietekmēt kiberdrošības pārkāpumi, kas ir viens no galvenajiem tematiem



dažāda līmeņa diskusijās par ostu drošību, un šī problēma kļūst arvien aktuālāka. Iespējamie kiberuzbrukumi var nodarīt ekonomisku kaitējumu, ietekmējot vai bojājot sistēmas, kas nodrošina kravu operācijas, bojāt aprīkojumu, pakļaujot sabiedrību un vidi, piemēram, kaitīgām piesārņojumam, veicināt cilvēku, ieroču vai citu kontrabandas preču ieviešanu.

Viens no piemēriem tam, ko var nodarīt kiberuzbrukumi, ir pirms trim gadiem notikušais kiberuzbrukums Antverpenes ostai, kur narkotiku tirgotāji noalgoja hakerus, lai tie sabojātu konteinerkravu IT kontroles sistēmu. Tas ļāva noziedzīgajam grupējumam kontrolēt

kravu kustību un ievest narkotiku kontrabandas kravas.

Modelējot iespējamās kiberuzbrukumu scenārijus, analītiķi atzīst, ka tikai daži kiberuzbrukumu scenāriji jūrniecības nozarē varētu būt ticami un radīt incidentus transportā, tomēr visiem vajadzētu apzināties gan šos riskus, gan iespējamo apdraudējumu un pret to izturēties nopietni. Lai novērstu kiberuzbrukumu draudus, ostu pārvaldes, drošības dienesti un privātie uzņēmumi lielas investīcijas novirza tieši drošu IT tehnoloģiju ieviešanai. Daudzās pasaules ostās jau darbojas kiberdrošības operāciju centri, kuros ir integrētas jaunākās datorprogrammatūras, kas ļauj justies drošāk.

Pašlaik ostas ir norūpējušies par *the non-kinetic* tipa uzbrukumiem. Tā kā IT tehnoloģijas tagad kontrolē gan ostu teritorijas, gan navigācijas, sakaru, vides monitoringa un avārijas sistēmas, šo sistēmu bojājumi rada milzu apdraudējumu un miljardiem lielus ekonomiskos zaudējumus.■

**WE ARE ATLAS**

[WWW.ATLASPROFESSIONALS.COM](http://WWW.ATLASPROFESSIONALS.COM)

**Atlas**  
Professionals



# Piesaistīt Y paaudzi nav tik viegli, kā varētu domāt

Reiz bija laiks, kad jūrniecības nozare šķita pievilcīga jauniešiem. Tā garantēja labu peļņu, karjeras iespējas, arī pasaules apceļošanu. Jūrnieka profesija bija prestiža un tradicionāli tika uzskatīta par stabilu. Reiz tā bija. Bet ko pasaules pieredze par to saka šodien? Tā saka, ka pasaulē viss mainās un vecie pieņēmumi, argumenti un sentimentāli stāsti vairs neder. Jaunā paaudze ir kļuvusi racionāla, un arī jūrniecība, tātad jūrnieka profesija, ir kardināli mainījusies.



Kompānijas "Executive Search" vecākais konsultants Oliver Helvins uzskata, ka jūrniecības nozarei ir grūti sevi pozicionēt kā pievilcīgu un iekārojamu jaunajiem darba ņēmējiem. Uz jautājumu, ko darīt, viņš atbild, ka ir jārikojas, un tas jā dara nekavējoties.

Izrādās, ka piesaistīt jūrai cilvēkus, kas dzimuši laika posmā no 1980. līdz 2000. gadam (Y paaudze), nav tik viegli, kā varētu likties.

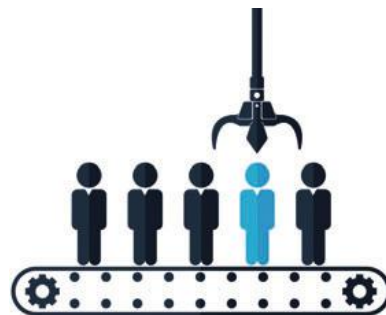
"The Institute of Marine Engineering, Science and Technology" (IMarEST) nesenas pētījums ir atklājis dažus pārsteidzošus faktus:

- 90% pasaules jūrniecības nozares uzņēmumu atzīst, ka cīnās, lai piesaistītu talantīgus inženierus;
- 93% uzskata, ka jaunajiem speciālistiem pietrūkst prasmju;
- 91% uzskata, ka viņu biznesa nākamajā gadā negatīvi ietekmēs tas, ka nevarēs pieņemt darbā jaunu un talantīgu speciālistu.

## Jautājums – kāpēc?

Pētījumi liecina, ka nedaudz vairāk nekā pēdējo 30 gadu laikā viss ir

mainījies, tai skaitā arī cilvēki, viņu vajadzības un attieksme, piemēram, pret specialitātes izvēli, tāpēc viņus pārliecināt ar senāk derīgiem argumentiem vairs nav iespējams. Ieguvējas ir tās izglītības iestādes un darba devēji, kuri spēj runāt jaunajai paaudzei jeb, kā zinātnieki to apzīmē, Y paaudzei (*generation Y*) saprotamā valodā. Ar argumentu, ka tajā vai citā specialitātē vienmēr būs daudz darba, mūsdienās var sasniegt pilnīgi pretēju efektu, pat neraugoties uz to, ka par darbu tiek solīta laba alga. Zinātnieki uzskata, ka pirmais solis darbā ar jauno paaudzi ir saprast jauno paaudzi, kuras izpratne par darbu atšķiras no iepriekšējo paaudžu izpratnes. Tagad jaunie cilvēki vairs nedomā par vienu profesiju un vienu darba vietu visam mūžam kā savulaik viņu vecāki un vecvecāki. Viņi uz darba iespējām skatās triju četru gadu griezumā un vēlas šai laikā iegūt maksimāli daudz savai personīgajai attīstībai, ko uzskata par ļoti svarīgu, un ideāli, ja tas, ko viņi dara, dod labumu arī plašākai sabiedrībai. Šī paaudze par svarīgāko vairs neuzskata konkurenci ar kolēģiem, bet ir sajūsmā par iespēju strādāt komandā kāda projekta īstenošanā. Tas ikvienam eventūālajam darba devējam būtu jāņem vērā, lai maksimāli izmantotu jauno speciālistu prasmes un potenciālu. Y paaudze vēlas strādāt tāda vadītāja padotībā, kurš ir līderis un mentors un spēj palīdzēt atrast un realizēt viņu potenciālu. Y paaudze nav gatava pieņemt vadītāju diktatoru un uzskata, ka vienāda attieksme neder visiem.



## Ko nu?

Pirmajā brīdī šķiet biedējoši pat iedomāties, kā jūrniecības nozare varētu pielāgot esošo darba specifiku, lai piesaistītu Y paaudzes interesi un atrastu tās talantus. Tomēr "Executive Search" vecākais konsultants Oliver Helvins uzskata, ka daudz ko mainīt vajag tūlīt, kamēr nav par vēlu. Vispirms nevajag nosodīt, ka jaunā paaudze no dzīves vēlas vairāk nekā iepriekšējā. Jaunie uzskata, ka pasaule var un tai vajadzētu būt labākai, nekā tā ir tagad.

Lai motivētu viņus, kompānijām un to vadītājiem ir jāiemācās efektīvi sazināties ar saviem darbiniekiem, saskaņot uzņēmuma un darbinieku mērķus, koncentrējoties uz rezultātiem, nevis uz darba laiku. Vajag izrādīt interesi par darbinieku dzīvi no darba brīvā laikā, par viņu problēmām un panākumiem, kā arī iemācīties patiesi rūpēties par savu cilvēku labklājību.

Oliver Helvins: "Jebkura nozare, kas sapratīs jaunos spēles noteikumus, būs ieguvēja: mazāk problēmu un labāki panākumi biznesā. Gatavība pieņemt pārmaiņas ir ļoti svarīga."

# Nākotnes vīzija – mākslīgais intelekts

Jaunākās tehnoloģijas spēj modelēt noliktavas darbību vēl pirms tās celtniecības, plānot gan kravu plūsmas, gan uzglabāšanu, gan apstrādi. Īpašas programmas palīdz noliktavās pareizi novietot kravas, paredzot, piemēram, konteineru smaguma slodzi. Digitālās tehnoloģijas sniedz milzīgas iespējas, tomēr valda maldīgs uzskats, ka supermodernas tehnoloģijas pašas par sevi jau ir garantija augstai darba kvalitātei. Tikai augstākā līmeņa speciālisti, kuri spēj izmantot jaunākos tehnoloģiskos risinājumus, var sasniegt pašu labāko iespējamo rezultātu.



Un tomēr reizēm rodas iespaids, ka modernās tehnoloģijas pārņem cilvēku un viņa prātu, tāpēc pavisam dabiski ir jautājums, cik reāls apdraudējums cilvēkam ir mākslīgais intelekts.

Zinātnieki uzskata, ka šodien mākslīgais intelekts vairs nav tikai kino fantastika, jo pie tā radīšanas visai nopietni strādā „Facebook”, „Google”, „Apple”, „Tesla” un daudzas citas kompānijas. Piemēram, „Facebook” tīkla radītājs Cukensbergs paudis, ka viņa personīgais izaicinājums ir 2016. gadā radīt mākslīgo intelektu, kas spētu cilvēkam palīdzēt gan mājās, gan darbā.

Ko mākslīgais intelekts nozīmē piegādes ķēdēm?

Patiesībā liels skaits robotu jau tagad reāli aizstāj cilvēka darbu, un tas ir gan ražošanā, gan noliktavu darbā, gan daudz kur citur.

Zinātnieki atzīst, ka tagad visa uzmanība tiek veltīta tam, kā aizstāt neefektīvus mehānismus, piemēram,

dato-  
ru klaviatūras un  
peles, lai to funkcijas  
paveiktu ar žestu at-

pazīšanas aparāturu.

Cilvēki baidās no mākslīgā intelekta, jo nevar pieļaut domu, ka tas pārspēs cilvēka spējas un kontrolēs cilvēku prātus. Žurnāla „Wired” publikācijas apgalvo, ka, mijiedarbojoties un sacenšoties ar mākslīgo intelektu, cilvēka intelekts fantastiski paplašināsies un cilvēks varēs daudz efektīvāk izstrādāt nākotnes scenārijus, risināt piegādes ķēžu, uzņēmēju un moderno tehnoloģiju mijiedarbību. Cilvēki varēs efektīvāk darboties piegādes ķēdēs un tajā pašā laikā attīstīt dziļāku izpratni par šīs mijiedarbības būtību. Pagaidām mākslīgais intelekts kalpo tam, lai rūpnīcā spiestu vienu noteiktu pogu ražošanas procesā, bet zinātnieki atzīst, ka joprojām vēl esam tālu no tā sauktā „šosejas pilota”, tas ir, kravas automašīnas

braukšanas pa šoseju bez vadītāja.

Tomēr prognozes liecina, ka jau 2020. gadā pa autoceļiem brauks aptuveni 10 miljoni automašīnu bez šoferiem.

Kā apgalvo zinātnieki,

tā vairs nav tikai futuristiska ideja, jo tādi giganti kā „Mercedes”, BMW un „Tesla” šajā ziņā jau ir tuvu panākumiem.

Nesen „Google” paziņoja, ka Kalifornijā notiks testa brauciens bezvadītāja automašīnai, bet Apvienotajā Karalistē pētnieki lēš, ka, ieviešot bezvadītāja automašīnas, 2030. gadā uz ceļiem varētu būt par 2500 nāves gadījumiem mazāk.

Digitālās tehnoloģijas ir nākotnē orientētu uzņēmumu priekšnosacījums, bet šo jauninājumu pieņemšana ir šodienas cilvēka lielākā problēma. Pārvaldības spējas, zibēnīgs lēmuma pieņemšanas ātrums, elastīga piegādes ķēdes vadība, spēja tikt galā ar neparedzētām situācijām prasa vairāk nekā tikai cilvēka prāta spējas, un tad ļoti būtiskas ir tehnoloģijas, kas palīdz un ļauj cilvēkam tikt galā ar vissarežģītākajiem uzdevumiem.

Ražotāji joprojām uzsver, ka tieši piegādes ķēdes ir vājais posms, kas apēd vislielākos finanšu resursus, neskatoties uz ražošanas procesu optimizāciju un pārcelšanu uz ražošanai lētākiem rajoniem. ■



# Kā risināt jurnieku garīgās veselības problēmas?

2016. gada oktobrī ITF organizēja divu dienu semināru, kurā tika aplūkotas jurnieku garīgās veselības problēmas jūrā, lai noskaidrotu, kādas prioritātes būtu nosakāmas, lai risinātu šīs jurnieku veselības problēmas, kuras, pēc speciālistu domām, rada sociālā izolācija. Semināra dalībnieki ar nožēlu atzina, ka trūkst visaptverošas informācijas un datu par to, cik lielā mērā garīgās veselības problēmas ir cēlonis jurnieku pašnāvībai, vai saslimšanas un pašnāvību skaits pieaug vai samazinās, bet visi bija vienprātīgi, ka pat viena jurnieka nāve nozīmē ļoti daudz. Ir svarīgi saprast, ko jurnieku veselības uzlabošanā var darīt visa nozare kopumā, ne tikai īstenojot atsevišķas un sadrumstalotas iniciatīvas, kā tas bijis līdz šim. Tā kā veselības problēmas, kas saistītas ar psihi, tātad garīgo saslimšanu, var skart ikvienu, būtu vajadzīgs vienots mehānisms, kas paredz, kur jurnieks var meklēt palīdzību un atbalstu, ja tas viņam nepieciešams. Kā ziņo Pasaules Veselības organizācija, visbiežāk sastopamā garīgās veselības problēma ir depresija, kas ir galvenais iemesls cilvēku invaliditātei.

Līdz šim nav plaši pētīts, cik ļoti cilvēka garīgo veselību ietekmē socializācijas trūkums uz kuģa un sociālā atšķirtība no procesiem krastā. Daudz tiek runāts par IT tehnoloģiju izmantošanu šīs atšķirtības mazināšanai, bet neviens nav pētījis un skaidri formulējis, vai digitālā laikmeta piedāvājums var aizstāt reālas komunikācijas trūkumu. Jāņem vērā arī vardarbīgu digitālo spēļu pieejamība un ietekme uz cilvēka psihi, piedevām ņemot vērā nošķirtību no krasta, izolāciju no cilvēkiem un zināmu reālās dzīves zudumu.

Pētījumu par digitālo tehnoloģiju ietekmi uz garīgo veselību ir salīdzinoši daudz, bet gandrīz nekad šo pētījumu centrā nav jurnieks. 2015. gadā jurnieku vidū tika veikta aptauja, un jurnieku atbildes parādīja, ka lielākā daļa neuzskata, ka labāka piekļuve komunikācijām ir atstājusi negatīvu ietekmi uz kuģošanas drošību.

40% jurnieku (2014. gadā – 6%), pārsvarā gados vecāki un ar zemāku izglītības līmeni, atzina, ka digitālās tehnoloģijas mazina sociālo mijiedarbību apkalpes vidū.

16% (2014. gadā – 22%) atzina, ka digitālo tehnoloģiju pieejamība negatīvi ietekmē kuģošanas drošību, un 70% ir pārliecināti, ka tas tāpēc, ka personīgo digitālo tehnoloģiju lietošana palielina nogurumu un novērš uzmanību no profesionālo uzdevumu veikšanas.

23% (2014. gadā – 54%) uzskata, ka digitālo tehnoloģiju pieejamība pozitīvi ietekmē jurnieku, jo sazināšanās ar tuviniekiem mazina stresu, līdz ar to novērš nelaimes gadījumus, bet piekļuve informācijai palīdz darbā, piemēram, informācija par veselības aprūpi vai ziņojumi par pirātiem.

Savukārt "Futureonautics" pētījumi liecina, ka kontakti ar mājām var arī negatīvi ietekmēt jurnieku, ja sarunas laikā ir radušās problēmas, nesaskaņas vai šādā komunikācijas formā neatrisināmi jautājumi, tāpēc pētījumi jāturpina, lai iegūtu pilnīgu skaidrību par optimālo komunikācijas līmeni starp jurnieku un viņa tuviniekiem krastā. Tomēr kopumā iespēja sazināties ar mājām ir vērtējams kā izdevīga psiholoģiskās spriedzes noņemšanai.



Aptauja arī parādīja, ka 20% jūras spēku karavīru darbā radušās spriedzes gadījumā palīdzību meklēja formālajos atbalsta mehānismos, bet 80% vērsās pie savām ģimenēm. Precēto kara jurnieku vidū pēctraumas stresa sindroma mazināšanā vislielākā loma bija saziņai ar sievu. Tā kā pētījumi par tirdzniecības flotes jurniekiem nav veikti, var pieņemt, ka procentuālais sadalījums ir līdzīgs, un tas nozīmē, ka komunikācijai ar mājām ir ļoti liela nozīme.

Analizējot garīgās veselības problēmas saistībā ar sociālo mediju izmantošanu un jurnieku depresiju, piemēram, "Facebook" izmantošanu, kas līdz šim ir populārākā sociālo mediju platforma jurniekiem, pētījumi liecina, ka ir nenoliedzama saistība starp paradumiem lietot sociālos medijus un depresiju.

## Jaunākās tehnoloģijas privātām vajadzībām

Noris diskusijas par to, cik lielā mērā varētu un vajadzētu apmierināt jurnieku vēlmi arī jūrā esot uzturēt sakarus ar ģimeni un krastu, skatīties televīziju, filmas un sekot ziņām. Jau tagad jurnieks var saņemt plašu izklaides un informācijas klāstu. Jurnieku reakcija uz šādām iespējām, protams, ir pašsaprotama – tas ir fantastiski, tomēr kuģu īpašnieki nespēj nodrošināt jurniekiem piešķirt šādas privilēģijas, jo šo pakalpojumu izmaksas joprojām ir diezgan ievērojamas.

MLC konvencijas pamatnostādnes gan mudina kuģu īpašniekus domāt par saviem darbiniekiem un iesaka saprātā robežās dot jurniekiem pieeju telefona sarunām ar krastu, e-pasta sarakstei un interneta lietošanai, nosakot par to saprātīgu samaksu. Jau tagad ir kuģošanas kompānijas, kas sniedz šādas saziņas iespējas, lai jurnieki iespējami mazāk izjustu psiholoģisko spriedzi, ko rada atšķirtība no ģimenes, kas jo īpaši vērojams uz specializētajiem kuģiem, kur darba apstākļi ir īpaši saspringti.

Joprojām ir daudz jādara, lai nopietni varētu analizēt digitālo tehnoloģiju ietekmi uz jurniekiem un lai atbildētu uz jautājumu, vai lielākas iespējas izmantot digitālās tehnoloģijas labi vai slikti ietekmē jurnieku garīgo veselību un jurnieku komunikāciju uz kuģa.

Lai gan nezināmo joprojām ir vairāk nekā atbilde uz jautājumiem, vienu secinājumu pētījuma autori ir izdarījuši: interneta lietošana vairāk palīdz novērst nekā veicina jurnieku pašnāvību skaitu. ■



# Milzīgs bizness ar lielām interesēm



**Nav noslēpums, ka narkotiku tirdzniecība ir milzīgs bizness, un tas ir viens no vissmagākajiem noziegumiem, kurā iesaistītas ļoti plašas un visu līmeņu intereses. Drošības dienesti visā pasaulē pauž bažas par to, ka, lai cik nopietni ir mēģinājumi apkarot šo nelegālo biznesu, tas tik un tā izpleš savus taustekļus un arvien paplašinās.**

No Dienvidamerikas ostām uz ASV un Eiropu dodas kuģi, kuru kravā atrodas narkotikas. Kā atzīst ANO Narkotiku un noziedzības apkarošanas birojs (UNODC), 2016. gadā opija ražošana Afganistānā pieaugusi par 43%. ASV izmeklēšanas dienesti lēš, ka 90% kokaīna un cilvēku tirdzniecības ASV nonāk no Hondurasas, un lielākā daļa no nelegālajām kontrabandas kravām tiek transportētas pa jūru. Karību jūras reģionā tieši Hondurasas ir viens no galvenajiem starptautiskās narkotiku loģistikas ķēdes posmiem, ko visnotaļ veicina augstais noziedzības līmenis un vājais tiesiskais regulējums šajā valstī.

2016. gadā Hondurasas valdība sadarbībā ar ASV mēģināja īstenot vairākus drošības pasākumus, lai samazinātu narkotiku izplatīšanas iespējas, tomēr cīņu ar labi izveidotu nelegālās tirdzniecības biznesu apgrūtinā milzīgais korupcijas līmenis austākajos varas gaitējos, krāpšana un kukuļdošana. Tiesa, dažādu operāciju rezultātā izdevies uzsākt kriminālvajāšanu pret korumpētiem ierēdņiem valsts un vietējās varas līmenī. Krāpšanas shēmu īstenošanā veselības aprūpes sistēmā un zāļu ražošanas biznesā tiek apsūdzēti lielie uzņēmēji. Līdzīgi notikumi risinās arī Gvatemalā.

## Incidents kā apliecinājums problēmas nopietnībai

2016. gada 13. oktobrī Vīnē notika EDSO pretnarkotiku konference, kurā sprieda, kā izstrādāt praktiskus

priekšlikumus un veidot stratēģiju, lai starptautiskās narkotiku apkarošanas organizācijas, sabiedriskās organizācijas, pilsoniskā sabiedrība un valsts institūcijas kopīgi varētu cīnīties pret kontrabandu.

Tikai mēnesi pēc Vīnes konferences kā apliecinājums narkotiku kontrabandas problēmas nopietnībai notika kārtējais incidents. Pēc sešu stundu pakalīdzināšanās ceļā no Venecuēlas uz Puertoriko tika aizturēts kuteris ar narkotiku kravu. Operāciju kopīgi veica ASV Krasta apsardze un Lielbritānijas Karaliskā flote, kas šajā reģionā uzturējās britu prinča Harija vizītes ietvaros Karību salās. ASV Krasta apsardze saņēma ziņojumu par aizdomīgu kuteri jūrā un sāka pakalīdzināšanos, operācijā iesaistījās Karaliskās flotes kuģis un helikopters. Tā snaiķeris ar brīdinājuma šāvieniem centās apturēt kuteri, bet, kad tas ignorēja brīdinājumu, precīzā tēmējumā sašāva kuteru dzinēju. Kad pie kuterā piestāja ASV Krasta apsardzes patruļa, uz tā 14 ķipās atrada 350 kilogramu kokaīna. Daļu kontrabandas kravas apkalpe jau bija paguvusi izmest pāri bortam. Kā uzskata ASV varas iestādes, sākotnēji uz kuterā varētu būt bijusi tonna narkotiku aptuveni 40 miljonu sterliņu mārciņu vērtībā.

Kontrabandas kravu konfiscēja un visus piecus kuterā apkalpes locekļus aizturēja. Kā uzsvēra ASV Krasta apsardzes komandieris, šī sekmīgā operācija lieliski parāda, ka ASV un Apvienotā Karaliste kā sabiedrotie spēj profesionāli sadarboties, lai

likvidētu noziedzīgus kontrabandas ceļus, pa kuriem no Dienvidamerikas notiek nelegāla narkotiku piegāde ASV, Karību jūras reģionam un Eiropai.

## Atklāj lielu narkotiku kontrabandas kravu

Itālijas tiesībsardzības aģentūra "Guardia di Finanza" ziņo, ka 18. oktobrī tā saņēma informāciju par iespējamo narkotiku tirdzniecības operāciju, kurā iesaistīts Vācijas kuģošanas kompānijai "Hamburg Sud" piederošais konteinerkuģis "Rio da Janeiro", kas no Brazīlijas tranzītā caur Spāniju bija ceļā uz Itāliju. Itālijas Krasta apsardze sāka kuģa novērošanu, un tai izdevās atklāt noziegumu un no ūdens izcelt 385 kilogramus kokaīna 77 miljonu eiro vērtībā. Nelegālā krava bija iepakota 17 ūdensnecaurīdīgās somās, kas piesietas pie peldošajām bojām. Ļoti iespējams, ka krava bija domāta bēdīgi slavenajai Ndranghetas mafijai. Itālijas varas iestādes pārbaudīja visus 24 kuģa apkalpes locekļus un arestēja deviņus, pie kuriem atrada



Konteinerkuģis "Rio da Janeiro".

pierādījumus par dalību noziedzīgajā shēmā. Vācijas kuģošanas kompānija "Hamburg Sud" par notikušo nesniedz sīkākus komentārus.

## Apvieno spēkus narkotiku kontrabandas apkarošanai

2016. gada 4. novembrī ANO Narkotiku un noziedzības apkarošanas birojs (UNODC) un Šrilankas valdība kopīgi rīkoja sanāksmi, lai risinātu narkotiku tirdzniecības problēmas Indijas okeāna reģionā. Sanāksmes laikā tika pieņemta Kolombo deklarācija, kas turpmāk būs galvenais koordinācijas mehānisms narkotiku apkarošanas iniciatīvām un kļūs par partnerības pamatu tā sauktajās Dienvidu maģistrālēs. Šīs partnerības ietvaros tiks koordinētas darbības un rīkotas operācijas narkotiku plūsmas apkarošanai Indijas okeānā. Tieši jūras ceļi lielā mērā kalpo tam, lai Afganistānas opijs nonāktu Āfrikas un Dienvidāzijas tirgos, un tieši Dienvidu maģistrāles no Makranas krastiem pa tranzīta ceļiem gar Austrumāfrikas piekrasti un Dienvidāzijas salām ir kļuvušas par svarīgu narkotiku piegādes ceļu, bet jurisdikcijas nepietiekamība ir padarījusi šos jūras



Pateicoties "Global Maritime Crime Programme" aktivitātēm, 2016. gada 16. oktobrī tiek parakstīta Kolombo deklarācija.

ceļus par ērtu risinājumu narkotiku izplatīšanai visā Indijas okeāna reģionā. Pēdējo triju gadu laikā jūras spēku patruļas Indijas okeāna rietumu daļā konfiscējušas vairāk nekā 9300 kilogramu tīra kokaīna, un tas lieku reizi apliecina, ka cīņai ar narkotiku kontrabandu jāvelta vislielākā uzmanība un jāapvieno visas šā reģiona jūras noziedzības apkarošanā iesaistītās institūcijas. Reaģējot uz pieaugošo noziedzību jūrniecības jomā, UNODC izstrādājis "Global Maritime Crime" programmu, un tās īstenošanai apvienojušās Indijas okeāna reģiona valstis.■

# Pirātisms ir zemākais pēdējā divdesmit viena gada laikā. Vai pirātu problēma atrisināta?

Šā gada pirmajā pusē pirātisms un bruņota laupīšana jūrā ir kritušies līdz zemākajam līmenim kopš 1995. gada, lai gan saskaņā ar Starptautiskā jūrniecības biroja (IMB) ziņojumu Rietumāfrikā tomēr uzbrukumu un laupīšanas gadījumu skaits pieaug.



IMB direktors Potengals Mukundans: "Šādi pirātisma samazināšanās dati, protams, iepriecina, jo uzlabojusies situācija Indonēzijas piekrastē, turpinās cīņa ar Somālijas pirātiem. Tomēr joprojām bažas rada Rietumāfrikas krastos notiekošais, tāpēc pati svarīgākā vēsts ir tā, ka kuģu apkalpēm joprojām jābūt modrām, jo pirātisms nekur nav izgaisis, it īpaši Gvinejas līcī."

## Bīstamākie pirātu rajoni 2016. gadā

Pēc "Idarat Maritime", ICC-CCS, BBC un "Southchinesea" datiem, 2016. gadā bīstamākie pirātu rajoni pasaulē bija:

1. Malakas šaurums.
2. Dienvidķīnas jūra, kur pirātisms izceļas ar īpašu nežēlību.
3. Adenas līcis.
4. Gvinejas līcis, kur, pēc IMB statistikas datiem, notiek visvairāk pirātu uzbrukumu.
5. Benina. IMO ir veikusi dažādus pasākumus, lai apkarotu jūras pirātismu šajā reģionā.
6. Nigērija. Šis reģions kļuvis par vienu no karstākajiem punktiem.
7. Somālija.
8. Indonēzija.
9. Arābijas jūra.
10. Indijas okeāns.

## i UZZIŅAI

IMB globālā pirātisma ziņojums liecina, ka 2016. pirmajā pusē jūrā notikuši 98 incidenti salīdzinājumā ar 134 uzbrukumiem tajā pašā laikā pērn, tai skaitā reģistrēti 72 iekļūšanas gadījumi kuģī, pieci nolaupīšanas gadījumi un 12 uzbrukuma mēģinājumi. 64 jūrnieki saņemti gūstā (2015. gadā tajā pašā laika posmā gūstā bija saņemti 250 jūrnieki). Lielākais uzbrukumu skaits reģistrēts 2010. gadā – 445.

## Nigērija – pasaules pirātisma centrs

Lai gan situācija kopumā ir uzlabojusies, tas, ka jūrnieki joprojām tiek nolaupīti un turēti gūstā, pieprasot izpirkuma maksu, ir pamats uztraukumam. Vairāki desmiti jūrnieku gūstā atrodas jau kopš 2015. gada sākuma, 24 jūrnieki ir gūstā Nigērijā.

P. Mukundans: "Gvinejas līcī vērojama jauna tendence – netiek nolaupīti tankkuģi ar vērtīgo kravu, bet gan kuģu apkalpes locekļi, par kuriem pieprasa bargu izpirkuma naudu. No pasaulē reģistrētajiem desmit cilvēku nolaupīšanas gadījumiem septiņi notikuši Gvinejas līcī 30 līdz 120 kilometrus no krasta.

►►► 29. lpp.

Piedevām uzbrukumi kuģiem Nigērijā ir vardarbīgi, tajos tiek izmantoti ieroči. Diemžēl vēl joprojām ir gadījumi, kad kuģu īpašnieki par uzbrukumiem nezīņo.”

## Uzlabojumi Indonēzijā

Lai celtu drošību jūrā un ostās, IMB Pirātisma informācijas centrs pēdējos gados ir cieši sadarbojies ar Indonēzijas iestādēm, kas devis labus rezultātus, jo, Indonēzijas drošības iestādēm pastiprinot uzraudzību, ir izdevies panākt incidentu skaita samazināšanos. Piemēram, 2015. gada pirmajā pusgadā notika 54 zema līmeņa zādzības, kuģim stāvēt uz enkura, bet 2016. gada pirmajā pusē vairs tikai 24.

IMB pauž atzinību par Indonēzijas Jūras spēku ātru un izlēmīgu rīcību šā gada maijā, kad rietumos no Kalimantanas salas deviņi bruņoti pirāti uzbruka tankkuģim. Indonēzijas Jūras spēku operācijas rezultātā kuģis un tā apkalpe palika neskarti, bet pirātus aizturēja.

## UZZIŅAI

IMB Pirātisma informācijas centrs ir pasaulē vienīgais neatkarīgais birojs, kas veic pirātu uzbrukumu monitoringu 24 stundas diennaktī, aicinot un mudinot kuģu kapteiņus un īpašniekus ziņot par visiem uzbrukumiem, bruņotas laupīšanas gadījumiem, uzbrukuma mēģinājumiem, jebkuriem incidentiem un aizdomām par pirātu darbībām jūrā. IMB sadarbībai ar starptautiskajām organizācijām, valstu varas struktūrām, kuģu kapteiņiem un kuģu īpašniekiem ir milzīga nozīme, lai veidotu neatkarīgu un caurspīdīgu informācijas bāzi un statistiku, kas ļauj novērtēt pirātisma mērogus un tendences, kā arī veidot politiku un rast nepieciešamo finansējumu pirātisma apkarošanai.

## BIMCO iesaistās problēmas risināšanā

“The Baltic and International Maritime Council” (BIMCO) lielas pūles velta tam, lai izskaustu pirātismu un bruņotu laupīšanu jūrā, tāpēc aicina visas valstis ratificēt ANO Jūras tiesību konvenciju (UNCLOS), mudina piekrastes valstis izstrādāt un īstenot drošības pasākumus savos teritoriālajos ūdeņos, savā

## Pirātisms un bruņoti uzbrukumi

Ziņotie incidenti 2016. gada janvārī–martā



ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā un atklātā jūrā.

Lai gan BIMCO neuzskata, ka bruņota apsardze uz tirdzniecības kuģiem ir normāla prakse, tomēr iesaka izmantot šo pakalpojumu, jo cīņa ar pirātiem vēl nebūt nav galā un licencēta bruņota apsardze tomēr ir zināms garants jūrnieku un kravas drošībai. Tieši tāpat BIMCO ir pārliecināta, ka svarīga ir sadarbība ar speciālajām militārajām jūras vienībām un misijām, lai novērstu pirātu uzbrukumus un cīnītos ar pirātismu Adenas līcī, Somālijas piekrastē un Indijas okeānā. Svarīgi ir vienoties par pārejas stratēģiju, pirms 2016. gada decembrī beidzas EU NAVFOR un NATO pilnvaras. Būtu tikai loģiski, ja tiktu izveidotas pastāvīgas jūras spēku vienības, kas cīnītos ar pirātismu un uzturētu kārtību minētajos reģionos arī pēc 2016. gada decembra.

Tomēr jāapzinās, ka liela daļa uzbrukumu notiek teritoriālajos

## UZZIŅAI

BIMCO ir lielākā starptautiskā kuģniecības nozares asociācija, kas pārstāv kuģu īpašniekus, tās asociētie locekļi kontrolē aptuveni 65% no pasaules tonnāžas un tās biedri ir vairāk nekā 120 valstīs. Asociācijas galvenais mērķis ir aizsargāt tās dalībnieku intereses, nodrošinot kvalitatīvu informāciju un konsultācijas, vienlaikus atbalstot un veicinot godīgu uzņēmējdarbības praksi.

ūdeņos, tāpēc ir maz izredžu, ka ārvalstu spēki iesaistīsies pat tad, ja būs tam nepieciešamie resursi. Ar nožēlu jāatzīst, ka Gvinejas līča valstu valdību drošības dienestu rīcība nav bijusi pietiekami adekvāta. “The Maritime Information Sharino Centre” Ganā pie Gvinejas līča ir izveidots par kontaktpunktu, kas sniedz informāciju par noziedzību uz jūras šajā reģionā. Šo darbu kopīgi atbalsta ICS, BIMCO, “Intercargo” un “Intertanko”, sniedzot visplašāko informāciju un konsultācijas par bruņotajiem uzbrukumiem un pasākumiem, lai izvairītos no šiem izbrukumiem. ICS, BIMCO, “Intercargo” un “Intertanko” kopīgi ar militārajām struktūrām un reģionālajām valdībām strādā pie dokumentu projekta, kura mērķis ir izveidot BMP4, lai, veidojot operatīvu ziņošanas sistēmu, datu apstrādi un reaģēšanu, cīnītos ar pirātu uzbrukumiem. Paredzams, ka BMP4 tiks izveidots jau līdz šā gada beigām. ■





# Eiropai joprojām aktuāla nelegālo migrantu problēma



Šā gada 21. septembrī Eiropadomes priekšsēdētājs Donalds Tusks ANO Ģenerālās asamblejas 71. sesijā ES vārdā teica runu. “Eiropa vienmēr iestāsies par brīvu un atvērtu pasauli, kurā valda tiesiskums un kurā valstis var tirgoties un kopīgi augt,” viņš sacīja. Bet pirms tam, 19. septembrī, Tusks piedalījās ANO augsta līmeņa sanāksmē par to, kā risināt bēgļu un migrantu masveida pārvietošanās jautājumu. “Nākotnē mums nāksies saskarties ar migrāciju pasaules mērogā,” viņš sacīja, “un mūsu spēkos ir izlemt, vai mūsu nākotne šajā kontekstā būs mierīga, stabila un droša, vai arī tā būs nemierīga, nestabila un nedroša.”

Savukārt 20. septembrī Donalds Tusks piedalījās ASV prezidenta Baraka Obamas rīkotajā valstu vadītāju samītā par globālo bēgļu krīzi, kurā mērķis bija panākt jaunu globālu saistību uzņemšanos, lai palielinātu humānās palīdzības finansējumu, uzņemtu vairāk bēgļu pa likumīgiem ieceļošanas kanāliem un veicinātu bēgļu paļaušanos pašiem uz saviem spēkiem un iekļaušanos sabiedrībā.

Jau ES ārlietu un iekšlietu ministru sanāksmē Luksemburgā 20. aprīlī Eiropas un pasaules kuģniecības nozares augsta līmeņa amatpersonas pastiprināti vērsa uzmanību uz migrantu krīzi Vidusjūrā, kur simtiem cilvēku zaudē dzīvību.

Eiropas Kuģu īpašnieku asociācijas prezidents Patriks Verhoevens: “Tragēdijas Vidusjūrā ir tik milzīgas, ka ES līderi vairs nevar ignorēt to, kas notiek uz ES jūras robežām. Kuģniecības nozare ir vienisprātis ar ES valstu ārlietu ministriem par to,

ka ļoti svarīgi ir atrast līdzekļus, lai cīnītos ar noziedzīgajiem grupējumiem un cilvēku kontrabandistiem, kā arī ar tiem cēloņiem, kas dzen izmisumā desmitiem tūkstošus cilvēku un liek viņiem masveidā migrēt pa jūru. Steidzami nepieciešams arī palielināt resursus meklēšanas un glābšanas darbu veikšanai, jāpalielina “Frontex” operāciju ietekme.”

Starptautiskās kuģniecības kameras ģenerālsekretārs Pīters Hinčlifs: “Mums ES tiešām ir nepieciešama operācija “Mare Nostrum”, lai ieviestu kārtību Vidusjūrā ES robežu tuvumā. Pārāk bīstami ir problēmas risināšanu novelt tikai uz Itālijas, Maltas un citu Vidusjūras valstu pleciem un tirdzniecības kuģiem, uz kuriem līdz šim visi ir paļāvušies, kad runa ir par simtiem liela mēroga glābšanas operāciju. Tā turpināties nedrīkst, un jautājumu nevar risināt bez visu ES dalībvalstu iesaistīšanās.”

Eiropas Kuģu īpašnieku asociācija un Starptautiskā kuģniecības kamera pārstāv vairāk nekā 80% no pasaules tirdzniecības flotes, un viņu prasības atbalsta jūrnieku arodbiedrības, kuras arī ir

## UZZIŅAI

“Mare Nostrum” bija gadu ilga jūras un gaisa spēku operācija, ko 2013. gada 18. oktobrī uzsāka Itālijas valdība, reaģējot uz 150 tūkstošu nelegālo migrantu pieplūdumu Lampedūzas salā, kuri nāca galvenokārt no Āfrikas un Tuvajiem Austrumiem. Operācija beidzās 2014. gada 31. oktobrī un tika aizstāta ar “Frontex” un operāciju “Triton”.

aicinājušas ES līderus rīkoties problēmas novēršanai.

## “Frontex” koordinē darbību

Visas darbības, ko veic “Frontex”, balstās uz riska detalizētu analīzi saistībā ar situāciju pie ES ārējām robežām, migrācijas tendencēm un iemesliem, metodēm cilvēku kontrabandas tīklu organizēšanā, stiprajiem un vājajiem punktiem ES ārējo robežu apsardzē. 2016. gada vasarā “Frontex” ietvaros darbojās seši piekrastes patruļkuģi, 12 patruļkuģi, divi helikopteri un četras patruļas lidmašīnas. Bez šīm “Frontex” operācijās iesaistītajām tehnikas vienībām patrolēšanu kā

►►► 32. lpp.

## UZZIŅAI

Līdz 2016. gada 1. decembrim Vidusjūrā reģistrēti 347 709 migranti.

►►► 31. lpp.

daļu no sava ikdienas jūras pārraudzības, meklēšanas un glābšanas darba Vidusjūrā veica arī Itālijas Krasta apsardzes dienests, tiesībsaistības aģentūra "Guardia di Finanza", kā arī Itālijas flotes kuģi, kas piedalās "Mare Sicuro" un "Sofia" militārajās operācijās.

Uz "Frontex" bāzes 2016. gada 6. oktobrī izveidoja Eiropas Robežu un krasta apsardzes aģentūru, kuras uzdevums ir palīdzēt stiprināt ES ārējās robežas, koncentrējoties uz apdraudējuma agrīnu atklāšanu un operatīvu novēršanu.

## *UZZIŅAI*

2016. gadā "Frontex" operācijā iesaistītie kuģi palīdzēja glābt 66 718 dzīvības Vidusjūrā, tai skaitā Itālijā izglābti 31 402 cilvēki, bet Grieķijā – 35 316.

Eiropas centieniem apturēt nelegālo cilvēku tirdzniecību un nelegālo migrāciju pievienojas arī NATO, kuras jūras spēki ir izvietoti Egejas jūrā. "Frontex" un NATO panāca kopīgu izpratni, lai varētu operatīvi sadarboties.

## Latvija piedalās "Frontex" operācijās

Latvijas Valsts robežsardze aktīvi piedalās "Frontex" organizētajās kopējās operācijās. Tajās tiek iesaistīti gan Valsts robežsardzes cilvēkresursi, gan arī tehniskais aprīkojums. Vidēji Latvija katru gadu ir nodrošinājusi ap 200 amatpersonu iesaisti kopējās operācijās, amatpersonām piedaloties tajās rotējošā kārtībā, kā arī tehniskā aprīkojuma (helikopteri, kuteri, mobilie videonovērošanas kompleksi, apvidus patruļmašīnas) un dienesta suņu iesaisti.

Ministru prezidents Māris Kučinskis parakstījis Ministru kabineta rīkojumu, kas atļauj Iekšlietu ministrijai, tātad Valsts robežsardzei, uzņemties ilgtermiņa saistības un slēgt līgumus 2017. gadā un turpmākajos gados, lai nodrošinātu Valsts robežsardzes dalību Eiropas aģentūras operatīvās sadarbības vadībai pie Eiropas Savienības dalībvalstu ārējām robežām ("Frontex") organizētajās starptautiskajās operācijās.



# Mācību mērķis – būt gataviem reaģēt un rīkoties

No 18. līdz 20. oktobrim Jūras spēku flotiles Jūras novērošanas un sakaru dienests Liepājā organizēja ikgadējās vienības līmeņa mācības, kuru galvenais mērķis bija trenēt un paaugstināt vienības personālsastāva sagatavotības līmeni, veicot savus tiešos uzdevumus, kas saistīti ar ekskluzīvās ekonomiskās zonas un teritoriālās jūras novērošanu un kontroli. Mācībās bija iesaistīts viss dienesta personālsastāvs un tehniskie līdzekļi, notika gan teorētiskās, gan praktiskās nodarbības, piemēram, neidentificētu objektu atklāšana jūrā, īpašu uzmanību pievēršot šo objektu darbības izvērtēšanai un klasificēšanai atbilstoši noteiktajām procedūrām, kā arī savlaicīgai informācijas apmaiņai starp bruņoto spēku vienībām.

Savukārt no 1. līdz 17. novembrim Latvijā notika Jūras spēku flotiles mācības "Flo-tex 2016", kuru mērķis bija trenēt un testēt Jūras spēku flotiles spēju darboties kā vienotam mehānismam, pildot aizsardzības plānos noteiktos uzdevumus.

Pēdējos gados teorētiskās, bet jo īpaši praktiskās mācības ir kļuvušas ļoti aktuālas saistībā ar drošības apdraudējumiem pasaulē. Jūras novērošanas un sakaru dienests kontrolē visu Latvijas ap 500 km garo piekrasti. Galvenā uzmanība tiek pievērsta kuģiem un citiem lielākiem objektiem, kontrolējot to uzvedību Latvijas teritoriālajos ūdeņos un fiksējot

iespējamos likumpārkāpumus, kā arī palīdzības sniegšanai, ja gadījies kāda nelaime.

## Baltijas jūra ar katru gadu kļūst drošāka

No 21. līdz 24. novembrim Baltijas jūrā notika NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas (SNMCMG1) organizētās mācības, kurās piedalījās Latvijas Jūras spēku flotiles štāba un apgādes kuģis A-53 "Virsaits", Mīnu kuģu eskadras mīnu kuģi M-06 "Tālivaldis" un M-08 "Rūsīšs", kā arī ūdenslīdzēju komanda. Mācību mērķis bija attīrīt kuģošanas ceļus un zvejošanas rajonus no Baltijas jūras dzelmēs esošajiem sprādzienbīstamajiem priekšmetiem.

Starptautiskās mācības palīdz pilnīgot pretmīnu operāciju procedūru izpildi un uzlabot savstarpējo sadarbību starp NATO un Latvijas vienībām.

NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas sastāvā šobrīd ir astoņu valstu kuģi – Latvijas mīnu kuģis „Imanta”, Vācijas štāba kuģis „Elbe”, Lietuvas patruļkuģis „Skalvis”, Igaunijas mīnu kuģis „Sakala”, Lielbritānijas mīnu kuģis „Grimsby”, Nīderlandes mīnu kuģis „Willemstad”, Beļģijas mīnu kuģis „Narcis” un Norvēģijas mīnu kuģis „Måløy”.

Krasta apsardzes dienesta sabiedrisko attiecību speciāliste Līva Veita

# Ziņas īsumā

## Tirdzniecība aug lēnāk

Pasaules Tirdzniecības organizācija norāda, ka 2016. gadā tirdzniecības apjoms pasaulē pieauga par 1,7% prognozēto 2,8% vietā, un tas nozīmē, ka pirmo reizi pēdējo 15 gadu laikā starptautiskā tirdzniecība ir augusi lēnāk nekā pasaules ekonomika.

## Bažas par nepatiesu informāciju

Jūras apdrošināšanas kompānija "TT Club" apšaubā informāciju, ka 95% konteineru atbilst ANO konteineru svēršanas noteikumiem, jo pastāv pamatotas bažas, ka deklarācijā kā pārbaudīta ierakstītā bruto masa patiesībā pārbaudīta netiek.

## Birokrātiskais dubultstandartu murgs

Eiropas Kuģu īpašnieku asociācijas prezidents Patriks Verhoevens par birokrātisku murgu ir nosaucis starptautiskajā kuģošanas biznesā piemērojamos dubultos standartus – IMO prasības un Eiropas direktīvas, un uzskata, ka visdrīzākajā laikā vajadzētu panākt, lai globālajai kuģošanas nozarei būtu arī globāli noteikumi.

## Invazīvie atkritumi

Aprēķināts, ka ASV ik gadus vietējos ūdeņos nonāk vairāk nekā 79 miljardi litru balasta ūdeņu, kas rada īpašu apdraudējumu: kopā ar balasta ūdeņiem vidē nonāk invazīvās sugas, kas uzvedas agresīvi un iznīcina vietējo ekosistēmu.

## Maldīgi priekšstati par balasta ūdeņiem

Kuģu īpašnieki alopjās, cerēdami, ka tiks atlikta IMO Balasta ūdeņu konvencijas ratifikāciju, jo nu tā ir ratificēta. Maldīgs ir uzskats, ka balasta ūdeņi nevar nodarīt būtisku kaitējumu jūras videi, jo tos taču izgāž jūras plašumos, kur tie atšķaidās. Pētījumi liecina, ka patiesībā balasta ūdeņi nodara vēl daudz lielāku kaitējumu nekā naftas noplūdes.

## Jūrām nav robežu

Kopenhāgenā vienojās par divu jaunu projektu – "NorthSEE" un "Baltic Lines" – īstenošanu, kas nākamo triju gadu laikā palīdzēs uzlabot Ziemeļjūras un Baltijas jūras teritoriālo plānošanu. Vēja enerģijas izmantošana, kabeli un vadi, kuģu ceļi, ostas, zvejniecība un zivsaimniecība, dabas aizsardzība – tās ir jomas, ko aptver šie projekti, kurus finansē "Interreg" un vada Vācijas Federālā jūras un hidrogrāfijas aģentūra.

## Dzīve bez jūras

Septiņi procenti no pasaules iedzīvotājiem dzīvo 45 pasaules valstīs, kurām nav robežas ar kādu no pasaules jūrām vai okeāniem. Eiropā ir 15 iekšzemes valstis, Āfrikā – 16, Āzijā – 12, Dienvidamerikā – divas.

## Smiltis ostas kanālā

No 500 tūkstošiem līdz pat vienam miljonam kubikmetru smilšu spēcīgu un biežu vētru laikā rudenī un ziemā tiek ieskaloti Ventspils brīvostas kuģu kanālā.

## Nepārvarama vēlēšanās nozvejot vairāk

Zinātnieku kļūdas, amatpersonu apzināta nevēlēšanās pildīt zinātnieku ieteikumus, kvotu pārsniegšana un nelegālā zveja – tā varētu raksturot situāciju Eiropas zvejniecībā. Kopējā pieļaujamā nozveja Eiropas Savienībā 68% gadījumu bija noteikta augstāka, nekā ieteica zinātnieki, bet 33% gadījumu ieteikumi tika politiski koriģēti. Arī Baltijas jūrā piešķirtās zvejas kvotas stipri vien pārsniedz zinātnieku ieteikumus. Diemžēl arī zinātnieki nereti savus pētījumus veic tendenciozi – par labu finansējumam.

## Samazināt atkarību no plastmasas

Apmēram 300 miljoni tonnu plastmasas nepieciešams, lai apmierinātu rijīgās pasaules aptīti, bet zinātnieki vēl īsti nevar pateikt, kādu

kaitējumu cilvēka veselībai nodara pārtika, kas iepakota plastmasas tarā. Tomēr jau tagad ir skaidrs, ka esam nolemti sadzīvot ar plastmasas piesārņojumu, kas pārņēmis pasauli. Arī tirdzniecības flote, kruīza kuģi, zvejas un militārie kuģi, naftas un gāzes platformas rada ievērojamu piesārņojumu. Vienīgā atbilde uz jautājumu, kā tikt galā ar plastmasas piesārņojumu pasaules okeānos, ir ikvienam no mums samazināt atkarību no plastmasas.

## Plastmasas atkritumi kā kruīza kuģi

Plastmasas atkritumi ir kā mini kruīza kuģi, ar kuriem pa pasaules okeāniem ceļo arī daudzas dzīvnieku sugas, kas, nonākot otrā pasaules malā, kļūst par tā dēvētajām invazīvajām sugām. Ironiski, bet cilvēka radītie atkritumi pavisam negaidītā veidā kā bumerangs atgriežas pie cilvēka un maitā viņa dzīvi.

## Dodiet ūdeni!

Daudzi eksperti ir pārliecināti, ka tuvākajā nākotnē ūdens būs deficīts un kļūs par precī, kas nostāsies blakus zeltam un naftai. Notiks cīņa par to, kam piederēs ūdens resursi. Jau tagad trešajai daļai planētas iedzīvotāju nav pietiekamas piekļuves tīram un svaigam ūdenim, un paredzams, ka 2050. gadā tīrs dzēramais ūdens nebūs pieejams jau divām trešdaļām iedzīvotāju.

## Mūsu uzdevums – saudzēt dabu

Zinātnieki uzskata, ka cilvēks nodarījis kaitējumu dabai, kas neatgriezeniski mainījis klimatu uz zemes. Lai gan skan satraucoši signāli un brīdinājumi, cilvēks joprojām turpina savu iznīcinošo darbību. Bet, uz zemes pazūdēt tikai vienai sugai, veidojas ķēdes reakcija, kas katasotrofāli ietekmē planētas ekosistēmu, tāpēc mūsu uzdevums ir regulēt turpmāko darbību, attīstot videi draudzīgu ražošanu un enerģijas izmantošanu.■



# Par jūrniekiem domājot

## Mērķis – uzlabot jūrnieku sadzīvi

Starptautiskais jūrnieku labklājības palīdzības tīkls (ISWAN) sadarbībā ar Starptautisko Transporta darbinieku federāciju (ITF) un Jūrnieku uzticības dienestu, kura darbība ir vērsta uz atbalsta un palīdzības pieejamību jūrniekiem dažādās pasaules ostās, kā arī uz pakalpojumu sniegšanu, kas uzlabo jūrnieku labklājību, kopīgi izveidojuši pilotprojektu, nodibinot Antigvas un Barbudas ostas labklājības komiteju. Tās mērķis ir nodrošināt vietu, kur organizāciju pārstāvji, kuri nodarbojas ar jūrnieku labklājības jautājumiem, var sanākt kopā, lai pārrunātu svarīgus jautājumus un koordinētu savu darbību. Palīdzība paredzēta ne tikai tirdzniecības flotes jūrniekiem, bet arī kruīza kuģu personālam, vietējo mazo tirdzniecības kuģu apkalpēm, kā arī jahtu un zvejas kuģu apkalpēm. Pilotprojekta finansējums nāk no ITF, bet tā vadību uzņēmusies Apvienotās Karalistes Tirdzniecības flotes labklājības padome (MNWB), kurai ir zināšanas un pieredze šādā darbā, un tas uzskatāms par daļu no ISWAN plāna par šādu Ostu labklājības komiteju (PWC) izveidi visā pasaulē.

Kad PWC kādā no ostām ir izveidota, tā regulāri, vismaz trīs reizes gadā, tiekas, piemēram, ar ostas pārvaldes, jūrnieku arodbiedrības, jūras administrācijas, kuģu aģentu, citu valsts iestāžu un sabiedrisko organizāciju amatpersonām, lai apspriestu jūrniekiem svarīgus jautājumus. Teiksim, Wi-Fi pieslēguma, transporta un vēl citas nepieciešamās informācijas pieejamību.

Projekta vadītājs un MNWB izpilddirektora vietnieks Pīters Tomlins: "Jūrniekiem, dzīvojot un strādājot jūrā, daudzus mēnešus esot prom no savām ģimenēm un draugiem, nenovēršami rodas spriedze, kuru kļiedēt palīdz kaut neliela atpūta, relaksācija ostā, iespēja sazināties ar ģimeni, apmeklēt ārstu vai, piemēram, veikalu. Tieši Ostu labklājības komitejas var būt tās, kas ostā risina jautājumus, kuri palīdz uzlabot mūsu jūrnieku sadzīvi."

## Tehnoloģiju daudz, pietrūkst risinājumu

2016. gada 30. oktobrī Dubaijas Jūrniecības nedēļas ietvaros notika seminārs, kurā viens no centrālajiem jautājumiem bija jaunākās paaudzes tehnoloģiju ienākšana jūrniecībā. Vai jūrniecības nozare tam ir gatava? Kādi riski sagaidāmi?

Spiediens uz kuģošanas nozari ir liels, jo tiek pieprasīti arvien ātrāki un lētāki pakalpojumi, ienāk arvien jaunākas un sarežģītākas tehnoloģijas, un speciālisti uzskata, ka veidojas visai bīstama situācija, jo ne vienmēr cilvēki uz kuģiem spēj apgūt un izsekot visam jaunajam, un cilvēka faktoru joprojām neviens nav atcēlis. Piedevām pietrūkst lietotājprogrammatūru integrācijas un savienojamības. Analītiķi ir nobažījušies, ka situācija var kļūt kritiska, jo ir liels spiediens uz izmaksu samazināšanu.

Jūrniecības nozares konsultāciju kompānija "The Mariner Communications" brīdina, ka ir savairojies visai prāvs kompāniju pulks, kas piedāvā visdažādāko sistēmu un ražotāju jaunākās paaudzes globālos sakaru līdzekļus, bet nav daudz tādu, kas var piedāvāt risinājumu šo sakaru līdzekļu savietojamībai. Tirdzotājiem trūkst vienotas pieejas šo jautājumu risināšanā, tāpēc reizēm uz kuģa īpašnieka galda atrodas trīs vai pat vairāk pilnīgi dažāda redzējuma piedāvājumi, un tikai daži izplatītāji cenšas notirgot nevis vienu vai otru zīmola iekārtu un ēteru, bet pārdod risinājumu, kā šo iekārtu lietot, un tā ir pareizā pieeja, jo mazina kuģa īpašniekam problēmas un nodrošina efektīvu tehnoloģiju izmantošanu.

Kuģu īpašnieki parasti vēlas labus, ātrus un lētus pakalpojumus, bet kompānijas "Transas" izpilddirektors Frenks J. Kolss ir pārliecināts: "Ja kuģu īpašnieki vēlas labu servisu, kas ir arī ātrs, tas nekādā gadījumā nebūs lēts, bet, ja tie vēlas ātru un lētu pakalpojumu, tam nebūs pienācīga kvalitāte."

Tomēr speciālisti atzīst, ka globālo sakaru tehnoloģijas jūrniecībā joprojām maksā līdz pat 40 reizes dārgāk nekā, piemēram, aviācijā, tāpēc labā ziņa kuģu īpašniekiem varētu būt tāda, ka satelītiem tiks piedāvāta papildu jauda, bet cenas tajā pašā laikā samazināsies no pašreizējiem 3200 dolāriem līdz 1500 dolāriem par 40 GB mēnesī.

"Transas" izpilddirektors Frenks J. Kolss savā publikācijā brīdina: "Ja cenas kuģu īpašniekiem ir laba ziņa, tad kibernetizācijas risks ir reāls apdraudējums drošībai, un tā vairs nav laba ziņa. Par kibernetizācijas draudiem mums uztraukties liek tas fakts, ka nav būtiski uzlabojusies tehnoloģiju savienojamības drošība un kuģu apkalpju atbildība. Cilvēks var būt slinks vai noguris, un tādā gadījumā kļūdu varbūtība ir visai augsta."

## Neievēro MLC konvencijas prasības

Ostas valsts kontroles inspekcija (PSC) Kārdifā, Velsā, 2016. gada 8. oktobrī par dažādiem pārkāpumiem, tajā skaitā neizmaksātām darba algām, aizturēja Maltā reģistrēto kuģi "Svetlana", kas pieder



Kuģis "Svetlana".

Bulgārijas kuģu īpašniekam "Victoria Maritime Trading Varna". Tā kā bija pārkāptas jūrnieku tiesības, PSC uzaicināja ierasties arī Starptautiskās Transporta darbinieku federācijas (ITF) inspektoru Tomiju Molloju.

Tomijs Mollojs: "Kuģa stāvoklis ir visai slikts no uzturēšanas viedokļa, tāpēc nekādu izbrīnu nerada fakts, ka kuģa īpašnieks nepilda savas saistības arī attiecībā uz apkalpes darba samaksu. Patiesībā es sen nebiju pieredzējis tik zemas darba

Tomiji Mollojs.



algas, kādas noteiktas apkalpei, kas bija nokomplektēta ar Krievijas, Ukrainas un Bulgārijas jūrniekiem. Tās bija zem MLC konvencijas pieļautā zemākā līmeņa. Darba devējs nebija pildījis savas saistības arī attiecībā uz papildu darba samaksu, piedevām vēl apkalpe bija spiesta par saviem līdzekļiem iegādāties individuālos aizsardzības līdzekļus, apavus un darba kombinezonus.

Kuģa īpašnieks tika aicināts iesaistīties diskusijā, lai ar ITF parakstītu vienošanos par pieņemamu darba samaksu apkalpei, bet darba devējs uz to atbildēja ar pretpasībi pret inspektoru, kurš, viņuprāt, rīkojies nelikumīgi, mēģinot šantažēt kuģa īpašnieku, pieprasot apkalpei lielāku atalgojumu, nekā paredzēts darba līgumā.

Ar nožēlu jāatzīst, ka kuģu īpašnieki, kas savus kuģus reģistrējuši Malas reģistrā, var ignorēt MLC konvencijas prasību par minimālās algas samaksu, jo Malta konvencijai nav pievienojusies. Pēc ITF domām, IMO vajadzētu pieprasīt kuģu īpašniekiem ievērot MLC konvencijas prasību par minimālo darba algu, pirms kuģi ļauj reģistrēt Malas kuģu reģistrā.

Situācija ir vēl ļaunāka: no darba atbrīvots trešais virsnieks, jo kompānijas vadība uzskata, ka viņš ir bijis vienīgais, kas saucis palīgā ITF un sūdzējies par neizmaksātajām algām, jo viņš vienīgais no kuģa apkalpes brīvi runā angļu valodā. Patiesībā viņš mums nezvanīja, aicinājums ierasties nāca no PSC. Diemžēl tā nebija pirmā sastapšanās ar minēto kuģu operatoru, līdzīgas problēmas jau bijušas iepriekš. MLC konvencija tika izstrādāta tieši tāpēc, lai aizsargātu jūrnieku intereses no tādiem kuģu īpašniekiem, bet jāatzīst, ka sistēma joprojām nedarbojas šādos it kā nestandarta gadījumos.■

# Kāpēc jūrnieki pamet darbu jūrā?

Cilvēks izvēlas profesiju, pieliek lielas pūles un iegulda līdzekļus, lai to apgūtu. Studijas jūrniecības mācību iestādēs nav vieglas, jo jāapgūst sarežģīti tehniskie priekšmeti, matemātika, fizika, astronomija, navigācija un vēl, un vēl. Tad pienāk diena, kad diploms ir kabatā un sākas reālā darba dzīve izraudzītajā specialitātē. Bet jau pēc pāris gadiem jaunais speciālists, kurš veiksmīgi sācis kāpt pa karjeras kāpnēm, pāriet krasta darbā. IMO kopā ar ILO ir apkopojusi informāciju par iemesliem, kas jūrniekam liek pamest darbu jūrā.

**Neapmierinoši dzīves un sadzīves apstākļi.** Vientulība, atšķirtība no krasta un ģimenes joprojām ir viens no galvenajiem iemesliem. Atrāšanās prom no ģimenes ir būtiskākais arguments, ko min jūrnieki.

**Spriedze.** Jūrniecību regulējošie dokumenti ik gadus tiek papildināti un izvirza aizvien stingrākas prasības, padarot jūrnieka darba ikdienu arvien grūtāku un darbietilpīgāku, kas rada spriedzi. Stingrās vides un drošības prasības padara jūrnieka dzīvi sarežģītu. Tam visam klāt nāk ne vienmēr laba darbaspēka pārvaldība uz kuģa, kas spriedzi vēl vairāk palielina.

**Kuģa politika.** Konflikti uz kuģiem ne tikai apgrūtina darbu, bet arī padara neiespējamu socializāciju. Uz kuģa ir ļoti grūti nodalīt privāto un darba dzīvi, bet konflikti apgrūtina kuģa politikas īstenošanu.

**Pietrūkst sociālās dzīves.** Cilvēka atrašanās noslēgtā vidē padara gandrīz neiespējamu sociālo dzīvi. Iesākumā tas nešķiet tik ļauni, bet, laikam ejot, rodas iekšējs tukšums, pietrūkst mijiedarbības ar cilvēkiem, fiziskas aktivitātes, tāpēc ir nepieciešams liels gribasspēks, koncentrēšanās, lai saglabātu iekšēju mieru, bet daudziem tas nav pa spēkam.

**Ģimenes problēmas.** Jūrnieki nespēj un arī nevēlas nesakārtotos ģimenes jautājumus atstāt krastā, bet arī jūrā tos atrisināt nav iespējams, un tas jūrnieku nomāc. Šādos gadījumos rodas spriedze, trauksme, bezmiegs, tātad tiek iedragāta veselība.

**Pirātisma draudi.** Lai gan pēdējā laikā oficiālie informācijas avoti apgalvo, ka pirātu uzbrukumi ir mazinājušies, un tiešām ir veikti pasākumi, lai mazinātu pirātisma draudus, tomēr incidenti joprojām notiek. Jūrnieki ir iebiedēti un nevēlas pakļaut dzīvību briesmām, kuģojot pirātisma skartajos rajonos.

**Veselības problēmas.** Stingrās veselības aizsardzības prasības, pirms jūrnieks vispār nonāk uz kuģa, un pēc tam apstākļi, kas nosaka viņa dzīves ritmu uz kuģa. Miega grafiks, stress, nedraudzīga vide, nepilnvērtīga pārtika un nepieejama medicīniskā palīdzība uz kuģa. Daudzi joprojām sūdzas par disbalansu starp darba un atpūtas stundām, neskatoties uz pieņemto MLC konvenciju.

**Samazinās iespējas nokļūt krastā.** Intensīvais kravu pārvadājumu grafiks neatstāj praktiski nekādu iespēju nokāpt krastā, lai apskatītu pasauli.

**Apkalpes locekļu skaita samazināšana.** Lai optimizētu izmaksas, kuģošanas kompānijas samazina apkalpes locekļu skaitu, kā rezultātā ievērojami pieaug slodze, bet atalgojums palielinās pavisam nelieli.

**Stingrais jūrniecības regulējums.** Tas padara jūras profesionāļu dzīvi jo grūtāku, īpaši vadības līmenī. Tieši vadības līmeņa darbinieki cieš no tiesību aktu triecieniem, līdz pat notiesājotām spriedumam, cietumsodam un citiem smagiem sodiem. Milzīgā atbildība ir apstākļi, kas liek aizdomāties, kāpēc pasaules flotē pietrūkst speciālistu vadības līmenī.■

# 2016. gada publikāciju atskaņas

## Kuģus nodod sagriešanai, notiek nelaimes, iet bojā cilvēki

Žurnāla "Jūrnieks" 3. numura galvenā tēma bija kuģubūve un kuģu pārstrāde. Ilgus gadus pasaules kuģošanas nozare apsprieda atbildīgas un ilgtspējīgas kuģu pārstrādes jautājumu, līdz diskusijas rezultējās IMO 2009. gadā pieņemtajā Honkongas konvencijā (HK). Kopš tā laika pagājuši jau septiņi gadi, bet konvencija joprojām nav stājusies spēkā, jo to nav ratificējušas vai arī bez atrunām attiecībā uz ratifikāciju parakstījušas 15 valstis, kas pārstāv 40 procentus no pasaules tirdzniecības flotes bruto tonnāžas.



IMO turpina darbu, lai veicinātu kuģu drošu un videi nekaitīgu pārstrādi. Tā no 6. līdz 8. novembrim Dakā, Bangladešā, notika apaļā galda sanāksme par "SENSREC" projektu saistībā ar Bāzeles, Roterdamas un Stokholmas konvencijām (BRS), ko organizēja Bangladešas valdība sadarbībā ar IMO.

Nevar teikt, ka arī Eiropa izliekas neredzam kuģu sagriešanas problēmas, tās, protams, tiek apspriestas, un Eiropas Komisija jau daudzus gadus pauž bažas par situācijas attīstību šajā nozarē. No augstām Eiropas tribīnēm skan satraucošas runas par kuģu bezatbildīgu demontāžu Indijas, Bangladešas un Pakistānas piekrastēs, kur tos demontē nekvalificēti darba ņēmēji, to skaitā mazgadīgi bērni, kuriem nav piemērotu darbarīku un kuri nav aizsargāti no pārstrādes procesā izdalītajām kaitīgajām vielām. Tam līdzīgas runas skan atkal un atkal, bet kuģu īpašnieku lobiji lieliski prot savu darbu, tāpēc stingras prasības

attiecībā uz kuģu nodošanu sagriešanai un pašu demontēšanas procesu nāk lēnām. Lai gan Eiropas Savienība jau 2013. gadā pieņēma regulu par kuģu pārstrādi, tās prasības pakāpeniski tiks ieviestas tikai līdz 2020. gadam. 2016. gadā EK publicēja to kuģu pārstrādes rūpnīcu sarakstu, kuras strādā atbilstoši drošības standartiem un kuras tā iesaka izvēlēties ES kuģu īpašniekiem savu kuģu sagriešanai.

Tomēr "zaļā" kuģu pārstrāde ir un paliek tāls un, šķiet, pat utopisks mērķis, neskatoties uz dažādu līmeņu amatpersonu aicinājumiem visiem kuģu īpašniekiem, jo īpaši ES dalībvalstu, Japānas, Ķīnas un ASV, aizliegt savus kuģus nodot demontāžai, ja šie kuģi satur ievērojamu daudzumu bīstamo atkritumu, kā arī tad, ja pārstrādes rūpnīca nevar pierādīt, ka bīstamie atkritumi tiek savākti pirms kuģa demontāžas, un ja kuģu demontāža notiek pludmalē, neievērojot vides un cilvēku drošības prasības.

Kuģu demontāžas bizness neapstājas, demontāža joprojām notiek ik dienas, un katru dienu tiek apdraudēta cilvēku dzīvība un vides drošība. 2012. gadā Gadani kuģu demontāžas rūpnīcā Pakistānā reģistrēti 12 nāves gadījumi, 2014. gadā 15, bet patiesībā bojā gājušo, sakropļoto un cietušo īsto skaitu neviens nevar pateikt, jo neviens skaidri nezina, cik cilvēku vispār tiek nodarbināti šajā tā sauktajā rūpnīcā. Vieni avoti uzrāda, ka trešajā lielākajā kuģu demontāžas rūpnīcā Gadani (pēc Alangas Indijā un Čitagongas Bangladešā), kas stiepjas 10 kilometru garumā uz dienvidrietumiem no Karači, dzīvībai bīstamos apstākļos strādā 6000 strādnieku, bet citos avotos parādās ziņas par 9000 strādniekiem.

Apliecinājums teiktajam ir 2016. gada oktobra beigās notikusī traģēdija Gadani kuģu demontāžas rūpnīcā.

### Spilgts piemērs bezatbildībai

Uz demontāžai nodotā naftas tankkuģa atskanēja vairāki sprādzieni un izcēlās ugunsgrēks, kas turpināja plosīties vēl vairāk nekā 24 stundas pēc sprādzieniem. Presē publicētā informācija liecina, ka 26 cilvēki gāja bojā un 28 kritiskā stāvoklī tika nogādāti slimnīcā. Taču tā kā arvien pieteicās cilvēki, kuru tuvinieki nebija atgriezušies no darba, ir skaidrs, ka paustā informācija nav patiesa. Neviens īsti nezina, cik pavisam ir cietušo, jo darbinieks, kurš reģistrēja strādniekus



un, iespējams, bija vienīgais, kurš to varēja zināt, gāja bojā sprādzienā, kas uz kāda cita kuģa nogranda tikai dažas dienas vēlāk. Dzīvi palikušie apgalvo, ka darbā noliģti bija aptuveni 250 cilvēku, no kuriem ir ziņas tikai par 139, to skaitā oficiāli bojā gājušajiem un cietušajiem. Viens no izdzīvojušajiem BBC stāstīja: “Mēs bijām atstāti likteņa varā, neviens nenāca mūs glābt. Daudzi sprādziena rezultātā bija iesprostoti. Es neredzēju citu izeju, kā vien lēkt jūrā un peldēt, līdz mani izglāba zvejnieki.”

Lai cilvēkam nevajadzētu maksāt kompensāciju, šim izdzīvojušajam pārmeta, ka viņš sprādziena laikā pametis kuģi, tāpēc kompensācija nepienākoties.

“Šis drausmīgais negadījums ir sāpīgs atgādinājums par bīstamajiem darba apstākļiem, kādos nākas strādāt Gadani kuģu demontāžas laukumos,” teikts vides, cilvēktiesību un darba tiesību organizāciju apvienības “NGO Shipbreaking Platform” mājas lapā.

Pakistānas arodbiedrību federācija (NTUF) izziņoja triju dienu sēras, bet visos Gadani kuģu demontāžas laukumos strādnieki rīkoja streikus, protestējot pret nožēlojamajiem darba apstākļiem un valsts atbalsta trūkumu, lai īstenotu drošības un arodveselības likumu prasības. Jāpiebilst, ka cilvēki par dzīvībai bīstamo darbu šeit saņem mazāk par četriem dolāriem dienā.

Tikai dažas nedēļas pirms ACES tankkuģa (IMO 8021830) pārdošanas Gadani kuģu demontāžas rūpnīcai tam tika mainīts karogs, kas, pēc speciālistu domām, stipri vien norāda uz nelikumīgiem darījumiem. Pirms krogas maiņas kuģis tika izmantots “Jabung Batanghari” terminālī, kas pieder Indonēzijas valdības uzņēmumam BPMIGAS un ko ekspluatēja “PetroChina”.

## Uz lietu attiecas. “Maersk” ēnu darījumi

Pēdējos piecus septiņus gadus Dānijas konteinerkuģu gigants “Maersk” skaļi sevi piesaka kā “zaļa” kuģošanas kompānija, kas vislielāko vēribu velta tīrai kuģošanai un tīram biznesam, tāpēc visai sāpīga tai



bija “NGO Shipbreaking Platform” oktobra beigās rīkotā preses konference, kurā ziņoja par izmeklēšanas rezultātiem “Maersk” ēnu darījumu lietā. Tā atklāja, ka “Maersk” 2013. un 2014. gadā visai kriminālajos Bangladešas kuģu demontāžas laukumos sagriešanai nodevusi 14 kuģus, tajā pašā laikā nenogurstoši lepojoties, ka ir progresīvas kuģu pārstrādes politikas piekritēja. Izmeklēšana Dānijā sacēla pamatīgu skandālu, kas piespieda “Maersk” taisnoties, aizbildinoties ar frakts līgumiem un cenšoties visu vainu novelt uz fraktētāju, bet taisnošanās izrādījās baltiem diegiem šūta. Lai saņemtu iespējami augstāku cenu par kuģu sagriešanu, līgumā bija iestrādāti vairāki punkti, kas par to liecina, tād “Maersk” bija skaidrs, ka kuģi tiks nodoti sagriešanai apšaubāmos demontāžas laukumos. Tās bija tiešas finansiālas intereses, vēlme gūt papildu peļņu.

Kad izmeklēšanas rezultāti bija uz galda, kompānija saņēma spēcīgu kritiku no Dānijas parlamentāriešiem, valdības, vides organizācijām, un “Maersk” neatlika nekas cits, kā vien publiski atvainoties par ēnu darījumiem un nelikumīgu eksportu.

Jau 1990. gadā bija centieni sākt modernizēt kuģu sagriešanu Indijā un Bangladešā, un, kā uzskata “NGO Shipbreaking Platform”, tādai kompānijai kā “Maersk” vajadzēja rādīt paraugu un veicināt inovatīvas pārstrādes rūpniecības veidošanu, nevis bremzēt attīstību, atbalstot

tādas pārstrādes metodes, kādas Eiropā ir aizliegtas, vēl jo vairāk tāpēc, ka visiem zināms “Maersk” uzstādījums – “no šūpuļa līdz kapam”, kas nozīmē, ka kompānijai ir svarīgi, kas un kā kuģi būvē, ekspluatē un demontē.

## i UZZIŅAI

Eiropas Komisija pieņēmusi kuģu pārstrādes pamatnostādnes, kurās norādīts, ka pludmale nav piemērota vieta augsta riska smagajai rūpniecībai, kas ietver arī bīstamo atkritumu apsaimniekošanu. Diemžēl tikai kuģiem, kas kuģo zem ES karoga, ir juridisks pienākums ievērot šīs ES prasības.

Starptautiskā vides organizācija “Clean Shipping Coalition” (CSC), kas koncentrējas uz kuģošanas jautājumiem, pauž bažas, ka “Maersk” plāns izvairīties no Eiropā noteiktajām vides tiesību normām attiecībā uz kuģu pārstrādi, pārreģistrējot kuģus ārpus ES, nopietni iedragā uzticību Eiropas kuģu īpašniekiem kopumā. Organizācijas “Seas at Risk” vecākais konsultants un “Clean Shipping coalition” prezidents Džons Mags: ““Maersk” ir Eiropas sabiedrība, kam būtu jāievēro Eiropas likumi, un nav saprotams, kā var izmantot ērtos karogus, lai ES kuģis pārkāptu noteikumus, kas aizsargā vidi un cilvēku drošību. Tas ir skandalozs notikums, un tagad ir nopietni apdraudēta uzticība “Maersk” kā atbildīgam kuģu īpašniekam un operatoram.”

Sagatavoja Anita Freiberga

# 2016. gada publikāciju atskaņas

## Trīs “N” problēma jeb kā tiek iztukšoti pasaules zivju resursi

2016. gada Pasaules okeāna dienas moto bija “Veselīgu okeānu, veselīgu planētu!”. Žurnāla 4. numurā aplūkojām problēmas ar plastmasas piesārņojumu, kas iekaro un pārņem pasaules okeānus un postoši ietekmē ekoloģiju, savvaļas dzīvniekus, cilvēku un visas planētas veselību, kā arī veicina klimata pārmaiņas.

Saskaņā ar ASV Nacionālās okeāna un gaisa telpas administrācijas (National Oceanic and Atmospheric Administration) datiem līdz 2020. gadam plastmasas daudzums okeānā palielināsies desmit reizes un, ja nekas situācijas uzlabošanai netiks darīts, 2025. gadā okeānos skalošies vidēji viena tonna plastmasas, rēķinot uz katrām trim tonnām zivju, bet līdz 2050. gadam pasaules okeānā plastmasas atkritumu būs vairāk nekā zivju. Bet ne jau tikai plastmasas piesārņojuma dēļ samazinās zivju resursi pasaules jūrās un okeānos. Nelegāla, neregistrēta un neregulēta (NNN) zveja – šie trīs “N” ir milzīga problēma un apdraudējums okeāna ekosistēmai, un tam pamatā atkal ir cilvēks, kura neapzinīga, nepieļaujama un neattaisnojama rīcība – atkal trīs “N” – atstāj postošu ietekmi. Skumji, bet vissaprātīgākā būtnē – cilvēks – nodara vislielāko kaitējumu.

Jau sen zināma patiesība, ka kaut ko at-risināt visvieglāk ir aizliedzot. Tas attiecas arī uz pārzveju: viens no galvenajiem mehānismiem, lai to izskaustu, ir ieviest kvotas. Tam, protams, pretojas zvejnieki. Un kā gan lai nepretotos, ja tas ietekmē gan viņu darbu, gan peļņu, tātad vieniem iztikšanu, otriem biznesu.

ES kvotas komerciālajai zvejai sāka ieviest 1983. gadā, kad zivju krājumi bija katastrofāli sarukuši, bet spiediens no zvejas puses bija milzīgs. Tikai pateicoties kvotām Vidusjūrā un Atlantijas okeāna ziemeļaustrumu daļā zivju krājumi ir atjaunojušies.

Diemžēl kvotu sistēmai ir pretojusies un joprojām pretojas zvejniecības nozare, saucot to par katastrofu nozarei. Bet nozarei ir arī lobiji, īpaši no tādām zvejniecības lielvalstīm kā Dānija, Apvienotā Karaliste un Spānija. Aizslēgtām durvīm ES amatpersonas un zinātnieki,

kuri nereti pilda arī lobiju lomu, spriež par ieteicamajiem zvejas limitiem. Tagad jau daudzu valstu un ES politiķi atzīst, ka ES kopējā zivsaimniecības politika, ko mēdz dēvēt par ES katastrofālo zivsaimniecības politiku, ir bijusi neveiksmīga, un liela vaina par to jāuzņemas neprofesionālajām vai arī tendenciozajām zinātnieku konsultācijām, kuri sniedza sagrozītu informāciju par zivju resursu patieso stāvokli. Tomēr daudzi ir pārliecināti, ka labāk ir kļūdains sarunas ES iekšienē, nekā piemēram, Islandes, Norvēģijas, Fēru salu un Krievijas piekoptā politika ārpus ES. Ne velti no 2001. līdz 2015. gadam ir valdījušas nesaskaņas un noticis skumbriju karš, reņģu karš un vairāki mencu kari.



Ir pierādījies, ka tad, kad katrs zvejnieks domā tikai par savām interesēm, cieš kopīgie resursi.

### Pārlietu liela zvejas kāre

ANO pētījumi un statistika liecina, ka no 1950. līdz 2010. gadam vismaz 220 valstis pasaules jūrās un okeānos smēla zivju resursus, par kuriem nesniedza patieso informāciju. Piemēram, 1996. gada oficiālā statistika liecina, ka pasaulē nozvejoti 130 miljoni tonnu zivju, tomēr pēc izmeklēšanas informācijas šis skaitlis varētu būt vismaz uz pusi lielāks. Faktiski no 1996. līdz 2010. gadam

katru gadu zivju resursi saruka par 1,22 miljoniem tonnu, bet saskaņā ar oficiālajiem datiem tikai par 0,38 miljoniem. No 1950. līdz 2007. gadam deviņas Baltijas jūras piekrastes valstis bija nozvejojušas par 30% vairāk, nekā uzrādīja oficiālajos ziņojumos, bet no 2000. līdz 2007. gadam šī starpība pieauga pat līdz 35%.

Pasaules Banka un ANO Pārtikas un lauksaimniecības organizācija lēš, ka nelegālā, neregistrētā un neregulētā (NNN) zveja ik gadus pasaules ekonomikā nodara 235 miljardus dolāru lielus zaudējumus. Pēdējo 20 gadu laikā Ziemeļatlantijas reģionā mencu, heku, pikšu resursi ir sarukuši par aptuveni 95%, tāpēc, lai ļautu zivju resursiem atjaunoties, globālo zveju vajadzētu samazināt uz pusi. Visai nepievilcīga aina atklājas Jaunzēlandē, kur viens no šīs valsts lielākajiem zvejniecības uzņēmumiem finansēja zinātnisko fondu “Hilhorn”, kas no 2003. līdz 2015. gadam konsultēja Jaunzēlandes valdību, veidojot zivsaimniecības politiku valstī. Visus šos gadus “Hilhorn”, lobējot zivsaimniecības korporāciju intereses, faktiski cīnījās pret okeāna resursu saprātīgu izmantošanu un saglabāšanu. Vairāk nekā desmit gadus fonds publicēja nepatiesus zinātniskos pētījumus par zivju resursiem. Vēl ļaunāk, tas ar savām tendenciozajām viltus pētījumu publikācijām atbalstīja tunzivju nozares milža – ASV un Tai-zemes savienības “Thai Union Group”, kuras pārstāvniecības atrodas arī Apvienotajā Karalistē un Itālijā, būtībā noziedzīgo darbību, gadu desmitiem izsmēlot okeānu un tunzivju zvejā izmantojot arī neatļautas metodes.

Nelegālā zveja Klusajā okeānā, Indijas okeānā un Rietumāfrikas piekrastē iznīcina tunzivju krājumus. Tie, kuri apzināti

nodarbojas ar NNN, reģistrē savus kuģus izdevīgo karogu valstīs, kur neviens nepārbauda nedz kuģa vēsturi, nedz drošību, nedz kuģošanas spēju, un šādi krimināli kuģi piedalās starptautiskajā kuģošanā, atrodas lielajos kuģu ceļos un rada milzu apdraudējumu kuģošanas drošībai pasaules jūrās un okeānos. Tiek lēsts, ka aptuveni 15% no pasaules lielajiem zvejas kuģiem ir reģistrēti lēto karogu valstīs un 10% no tunzivīm ir nozvejotas nelegāli ar kuģiem, kas reģistrēti šajās lēto un visai apšaubāmo karogu valstīs. 2016. gadā viens tāds kuģis, par kuru jau sen bija aizdomas, ka tas veic nelegālo zveju, beidzot tika aizturēts Kaboverdes ostā, un visas aizdomas par kuģa kriminālo darbību apstiprinājās.

Nelegālā zveja ir liels bizness, ko vada noziedzīgas organizētas transnacionālās organizācijas, tāpēc cīņa ar to nav tik viegla un vienkārša, kā pirmajā brīdī varētu likties, jo šie noziedzīgie sindikāti pārvalda ne tikai nelegālo zveju, bet arī narkotiku, cilvēku un ieroču kontrabandas tirdzniecību.

## Cīnās vai imitē darbību?

Atgriežoties pie ES politikas un darbībām NNN zvejas apkarošanā, ne viens vien uzdod jautājumu, uz kuru pēc būtības nav atbildes: vai ES tiešām ir ieinteresēta šīs zvejas izskaušanā, vai patiešām dara visu, kas ir tās spēkos, lai reāli mazinātu problēmu? Diemžēl pašā ES nav pietiekamas informācijas kaut vai par to, cik liela ES valstu zvejas flote darbojas ārpus ES ūdeņiem. Viena no oficiāli pieejamām un kaut cik ticamām ziņām bija tā, ka 2008. gadā ārpus ES ūdeņiem zvejoja ES valstīm piederoši 718 kuģi jeb aptuveni 21% no ES zvejas kuģiem.

Statistika liecina, ka kopumā ES ir lielākais zivju produkcijas eksportētājs pasaulē, aiz sevi atstājot Kanādu, ASV, Ķīnu, Taizemi un Indiju, kā arī citas zvejniecības tradīcijām bagātas valstis, tāpēc tikai loģiski, ka ES uzņemas tāda kā virzītājspēka lomu cīņā ar nelegālo zveju pasaules jūrās un okeānos.

2010. gada 1. janvārī stājās spēkā ES regula, lai novērstu un izskaustu nelegālu, neregistrētu un neregulētu zveju. Eiropas Komisija turpina aktīvi strādāt ar visām ieinteresētajām pusēm, lai nodrošinātu saskaņotu likumdošanas aktu piemērošanu cīņā ar negodīgiem ES uzņēmējiem, kas nelegāli zvejo pasaules ūdeņos.



Trešās pasaules valstis nevar atļauties izveidot efektīvu zivsaimniecības kontroles struktūru, tāpēc NNN kuģi nesodīti velk lomus svešos ūdeņos. Attēlā: notiek Ķīnas zvejas kuģu pārbaude Dienvidkorejas ūdeņos.

Lai gan Eiropas zvejas flote darbojas visā pasaulē, ES nozveju, pēc "Eurostat" datiem, galvenokārt nodrošina zveja Atlantijas okeāna austrumu daļā un Vidusjūrā. Apmēram 77% no 2015. gada nozvejas tika veikta Atlantijas okeāna ziemeļaustrumu daļā, 8% Vidusjūrā un 5% Melnajā jūrā.

Atlantijas siļķes ir līdz šim visvairāk zvejotā suga, kas veido gandrīz piekto daļu no ES kopējā nozvejas apjoma, tai seko Atlantijas makreles un Eiropas brētliņas (13% abas kopā).

2006. gadā Norvēģijas Krasta apsardze netālu no Svalbāras (Špicbergena) pārbaudīja vairākus spāņu tralerus. Vienā no traleriem atrada ne tikai paziņoto nozvejas apjomu, bet arī vairāk nekā 600 tonnu mencu filejas, par ko nebija ziņots Norvēģijas varas iestādēm. Spānijas traleru kompānijai uzlika sodu vairāk nekā divu miljonu eiro apmērā.

2016. gada rudenī ES nosūtīja Pasaules Tirdzniecības organizācijai oficiālu vēstuli, kurā norādīja, ka pēdējais laiks uzsākt sarunas un izstrādāt konkrētu stratēģiju, lai beidzot reāli veiktu darbības, kas palīdzētu pārtraukt zivju krājumu samazināšanos nelegālās zvejniecības dēļ, kas ir nopietna problēma pasaulē, bet jo īpaši Āzijas un Āfrikas valstīs, kur katra ceturtdā zivs ir nozvejota nelegāli.

Tāpat ES ir brīdinājusi Sjerraleoni, Trinidadu un Tobago, futbola terminoloģijā runājot, parādījusi tām dzelteno kartīti, jo visas iepriekšējās sarunas par sadarbību cīņā ar nelegālo zveju ir bijušas neproduktīvas, kā arī aicinājumi pildīt starptautiskās saistības līdz šim

ir ignorēti. Jau 2013. gadā tādas valstis kā Taizeme, Taivāna un Komoru Savienība saņēma oficiālu ES brīdinājumu, bet 2014. gadā ES noteica tirdzniecības ierobežojumus Kambodžai, Belizai, Šrilankai un Gvinejai, un no šīm valstīm joprojām ir aizliegta zivju produkcijas ieviešana ES. Taizemē, piemēram, līdztekus nelegālajai zvejai lielas problēmas rada arī cilvēku tirdzniecība un vergu darbs, kas tiek izmantots zivsaimniecības nozarē. ES stingri seko, lai ES tirgū nenonāktu nelikumīgi iegūti zivsaimniecības produkti.

Tomēr pasaules zivju resursi joprojām ir neaizsargāti. Tēlaini runājot, nelegālā zvejniecība uzdzīvo un izšķiež pasaules kopīgās zivju bankas resursus.

Ceļot galdā jūras veltes, mēs reti mēdzam aizdomāties, cik legāli tās nonākušas līdz mūsu galdam. Patiesībā vieglāk ir par to nedomāt. Aptuveni puse no jūras vēltēm, ko ēdam, ir audzētas akvakultūrās, tāpēc varētu atviegloti nopūsties, ka tas nu gan nekādā veidā nevar būt saistīts ar kādām nelikumīgām darbībām un pasaules zivju resursu iznīcināšanu, tomēr izrādās, ka arī mākslīgi audzējot zivis tiek nodarīts posts zivju resursiem pasaules jūras, jo tieši tur tiek smeltas zivju tonnas, lai pabarotu lašus audzētavās. Lai iegūtu vienu kilogramu akvakultūras laša, nepieciešami līdz pat pieciem kilogramiem no savvaļas zivju krājumiem, bet "Terram Foundation" ziņo, ka vajadzīgi pat septiņi kilogrami barības, un līdz 70% no barības lašu audzētavās ir zivju milti un zivju eļļa.■

Sagatavoja Anita Feibergera



## Konteinerostu izaicinājumi

Konteinerostas pasaulē saskaras ar šiem lielākajiem izaicinājumiem:

- augstāka drošības līmeņa nepieciešamība,
- arvien lielāku kuģu apkalpošana,
- sastrēgumu mazināšana,
- līnijkuģu grafiku ievērošana,
- ekosistēmas nodrošināšana,
- spēja apkalpot kuģus salīdzinoši mazā teritorijā.



## Moderns, drošs un videi draudzīgs

“APM Terminals” Roterdamas ostā 2015. gadā atklāja jaunu, pasaulē modernāko konteinertermināli, kura caurlaides spēja ir 2,7 miljoni TEU gadā. Piecsimt hektāru lielā platībā izvietotais terminālis ir aprīkots ar modernākajām tehnoloģijām – krasta celtniem ir tālvadības sistēmas, kraušanas un pārvadāšanas operācijas ir pilnībā automatizētas, bet visa pamatā ir drošība, produktivitāte un videi draudzīga darbība.

## Spiediens uz piegādes ķēdēm

Saskaņā ar Grānta Māršbenka, “VCS Solutions” COO teikto, uz piegādes ķēžu vadītājiem tiek izdarīts milzīgs spiediens, lai kravu pārvadājumi varētu pielāgoties vētrainajiem procesiem ekonomikā, nodarbinātības jautājumiem un pasaules tirgus paplašināšanās tendencēm. Sliktā ziņa viņiem ir tā, ka tempi turpinās pieaugt, bet labā ziņa ir tā, ka modernās tehnoloģijas palīdzēs samazināt izmaksas, kaitējumu videi un reizē uzlabot klientu apkalpošanu. Izmantojot jaunākās tehnoloģijas, jau tagad notiek salīdzinoši droša datu apmaiņa, ražošanas un piegāžu sinhronizēšana. Tomēr galvenais un svarīgākais laba pakalpojuma nodrošināšanā ir un paliek profesionāls speciālists.■



## Kāda ir ostu nākotnes vīzija?

Jau ceturto reizi notika pasaules ostu pasākums “World Port Hackathon” (WPH), kura ietvaros 24 stundu režīmā testēja Roterdamas un Singapūras ostu drošības sistēmas, kad tām izaicinājumu meta 100 hakeru.

Pasākuma laikā testēja tehnoloģijas, kas piegādes ķēdē ļauj identificēt krāpnieciskas darbības. Jaunās drošības sistēmas ļauj, piemēram, muitas iestādēm noteikt, vai piegādes ķēdē ir kāds iejaucaies, lai mainītu kravas saturu. Pareizi izmantojot šo sistēmu, kravas nosūtītājam un citiem pārvadājumos iesaistītajiem nebūs jāatbild par tām darbībām, tajā skaitā krāpnieciskajām, kuras tie nav izdarījuši.

Daudzi priekšlikumi pasaules ostu pasākumā bija saistīti ar enerģijas efektīvu izmantošanu ostās, emisiju samazināšanu, izskaužot nevajadzīgas kuģa kustības ostā, jaunu algoritmu veidošanu, lai uzraudzītu procesus ostā, piemēram, piedāvājuma un pieprasījuma saskaņošanas algoritma, kas ļaus stimulēt ostas top kompānijas, tā paplašinot un pilnveidojot ostas darbību un pakalpojumus. Liela uzmanība tika veltīta zaļo ostu projektiem, piemēram, operatīvai informācijas apmaiņai par CO2 emisijām.

“World Port Hackathon 2016” uzmanības centrā bija trīs galvenie jautājumi. Pirmais – infrastruktūra un loģistika, jo pašlaik lielākā problēma ir nepilnīga infrastruktūras izmantošana un koordinācijas trūkums starp iesaistītajām pusēm.

Apmēram 25% no transportēšanas izmaksām ir saistītas ar dokumentu kārtošānu. Kopējā problēma pasaulē pašlaik ir tāda, ka pietrūkst objektīvas informācijas par ostu kapacitātes faktisko noslodzi, tāpēc ir svarīgi nodrošināt infrastruktūras saprātīgu izmantošanu, optimizējot uzturēšanās laiku ostās. Tomēr ir kāda līdz šim un arī turpmāk nepārvarama problēma – liela daļa informācijas netiek publicēta konkurences dēļ.

Otrs jautājums – enerģētika un klimats, jomas, kurās šobrīd visos līmeņos tiek izvirzītas īpašas prasības un ir īstenojami īpaši pasākumi.

Trešais jautājums – ostu darbību kavējošie iemesli. Kāda osta ir šodien un kāda tā būs nākotnē – lūk, jautājums, ko vajadzētu sev uzdot ikvienam jaunajam un topošajam ostu speciālistam.

Kad preces tika ievietotas metāla kastē, lai tās transportētu, pasaule būtiski mainījās. 3D un internets bija nākamais solis attīstībā, bet, lai saprastu, kāds būs turpmākais ceļš, ir nepieciešami skaidri nākotnes mērķi un vīzijas. Vai mēs apzināmies tos riskus, ar ko šodien, rīt un nākotnē saskarsies ostas? Un ko darīt, lai ostas noturētos?■

# Sventājas osta birokrātijas dzirnavās

Šim gadam raksturīga bilde: Sventājas ostas senie moli ar simtgadīgiem pāļiem un akmens krāvuviem der kā patinēts fons puikām uz ūdensmočiem, nekam citam vairs Sventājas osta mūsdienās nav izmantojama. Laikraksts "Klaipeda" skumji secina: vairāku ministriju pakļautībā esošā Sventājas osta Lietuvas Republikas neatkarības gados birokrātijas dzirnavās samalta un nonākusi tuvu iznīcībai. Jā, bet ko tad domā valsts likteņa lēmēji Transporta un komunikāciju, Finanšu, Zemkopības, Ekonomikas un Vides ministrijās?

## Patvērumam osta nav vajadzīga

Līdz šim par Sventājas ostas atjaunošanu rūpējusies Transporta un komunikāciju ministrija. Bija plāns šai svētīgajai iecerei piesaistīt ES struktūrfondu finansējumu, taču laikus nesagatavotās dokumentācijas dēļ līdzekļus novirzīja Lietuvas ceļu remontam. Tieši šajā ministrijā uztāja, ka Sventājas grīvā ir jābūvē patvēruma osta mazizmēra kuģiem un jahtām, jo ES direktīvas to atļāva, un posmā no Klaipēdas līdz Liepājai tas būtu visnotaļ nepieciešams.

Taču laiki mainās, uztādījumi arī, un nu ES nauda Sventājai iet secen, jo šī osta nenodarbosies ar kravu apstrādi, kas varētu atpelnīt ostas atjaunošanai aprēķinātos 70,5 miljonus eiro. Un Transporta un komunikāciju ministrija nolaiž rokas ES prasību priekšā, vien apgalvojot, ka Sventājas osta labākajā gadījumā varētu tikt izmantota piekrastes zvejas kuģīšu apkalpošanai un tūrismam, tādēļ nauda jāmeklē citos ES struktūrfondos, proti, tajos, kas domāti tūrismam, apkārtējās vides un piekrastes zvejas atbalstam.

## Zvejniekiem osta ir vitāli nepieciešama

Pašsaprotami, ka interesei atjaunot Sventājas ostu zvejnieku vajadzībām būtu jāizpaužas Zemkopības ministrijas ierēdņu kabinetos. Taču tā nebūt nav, jo ministrija nekad nav iestājusies par ostas atdzimšanu.

"Esam rakstījuši neskaitāmas vēstules Zemkopības ministrijai, un vienmēr saņemām atteikumus," skumji secina Sventājas zvejnieks

Sventājas ostas attīstības koncepcija.



Antans Vaitkus. Zvejnieki apgalvo, ka viņiem Sventājas osta ir vitāli nepieciešama, jau tagad septiņas viņu uzņēmējdarbības savus kuģus tur Liepājas ostā. Zvejniecības kooperatīva vadītājs Arvīds Žegs lēš, ka Sventājas ostu labprāt izmantotu arī tuvējās Latvijas zvejnieki. Turēt savus zvejas kuģus Klaipēdas ostā viņi negrib – tur līdz zvejas pietātnēm Kuršu līcī tāls brauciens, un arī zvejas rajoni ir daudz tuvāk Sventājai nekā Klaipēdai.

Taču Zemkopības ministrija ir strikta – ES fondi nav izmantojami jaunu ostu, zivju izkraušanas vietu vai zivju aukcionu (izsoļu) vietu būvniecībai. Tā ieteic apvienot spēkus Palangas pašvaldībai, Sventājas ostas pārvaldei un pašu zvejnieku nevalstiskajām organizācijām un startēt ES izsludinātos projektos.

## Meklējiet naudu citur!

Vides ministrija būtu visnotaļ ieinteresēta Sventājas ostas atjaunošanā – kaut viens mols beidzot būtu jāsaved kārtībā! Pēc vecā Dienvidu mola demontāžas arvien vairāk tiek izskalotas pludmales kā Palangā, tā Sventājā. Smiltis plūstot uz Latvijas pusi, un ostas smilšu sūcējiem vajagot likt par pienākumu smiltis bērt jūrā uz ziemeļiem no ostas, lai valdošie vēji tās nestu uz Palangas un Sventājas pludmalēm. Taču ministrijai naudas darbu finansēšanai

neesot, jo no ES līdzekļiem to knapi pietiekot Palangas un Kuršu kāpas pludmaļu apsaimniekošanai.

Ekonomikas ministrijā vārdu salikumu "Sventājas osta" vispār izvēlās lietot, lai gan projektos paredzētās 360 vietas tūristu jahtu un motorjahtu tauvošanai ienestu ne vienu vien eiro valsts budžetā. Tai pašā laikā Lietuvas Zinātņu akadēmijas akadēmiķis Jūrgis Kazimirs Stanišs ir pārliecināts, ka Sventājas ostas atjaunošana līdzsvarotu piejūras reģiona attīstību, jo no Latvijas robežas līdz Palangai, kura vasarās ir ļoti pārapdzīvota, tieši Sventāja būtu ideāls risinājums atpūtnieku novirzīšanai no pārpildnās Kuršu kāpas un Palangas. "Tas būtu kā svaiga gaisa malks Rietumlietuvas problēmu kamolā," atzīst akadēmiķis.

Fantastiski, bet tieši Ekonomikas ministrijas pārstāvji ļoti aktīvi rosina naudā Sventājas ostas atjaunošanai meklēt citu – jau iepriekšminēto – ministriju ierēdņu rakstāmgaldos. Tie daži zvejnieku kuģīši un piekrastes laivas, kas vēl var ienākt Sventājas ostā, nudien izskatās kā pēdējie mohikāņi. Un senās Latvijas zemes, ko mēs tik dāsni dāvinājām brāļiem lietuviešiem, iet postā, rādot klasisko ainu – ministriju gaišajos var pazust ne tikai dokumenti, cilvēki, pat dzimtas. Birokrātijas dzirnavas pazudina arī ostas. ■

Sagatavoja Gints Šimanis

## Pēc rudens vējiem veikti mērījumi vairākās ostās



Novembrī JA Hidrogrāfijas dienesta speciālisti pabeidza dziļuma mērījumus vairākās Latvijas ostās. Pēc spēcīgajiem rudens vējiem tika veikti mērījumi Liepājas, Rojas un Mērsragā ostās. Liepājas ostā strādāja gan hidrogrāfijas kuģis "Kristiāns Dāls", gan kuteris "Sonārs", Mērsragā mērījumus veica "Sonārs", bet Rojas ostā darbojās otrs HD kuteris "Blessers".



Kaut gan ziema šogad atnākusi negaidīti ātri, hidrogrāfi pat līdz decembrim izmantoja katru iespēju, lai dotos jūrā un turpinātu FAMOS projekta mērījumus. FAMOS ir ES atbalstīts projekts kuģu ceļu hidrogrāfisko mērījumu veikšanai, kura mērķis ir uzlabot kuģošanas drošību Latvijas teritoriālajos ūdeņos un ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā.

Šogad plānotais FAMOS mērījumu apjoms pārsniegts par vairāk nekā 140%. Veikt maksimāli iespējamu mērījumu apjomu mudināja nākamajā gadā kuģim "Kristiāns Dāls" paredzētais remonts, kas varētu aizkavēt ieplānoto darbu izpildi. ■

### Kravu veidu salīdzinājums Latvijas ostās, janvāris–novembris (tūkst. t)

| Kravu veidi                      | 2012            | 2013            | 2014            | 2015            | 2016            | 2016./2015.  |
|----------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------------|
| Beramkravas                      | 34 095,3        | 31 610,4        | 32 725,9        | 30 381,2        | 28 683,3        | -5,6         |
| ķīmiskās beramkravas             | 3 019,6         | 2 714,7         | 3 794,6         | 2 580,0         | 2 934,2         | 13,7         |
| ogles                            | 21 087,8        | 19 431,6        | 18 966,4        | 17 357,5        | 14 290,3        | -17,7        |
| koksnes šķelda                   | 1 419,7         | 1 325,6         | 867,2           | 941,2           | 1 144,6         | 21,6         |
| Lejamkravas                      | 23 168,8        | 21 726,6        | 24 348,8        | 23 820,0        | 18 326,8        | -23,1        |
| jēlnafta                         | 182,3           | 131,1           | 159,1           | 89,1            | 48,4            | -45,7        |
| naftas produkti                  | 22 264,7        | 20 978,6        | 23 396,9        | 22 976,6        | 17 622,7        | -23,3        |
| Ģenerālkravas                    | 11 962,0        | 10 787,3        | 10 929,1        | 9 728,1         | 9 940,0         | 2,2          |
| konteineri                       | 3 386,0         | 3 637,5         | 3 861,7         | 3 547,2         | 3 730,2         | 5,2          |
| skaits TEU                       | 339 088         | 355 900         | 355 856         | 328 968         | 353 128         | 7,3          |
| Roll on/Roll of                  | 2 948,8         | 2 967,5         | 2 932,1         | 2 468,4         | 2 582,4         | 4,6          |
| skaits                           | 195 131         | 198 971         | 188 643         | 154 961         | 160 454         | 3,5          |
| koksne                           | 4 104,2         | 3 546,3         | 3 694,4         | 3 249,5         | 3 149,3         | -3,1         |
| tūkst. m <sup>3</sup>            | 4 836,2         | 4 217,7         | 4 356,5         | 4 315,3         | 3 804,4         | -11,8        |
| melnie metāli un to izstrādājumi | 460,0           | 323,7           | 280,2           | 331,0           | 291,1           | -12,1        |
| <b>Kravas kopā</b>               | <b>69 226,1</b> | <b>64 124,3</b> | <b>68 003,8</b> | <b>63 929,3</b> | <b>56 950,1</b> | <b>-10,9</b> |

### Kravu veidu salīdzinājums Rīgas ostā, janvāris–novembris (tūkst. t)

| Kravu veidi        | 2012            | 2013            | 2014            | 2015            | 2016            | 2016./2015. |
|--------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-------------|
| Beramkravas        | 19 797,6        | 19 500,6        | 21 441,6        | 21 070,8        | 19 767,4        | -6,2        |
| Lejamkravas        | 7 150,0         | 6 450,9         | 9 270,5         | 9 723,1         | 7 589,8         | -21,9       |
| Ģenerālkravas      | 6 167,6         | 6 242,1         | 6 550,6         | 5 698,8         | 5 979,1         | 4,9         |
| <b>Kravas kopā</b> | <b>33 115,2</b> | <b>32 193,6</b> | <b>37 262,7</b> | <b>36 492,7</b> | <b>33 336,3</b> | <b>-8,6</b> |

### Kravu veidu salīdzinājums Ventspils ostā, janvāris–novembris (tūkst. t)

| Kravu veidi        | 2012            | 2013            | 2014            | 2015            | 2016            | 2016./2015.  |
|--------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------------|
| Beramkravas        | 10 267,6        | 9 240,0         | 7 442,5         | 5 269,7         | 4 384,0         | -16,8        |
| Lejamkravas        | 15 624,6        | 14 878,6        | 14 726,2        | 13 746,0        | 10 384,6        | -24,5        |
| Ģenerālkravas      | 2 260,8         | 2 168,0         | 2 206,9         | 2 059,8         | 2 298,5         | 11,6         |
| <b>Kravas kopā</b> | <b>28 153,0</b> | <b>26 286,6</b> | <b>24 375,6</b> | <b>21 075,5</b> | <b>17 067,1</b> | <b>-19,0</b> |

### Kravu veidu salīdzinājums Liepājas ostā, janvāris–novembris (tūkst. t)

| Kravu veidi        | 2012           | 2013           | 2014           | 2015           | 2016           | 2016./2015. |
|--------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-------------|
| Beramkravas        | 3 602,7        | 2 433,4        | 3 356,1        | 3 507,1        | 3 894,1        | 11,0        |
| Lejamkravas        | 377,9          | 382,7          | 336,5          | 335,8          | 337,6          | 0,5         |
| Ģenerālkravas      | 2 733,9        | 1 564,4        | 1 217,1        | 1 249,4        | 919,9          | -26,4       |
| <b>Kravas kopā</b> | <b>6 714,6</b> | <b>4 380,5</b> | <b>4 909,7</b> | <b>5 092,4</b> | <b>5 151,7</b> | <b>1,2</b>  |





# Safety un security Latvijas ostās tiek nodrošinātas un kontrolētas

Terorisma draudi, laupīšana, sprādzienu bīstamība, bruņotu pirātu uzbrukumi pie Nigērijas un Somālijas krastiem, kuģošanas drošības problēmas – tas un vēl daudz kas cits šodien apdraud drošību pasaules jūrās un ostās. Arī Baltijas jūras reģionā dažu pēdējo gadu laikā bēgļu un nelegālo migrantu kontekstā situācija ir mainījusies, jo mēs nedzīvojam nošķirti no Eiropas un pārējās pasaules. Lai ierobežotu incidentu iespējamību, tiek veikti pasākumi ostu drošībai, kuģu drošībai un iekārtu drošībai. IMO ir atbildīga par drošību ostās, kuģošanas drošību un piesārņojuma novēršanu jūrā, bet tas var būt sasniedzams vien tad, ja ir pieņemti un arī ratificēti visaptveroši regulējumi. Viens no šādiem visaptverošiem regulējumiem ir ISPS kodekss, kas pieņemts 2002. gadā un spēkā stājās 2004. gadā.

Eiropu nosacīti var iedalīt vismaz četros reģionos: viens ir Spānija, Portugāle, Francijas ziemeļi, otrs Itālija, Francijas dienvidi un Grieķija, trešais Dānija, Norvēģija, Zviedrija un Somija, ceturtais Latvija, Lietuva, Igaunija un Polija, un katrā no tiem ir sava specifika un ļoti atšķirīga, pat unikāla situācija ar

reālo apdraudējumu kaut vai saistībā ar terorismu un pēdējā laika samilzušo problēmu – nelegālajiem migrantiem un bēgļiem. Skaidrs ir viens: kur nav pienācīgas kontroles, tur cauri iet arī ievērojams kontrabandas apjoms, piemēram, narkotikas. Ja ieskatās IMO mājas lapā, tad nosauktajās pirmā un otrā

reģiona ostās viss ir kārtībā un atbilst ISPS kodeksa prasībām, bet reāli daudzas no šīm ostām diemžēl neatbilst ISPS kodeksa drošības prasībām vai arī tur vispār nav nekādi drošības standarti ne *safety*, ne *security* līmenī.



►►► 43. lpp.

Latvijā ir septiņas ostas, kas atbilst ISPS kodeksa prasībām. Mūsu lielajās ostās katrā ir atšķirīga drošības uzraudzības sistēma un metodes, kā tiek nodrošināta ISPS prasību izpilde, bet tā tiek nodrošināta. Jūras administrācijā strādā divi inspektori

## UZZIŅAI

2015. gadā Latvijas ostās veiktās pārbaudes liecināja, ka 58% iekārtu atbilst ISPS prasībām, 22% atbilst, bet vēl jānovērš daži trūkumi, un 2% prasībām neatbilst. Ir zināms konkrēts laiks, kad notiks pārbaude, un ja arī tad ostu iekārtas neatbilst drošības prasībām, tad tas tikai liecina par vadības atteiksmi pret šo prasību ievērošanu.

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

Ja eksperts kuģu un ostu aizsardzības jautājumos Harijs Arnicāns ir teicis: "Galvenā neatbilstība ISPS kodeksa noteikumiem ir nepietiekama piekļuves kontrole: netiek pārbaudīti dokumenti, cilvēks ostā var ieiet ar svešiem dokumentiem. Mēs norādām uz trūkumiem, bet ostu

drošības iekārtu atbildīgajiem speciālistiem ir jāizstrādā prasībām atbilstoša sistēma. Vai tie ir divi sargi, sargs un videokamera vai kāds cits variants, tas mūs neinteresē, svarīgi, lai būtu ievērotas visas drošības prasības. Piemēram, mēs redzam, ka ostas iekārtas divdesmit četras stundas apsargā tikai viens cilvēks, bet ir taču skaidrs, ka vienam cilvēkam tas nav pa spēkam. Vēl ļoti būtiska ir personāla apmācība, ko ne vienmēr veic noteiktajos termiņos."

Rīgas ostas kapteinis Artūrs Brokovskis-Vaivods uzsver, ka, domājot par ostas drošību un kuģošanas drošību ostā, nav mazsvarīgu vai nesvarīgu jautājumu, jo osta ir



dzīvs un vienots organisms un tās darbība ir atkarīga no katra mazākā zobratīņa darbības. Bet patlaban vislielākā vērība ir jāvelta datorsistēmu drošībai, jo visa informācija mūsdienās tiek nosūtīta un saņemta elektroniskā formātā, un, nojaucot šīs sistēmas, var radīt lielu apdraudējumu gan drošībai ostā, gan kuģošanas drošībai ostā.

A. Brokovskis-Vaivods: "Kapteiņdienesta informācijas tehnoloģiju nodaļas uzdevums ir nodrošināt datu aizsardzību, paredzēt iespējamus riskus un darīt visu iespējamo, lai tos novērstu. Valsts līmenī par ostas drošības jautājumiem atbild Drošības policija. Rīgas ostā regulāri notiek Konsultatīvās padomes sēdes, kur tiek ziņots par aktualitātēm, analizēta drošības situācija visos iespējamajos aspektos: gan ostas drošības, gan datu drošības, gan arī aizsardzības lietās, kas saistītas ar nelegālo migrantu iespējamu iekļūšanu, īpašu uzmanību pievēršot pasažieru prāmjiem "Isabelle" un "Romantika", kas no decembra atgriezās Rīgas – Stokholmas līnijā. Lielā vērība tiek veltīta arī teorētiskajām un praktiskajām mācībām, kurās, piemēram, tiek izspēlētas situācijas, kā cilvēki nelegāli var iekļūt kuģī vai pielikt kuģim spridzekli. Lai gan ostas aizsardzība ir Drošības policijas un citu drošības struktūru kompetencē, arī kapteiņdienesta speciālistiem ir jāseko situācijai, jāspēj izvērtēt riskus un nepieciešamības gadījumā, pamatot kaut ko aizdomīgu vai neikdienišķu, jāziņo speciālajiem dienestiem. Arī loči, pateicoties savai profesionālajai intuīcijai, lieliski spēj novērtēt situāciju uz kuģa, atšķirt ikdienišķajai darba rutīnai neatbilstošu situāciju un par to ziņot.

Patiesībā jau mēs Latvijas ostās vēl ļoti labi un mierīgi dzīvojam, ja salīdzinām ar tiem apstākļiem, kādi ir Tuvo Austrumu ostās vai Itālijas ostās ar nelegālajiem bēgļiem. Tomēr nekad nedrīkst samierināties ar saņemto, tāpēc Rīgas ostas drošības lietas ik dienas tiek pilnveidotas."

Ventspils ostas kapteinis Arvīds Buks atzīst, ka pēdējo gadu laikā pasaule tiešām ir ļoti mainījusies un tagad neviens nevar būt pasargāts no terorisma draudiem,



tomēr viss, kas atkarīgs no ostas kapteindienesta, tiek uzraudzīts un pārzināts. Ostas kapteinis piebilst, ka tas gan pamatā ir saistīts ar kuģošanas drošības jautājumiem, bet par citiem drošības uzraudzības pasākumiem atbild attiecīgie drošības dienesti, un drošības standartu kontroli un uzraudzību veic Latvijas Jūras administrācija. Vasarā ar kādu kravas kuģi Ventspils ostā bija nelegāli ieradušies bēgļi, bet viņus ātri vien aizturēja. "Problēmas, kas rodas, Ventspilī ātri tiek risinātas," saka kapteinis Buks. "Lai osta būtu droši kuģojama, mums darba netrūkst kaut vai tāpēc, ka valdošie dienvidrietumu vēji sanes smiltis kuģošanas kanālā. Zemes smēlētis "Dzelme" strādā pilnā sparā, lai uzturētu dziļumu ostā, kas ir priekšnoteikums drošai kuģošanai."

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes aizsardzības virsnieks Kaspars Poņemecis ir pārliecināts, ka elektroniskās loču kvītis bija kārtējais solis modernu tehnoloģiju ieviešanā Liepājas ostas darbībā, kas uzlabo ostas sniegto pakalpojumu kvalitāti, drošību ostā un kuģošanas drošību.

Liepājas ostas kapteinis Pēteris Gudkovs uzsver, ka lielu ieguldījumu Liepājas ostas kuģošanas drošības celšanā ir devusi gan 2012. gadā ieviestā Kuģu satiksmes vadības sistēma, kas ir viena no modernākajām Latvijā un Baltijas valstīs, gan arī Liepājas ostas padziļināšana. Tagad kuģu ceļi ir kļuvuši ne tikai dziļāki, bet arī platāki, kas ļauj ievest arvien lielākus kuģus un dod iespēju ietaupīt laiku un līdzekļus.



Jautāts par izaicinājumiem kapteindienesta darbā, Pēteris Gudkovs saka, ka labāk gan iztikt bez liekiem izaicinājumiem, bet vajadzības gadījumā, protams, jāspēj ātri, izsvērti un profesionāli reaģēt katrā attiecīgajā situācijā.

Salacgrīvas ostas pārvaldnieks Ivo Īstenais žurnālistam Gintam Šīmanim pastāstīja: "ISPS kodeksa ieviešana uzlabojusi Salacgrīvas



ostas uzraudzību – ostas teritorija tagad ir nepiederošām personām slēgta zona, tā tiek pienācīgi apsargāta un ir noteikta kārtība transporta kustībai un tā novietošanai ostā. Reizi ceturksnī pēc rotācijas principa sanāk Mazo ostu aizsardzības konsultatīvā padome – videmnieki pulcējas Skultē vai Salacgrīvā, kurzemnieki Rojā vai Mērsragā. Tad arī ostu aizsardzības virsnieki satiekas un analizē operatīvo informāciju un ISPS kodeksa stratēģiju.

Būdams Igaunijā, esmu konstatējis, ka, piemēram, Pērnavas ostā un turienes termināļos tomēr ir diferencētāka attieksme pret drošības jautājumiem, bet arī mēs ziņas par kiberdraudiem uztveram ar pienācīgu nopietnību. Tiesa, kuģi ostā bez elektroniskās kartes (ja tā saņemta!) ievēdīs locis, taču uz katra kuģa, kurš pabijis ostā, kur nav nodrošināta ISPS kodeksa darbība, daudz iespējamāka ir inspekcijas kontrole. Kā nekā peldlīdzeklis ir bijis ostā, kur nav bijusi garantēta visa pretterorisma drošība! ISPS kodekss katrā ziņā ir veicinājis ostas konkurētspēju, jo kuģu īpašnieki un kravu nosūtītāji priekšroku dod ostām, kur darbojas ISPS kodekss."■

Anita Freiberga

# Rīgas brīvostas jaunumi

## Precīzi hidrogrāfijas dati nodrošina kuģošanas drošību

Vācijas hidrogrāfijas centrā Rostokā norisinājās Starptautiskās Hidrogrāfijas organizāciju savienības konference "HYDRO 2016", kurā piedalījās Rīgas brīvostas pārvaldes Jūras kanāla dienesta pārstāvji. RBP ir Starptautiskās Hidrogrāfijas organizāciju savienības biedre un regulāri piedalās "HYDRO" konferencēs, lai iepazītos ar aktuālāko hidrogrāfijas jomā un nodrošinātu Rīgas ostas hidrogrāfisko mērījumu atbilstību augstākajiem starptautiskajiem standartiem. Starptautiskajā konferencē un hidrogrāfijas aprikojuma izstādē Rostokā piedalījās vairāk nekā 300 dalībnieku no 35 valstīm, kas pārstāvēja visas hidrogrāfijas pielietojuma jomas – ostas, dažādu valstu jūras administrācijas, hidrogrāfijas tehnikas ražotājus, zemūdens ieguves rūpniecību un pētniecības organizācijas.

Šā gada konferencē tika uzsvērtā hidrogrāfijas nozīme, kas palielinās, pateicoties arvien straujākajai globalizācijai un intensīvākām kravu plūsmām pasaules okeānos. Kuģu ceļi un ostas kļūst aizvien noslogotāki, kā rezultātā pieaug drošības riski un palielinās precīzu hidrogrāfijas datu nozīme kuģošanas drošības uzturēšanā. Tāpat arī tika apspriesta vienotas starptautiskas hidrogrāfijas datu uzkrāšanas un apstrādes sistēmas izveidošana. Pēc hidrogrāfijas organizāciju datiem, pašreiz hidrogrāfiski uzmērīti ir tikai 10% no pasaules ūdeņiem un 50% no piekrastes ūdeņiem. Turklāt dati ir sadrumstaloti pa organizācijām



▶▶▶ 45. lpp.

un valstīm. Nepastāv vienota sistēma hidrogrāfijas datu iegūšanā, uzkrāšanā un pieejamībā. Situācijas risinājumam tika rosināts nostiprināt Starptautiskās Hidrogrāfijas organizācijas (IHO) lomu, kas jau tagad nosaka starptautiskos standartus nozarē, bet lielajās valstīs, kurās ir izstrādāti savi standarti un metodes, IHO lēmumi bieži netiek ievēroti. No jauno tehnoloģiju viedokļa konferencē plaši tika apspriesta hidrogrāfisko mērījumu veikšana, izmantojot satelītus un lidmašīnas. Šīs metodes gan izmantojamas, tikai uzmērot ielas ūdeņu platības, kā arī speciālos apstākļos, un nav gluži piemērotas ostām.

RBP Jūras kanāla dienesta Mērījumu nodaļas vadītājs Rūdolfs Pundiņš: "Piedaloties lielākajā pasaules hidrogrāfijas forumā "HYDRO 2016", galvenais mērķis bija iepazīties ar jaunākajām tehnoloģijām un metodēm hidrogrāfijā, lai tās izmantotu ikdienas darbā Rīgas ostā, padarot hidrogrāfu darbu efektīvāku un kuģošanu Rīgas ostā arvien drošāku. Nepieciešams nepārtraukti sekot līdzi aktualitātēm, jo hidrogrāfijā, tāpat kā daudzās citās jomās, tehnoloģijas attīstās ļoti strauji. Ļoti vērtīga bija iespēja apmeklēt hidrogrāfijas aprikojuma izstādi, kas norisinājās paralēli konferencē. Tajā varēja jaunākās tehnoloģijas un metodes iepazīt ne tikai teorētiski, bet arī praktiski, līdz pat to izmēģināšanai uz demo kuģiem."

## Rīgas brīvostas pārvalde uzņem vairākas Ķīnas uzņēmēju delegācijas

Ķīnas un citu valstu uzņēmēji, kas bija ieradusies Rīgā, lai piedalītos 16+1 biznesa forumā, tika iepazīstināti ar Rīgas brīvostas darbību, attīstības projektiem un biznesa vidi ostā. Ķīnas uzņēmējiem bija iespēja tikties ar ostas termināļu pārstāvjiem, lai apspriestu jau konkrētus biznesa jautājumus. Vairāki Ķīnas uzņēmēji interesējās par

Latvijas piena produktiem un iespējām tos piegādāt Ķīnai. Tika uzdoti arī jautājumi par nodokļiem un investīciju vidi ostā, par iespējām ieguldīt jau esošajos Latvijas uzņēmumos. Ķīnas uzņēmējus interesēja arī attīstībai pieejamās brīvās Rīgas ostas teritorijas.

"China Merchants Group" (CMG) viceprezidents Hu Jianhua un pavadošā delegācija devās izbraukumā pa Rīgas ostas akvatoriju un kapteindienestā tikās ar Rīgas brīvostas Attīstības dienesta vadītāju Viesturu Silenieku, ostas kapteini Artūru Brokovski-Vaivodu un konteineru termināļu SIA "Baltic Container Terminal", SIA "Rīgas universālais terminālis", SIA "Rīga Container Terminal" un SIA "Systems Logistics" pārstāvjiem. CMG ir ietekmīgs valsts uzņēmumu konglomerāts, kura trīs galvenie darbības virzieni ir transports un transporta infrastruktūras attīstība, finanses un nekustamais īpašums. Transporta infrastruktūras jomā CMG ir Ķīnas dzelzceļa lielākais ekspeditors, kā arī starptautiski nozīmīgs investors un termināļu operators. Viens no pašreiz aktuālajiem CMG projektiem ir Ķīnas industriālais parks un loģistikas centrs "Lielais akmens" Baltkrīvijā. Tas, ka Rīgas ostā ir ieradies šīs kompānijas viceprezidents un šī ir jau trešā ietekmīgā Ķīnas uzņēmuma pārstāvju vizīte ostā, varētu būt signāls, ka CMG nopietni apsver iespēju transportēt kravas no "Lielā akmens" Baltkrīvijā caur Rīgas ostu.

Biznesa forumā Rīgas brīvosta bija pārstāvēta ar standu, kurā RBP



Centrāleiropas un Austrumeiropas valstu un Ķīnas 16+1 sadarbības formāta pasākumu ietvaros Rīgas ostā viesojās Ķīnas uzņēmēji – "China Merchants Group" viceprezidents Hu Jianhua un pavadošā delegācija.

pārstāvji visus interesentus informēja par ostas darbību, investīciju vidi un sadarbības iespējām.

## Būvēs satiksmes pārvadu no Tvaika ielas uz Kundziņsalu

Rīgas brīvostas pārvalde strādā pie projekta "Satiksmes pārvads no Tvaika ielas uz Kundziņsalu" realizācijas, piesaistot ES Kohēzijas fonda (KF) līdzfinansējumu. ES KF specifiskā atbalsta līdzfinansējums 74 112 625 eiro apmērā ir paredzēts, lai īstenotu pasākumus drošības līmeņa celšanai Latvijas lielajās ostās un novērstu problemātisko vietu radītos ierobežojumus. RBP projekta ietvaros plānotais satiksmes pārvads nodrošinās Kundziņsalas tiešu savienojumu ar Rīgas pilsētas arteriālo ceļu tīklu, uzlabos transporta mobilitāti ostas teritorijā, kravas transporta un iedzīvotāju piekļuvi Kundziņsalai.

Kundziņsala ir brīvostas teritorija, kurā plānota visstraujākā ostas termināļu attīstība. Pašlaik teritorijā darbojas astoņi uzņēmumi un darbību plāno vēl septiņi, kas jau noslēguši zemes nomas līgumus un izstrādājuši biznesa plānus. Šobrīd Kundziņsalai nav tieša savienojuma ar Rīgas pilsētas arteriālo ceļu tīklu un kravu nogādāšanai Kundziņsalā tiek izmantots tikai viens tilts. Ostas darbībai strauji attīstoties, tas kļūst par šķērslī pieaugošajai kravu plūsmai. Tā kā Kundziņsalā attīstās galvenokārt konteineru pārkraušanas termināļi un loģistikas centri, laba autoceļu infrastruktūra ir ļoti svarīga. Jauna tilta izbūve uz Kundziņsalu nodrošinātu nepieciešamo kravu plūsmu, kā arī samazinātu troksni, vibrācijas un gaisa piesārņojumu Kundziņsalas dzīvojamajā rajonā. Savienojums ar Kundziņsalu būtu arī loģisks papildinājums Rīgas domes uzsāktajam Tvaika ielas rekonstrukcijas projektam, kura mērķis ir transporta plūsmas novirzīšana tālāk no dzīvojamajiem rajoniem un tādas ceļu infrastruktūras izveidošana, kas novērstu sastrēgumus, troksni un gaisa piesārņojumu. ■



# Ventspils brīvosta iegūst sešas īpašās balvas

Britu laikraksta “Financial Times” izdevums “FDI Intelligence” 10. oktobrī publicēja pētījumu „2016. gada globālās brīvās zonas”. Ventspils brīvostai piešķirtas sešas speciālbaldas – par atbalstu uzņēmējdarbības uzsākšanai, infrastruktūras atjaunošanu, paplašināšanos, ostas infrastruktūru, mārketingu un augsto tehnoloģiju produktu ražošanas attīstību.

FDI vērtē brīvās ekonomiskās zonas pasaulē jau vairākus gadus, nosaucot, pēc ekspertu domām, šā brīža daudzsološākās un investoru piesaistē veiksmīgākās brīvās ekonomiskās zonas. FDI aicināja pētījumam pieteikties speciālās ekonomiskās zonas, valsts institūcijas un investīciju piesaistes struktūras visā pasaulē. Atsevišķas speciālās ekonomiskās zonas, kas neieguva visaugstāko punktu skaitu, tomēr bija pelnījušas ievērību, saņēma atzinību īpašās nominācijās. Ventspils brīvosta ieguva sešas īpašās balvas – par atbalstu uzņēmējdarbības uzsākšanai, infrastruktūras atjaunošanu, paplašināšanos, ostas infrastruktūru, mārketingu un augsto tehnoloģiju ražošanas attīstību.

FDI uzsvēra Ventspils brīvostas ieguldījumu ostas infrastruktūras būvniecībā un atjaunošanā, tai skaitā ostas pievedceļu un jaunu

piestātņu būvniecībā un atjaunošanā, kā arī jaunu ražošanas ēku būvniecībā. Eksperti īpaši izcēla arī Ventspils brīvostas aktivitāti starptautiskajā mārketingā un brīvostas mājas lapu, kas tulkota pat ķīniešu valodā. Atzīmēta Ventspils brīvostas sadarbība ar biznesa inkubatoru un “Ideju studiju” jaunu uzņēmējdarbības projektu attīstībā. Īpaši izcēla arī jau ilgāk strādājošo uzņēmumu paplašināšanās Ventspils brīvostā. FDI speciālbalsa Ventspils

brīvostai piešķirta arī par augsto tehnoloģiju produktu ražošanas attīstību Ventspils Augsto tehnoloģiju parkā.

“FDI Intelligence” ir “Financial Times Ltd” grupas daļa, kura specializējas jomās, kas saistītas ar tiešajām ārvalstu investīcijām un šo investīciju piesaisti. 2015. gada pētījumā FDI Ventspils brīvostai piešķīra trīs speciālbaldas – par darbības globālo mērogu, ražošanas ēku un infrastruktūras attīstību.

Par uzvarētāju šajā pētījumā 2016. gadā atzīta Dubaijas speciālā ekonomiskā zona Apvienotajos Arābu Emirātos. Par uzvarētāju Eiropas reģionā kļuvis Katovices speciālā ekonomiskā zona Polijā. No Baltijas valstīm augstu novērtējumu ieguvis arī Kauņas brīvā ekonomiskā zona, bet no Latvijas pētījumā atzīmēta vien Ventspils brīvosta. ■

## UZZIŅAI

Ventspils industrializācijas process mērķtiecīgi uzsākts 2002. gadā, un pašvaldības un brīvostas īstenotās aktivitātes ir devušas rezultātu – rūpnieciskās produkcijas izlaides rādītāji Ventspilī kopš 2002. gada pieauguši 21 reizi, bet eksporta apjoms palielinājies pat 40 reizes.

# "Hercogam Jēkabam" bijusi ražena sezona

Oktobrī savu 21. sezonu noslēdza Ventspils brīvostas pārvaldes ekskursiju kuģītis "Hercogs Jēkabs". Šogad uz kuģīša bijis par 2100 pasažieriem vairāk nekā pirms gada.

Ekskursiju kuģītis „Hercogs Jēkabs” Ventspilī kursē kopš 1995. gada. Apmēram 45 minūšu laikā pasažieri var iepazīt Ventspils ostu no Apvedtilta līdz pat jūras vārtiem. Lai gan oktobrī laika apstākļi nelutināja un uz kuģa klāja sadūšojās uzkāpt mazāk pasažieru nekā citu gad, kopā šīs sezonas laikā pasažieru skaits bijis liels – 51 400. Tas ir par 2100 pasažieriem vairāk nekā 2015. gada sezonā.

21 gada laikā uzticamā Ventspils gida pasažieru skaits jau krietni pārsniedzis miljonu.

Maijā un septembrī kuģītis kursē septiņas reizes dienā. Šajā laikā uz tā visbiežāk var satikt skolēnu



grupas no visdažādākajām Latvijas vietām. Jūnijā, jūlijā un augustā kuģītis ceļā dodas sešas reizes dienā, bet oktobrī – piecas reizes. ■

## Vācijas – Baltijas Tirdzniecības kamera meklē sadarbības partnerus Ventspilī

26. oktobrī Ventspilī viesojās Vācijas – Baltijas Tirdzniecības kameras "Deutsch-Baltische Handelskammer" delegācija – uzņēmumu pārstāvji, kuri ir ieinteresēti importēt uz Latviju savu kompāniju ražotos produktus un pakalpojumus, kā arī veidot sadarbību ar Ventspils uzņēmumiem un iestādēm.

Vācijas – Baltijas Tirdzniecības kameras delegācijā bija divi kameras pārstāvji un pieci dažādu profilu uzņēmumu pārstāvji, kā apsardzes sistēmu ražotājs "Alpha protect", plastmasas un metāla prototipu izstrādātājs "Portec", ražošanas iekārtu, ūdens sistēmu un komponentu ražotājs "OFS" u.c. Delegācija viesojās Ventspils brīvostas pārvaldē, iepazīnās ar Ventspils piedāvātajām iespējām



biznesa attīstībā un apmeklēja tādus Ventspilī strādājošus uzņēmumus kā "Ūdeka", "Frolī Baltic" un "Bucher Municipal". Vizītes beigās visa delegācija devās uz radioastronomijas centru Irbenē. Delegācijas pārstāvji atzinīgi vērtēja skaisto pilsētu, uzņēmējdarbības vidi, iespēju sadarboties ar Ventspilī bāzētiem uzņēmumiem, kā arī uzsākt šeit ražošanu. ■

## Liepāja noslēdz sadarbības līgumu ar Lībekas ostu

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieks Jānis Lapiņš un pārvaldnieka vietnieks attīstības jautājumos Uldis Hmielēvskis darba vizītes laikā Vācijā noslēdza sadarbības līgumu ar Lībekas ostas sabiedrību "Lübecker Hafen-Gesellschaft" (LHG), kā arī pārrunāja sadarbības iespējas ar Duisburgas ostu.

LSEZ pārvaldnieks Jānis Lapiņš: "Latviju un Vāciju saista senas tirdzniecības un sadarbības tradīcijas, un arī šodien ir svarīgi tās attīstīt, veidojot jaunus loģistikas ceļus kravu plūsmām austrumu un rietumu virzienā."



Tikšanās laikā LHG, kas ikdienā nodrošina Lībekas ostā komercpakalpojumus, tika pārrunāta "Stena Line" prāmju līnijas Liepāja – Trāvēminde darbība. "Lübecker Hafen-Gesellschaft" vadītājs Sebastians Jirgens un LSEZ pārvaldnieks Jānis Lapiņš parakstīja vienošanos par ilgtermiņa sadarbību. Vienošanās galvenie punkti nosaka sadarbību pieredzes un zināšanu apmaiņā un savstarpējo kravu apjoma palielināšanā.

LSEZ pārvaldnieks Jānis Lapiņš pēc vienošanās parakstīšanas uzsvēra, ka kopējais mērķis ir palielināt prāmju reisu skaitu nedēļā, tādējādi ceļot Liepājas ostas konkurētspēju un piedāvājot labāku regulāro servisu kravu pārvadātājiem.

Savukārt ar Duisburgas ostas pārvaldi tika diskutēts par iespējām veidot atsevišķu projektu kravu transporta nodrošināšanā pa ūdensceļu no Liepājas ostas līdz gala patērētājam Rietumeiropas virzienā. Duisburga ir pasaulē lielākā iekšzemes osta, kas atrodas pie Reinas upes un kalpo par nozīmīgu loģistikas mezglu, kas apgādā ar kravām lielu Eiropas industriālo centru, tāpēc ir svarīgi izveidot ērtu un izdevīgu loģistikas ceļu kravu īpašniekiem. ■



# Noslēdz līgumu par jauna loču kuģa iegādi

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieks Jānis Lapiņš un AS "Baltic Workboats" pārstāvis Juri Tāls parakstīja līgumu par jauna loču kuģa būvi no nulles cikla. Jaunais kuģis Liepājas ostā jānogādā ne vēlāk kā līdz 2017. gada 1. jūnijam. Līguma summa ir 998 800 eiro.

Liepājas ostā strādājošie loču kuģi "Austra" un "Pilots 4" ir gan morāli, gan fiziski nolietotojušies, tāpēc to



uzturēšanas un remonta izmaksas ir ļoti augstas. Turklāt vienam no loču kuģiem ir konstatēti nopietni korpusa bojājumi. Iegādāties jaunu kuģi ir ekonomiski izdevīgāk

nekā remontēt vecos, uzsvēra Jānis Lapiņš, pamatojot lēmumu iegādāties pilnīgi jaunu loču kuģi Liepājas ostas ikdienas darbības nodrošināšanai. ■

# Liepājā viesojas pasaulē lielākais kuģis, kas veidots no lego klucīšiem

Šā gada 17. augustā Kopenhāgenā (Dānija) tika nominēts pasaulē lielākais kuģis, kas būvēts no lego klucīšiem.

Kuģa būvniecībā piedalījās DFDS darbinieki no visas Eiropas, lai atzīmētu kompānijas 150. gadadienu. Viņu nolūks bija mainīt ierakstu Ginesa rekordu grāmatā, kas arī tika izdarīts 17. augustā. Auditori no Ginesa rekordu grāmatas apstiprināja, ka tas patiešām ir pasaulē lielākais lego kuģis, dokumentējot



to oficiālā ceremonijā pie piestātnes Kopenhāgenā. Kuģim tika dots vārds "Jubilee Seaways", tas ir 12 metrus garš un sver nedaudz zem trim tonnām.

„Sportisti, olimpisko spēļu dalībnieki no visas pasaules nesen centās Rio labot dažādu rekordus, bet mēs labojām savu pasaules rekordu šeit, DFDS. Tomēr galvenais mērķis bija svinēt jubileju kopā un radīt kaut ko lielu, neaizmirstamu. Ir svarīgi, lai kolēģiem no dažādām Eiropas valstīm tiktu dota

iespēja atstāt savas pēdas uz šā skaistā kuģa,” tā Oļegs Bambuļaks no "DFDS Logistics Baltic".

Lego kuģa būvi atbalstīja DFDS galvenais akcionārs "Lauritzen Fonden". Bez tam uzņēmums "J. Lauritzen" un DFDS katru gadu investē trīs četrus miljonus eiro sociālos, kultūras un izglītības projektos, kuri orientēti uz jūras tematiku.

No 16. septembra lego kuģis apceļoja Baltijas valstis. Liepājā tas bija apskatāms 21. septembrī. ■



# Vēstures izziņāšana SESTĀ SĒRIJA paver durvis uz nākotni

**Lietuva, Latvija,  
Igaunija**

Lai taptu kaut kas labs, ir vajadzīgas trīs lietas: pirmā – laba ideja, otrā – ar labo ideju apsēsti, pat inficēti ļaudis, un trešā, protams, ir nauda. Lieliski, ja sakrīt visi trīs priekšnosacījumi, jo tad uzvara ir garantēta. Tomēr šķiet, ka Latvijā ne sevišķi bieži šie trīs priekšnosacījumi sanāk kopā. Ja ir laba ideja, tā bieži vien nesasniedz dzirdīgas ausis, un tad jau par finansējumu vispār nav ko sapņot, tomēr nereti ir arī tā, ka nauda tiek izšķiesta pilnīgās mulķībās, bet labas idejas un projekti paliek bez finansiāla atbalsta.

Mums vienmēr patīk salīdzināties ar brāļiem lietuviešiem un igauņiem, lai saprastu, vai esam viņiem solīti priekšā vai velkamies vairākus soļus iepakaļus. Ak, kā gribētos ar pilnu krūti iesaukties: bet mums taču ir vislabākais, vismodernākais, visiedvesmojošākais, visizglītojošākais, visvairāk vēstures liecību glabājošais! Taču diemžēl nākas piekrist Normundam Smajnskim, kurš savā rakstā par Igaunijas Jūras muzeju (to varat izlasīt nākamajās lappusēs) saka, ka ar Hidroplānu ostas muzeju kā modernu un atraktīvu jūras vēstures izziņas vietu igauņi ir izgriezuši pogas ļoti daudziem. Savukārt vasarā, atgriezušies no Smiltines, kas Kuršu kāpu pašā sākuma punktā, ar baltu skaudību domāju par to, kā

lietuvieši savas jūras galvaspilsētas Klaipēdas tuvumā 19. gadsimta fortos ir iekārtojuši Lietuvas Jūras muzeju un akvāriju, ko vēl jo interesantāku padara blakus esošais 1994. gadā būvētais delfinārijs. Pagaidām, pareizāk sakot, vēl joprojām šajā Baltijas jūras piekrastē Klaipēdā ir vienīgā vieta, kur var apskatīt Jūras muzeju, jo Latvijas pusē tāda diemžēl vēl arvien nav.

Kad gada sākumā sāku pētīt, kādi tad jūrniecības muzeji ir pasaulē, kā tie iekārtoti, kā attīstās un ko piedāvā saviem apmeklētājiem, pirmā atziņa bija: ikviena sevi cenoša jūras valsts, vai tā būtu Eiropā, Āzijā vai Amerikā, par savu goda lietu un prestižu uzskata savas valsts jūrniecības vēstures cienīšanu, saglabāšanu un lepošanos ar

to. Bet ne tikai, jo vēsturei ir jābūt dzīvai, pieejamai un saprotamai, piedevām to šodien jāprot parādīt tik interesanti un mūsdienīgi, lai no gadsimtu dzīlēm nākuši artefakti uzrunātu visu vecumu cilvēkus, arī bērnus un jauniešus.

## Kā šajā ziņā ir pie mums – Latvijā?

Vai Latvija ir jūras valsts? Uzdodiet šo jautājumu jebkuram pretimnācējam, un viņš jums nešaubiņi atbildēs, ka, protams, ir. Pajautājiet ikvienam no Saeimas deputātiem, valdības ministriem vai politisko partiju līderiem, un arī saņemsiet apstiprinošu atbildi. Daži vēl prātīs noskaitīt Valdemāra atziņu par iešanu jūrīņā un naudas krāšanu



pūriņā. Bet pajautāji, kur Latvijā meklēt jūras muzeju. Nemaz nepūlieties, jo Latvijā jūras muzeja nav! Mēs esam jūras valsts bez sava jūras muzeja, tieši tāpat kā Dzintara zeme bez sava dzintara muzeja, kāds ir citās Dzintara zemēs – gan Lietuvā, gan Polijā, gan Vācijā.

Varētu jau aizbildināties ar naudas trūkumu, ak, mēs nabadziņi, mums pietrūkst medicīnai, izglītībai, kur nu par muzejiem sapņot! Bet tāda atrunāšanās nebūtu godīga, domājot par Latvijas jūrniecības vēsturi un Latvijas jūrniecības nākotni, jo veca patiesība māca, ka bez vēstures nav nākotnes. Vēl jo vairāk negodīgi tas šķiet tāpēc, ka ar dziļām skumjām, pat sašutumu nākas noskatīties, kā mūsu valstī tiek administrēti un šķiesti miljoni pilnīgi neizdevušos projektos, piemēram, vienpadsmit miljoni e-veselībā, kuras vienīgā diagnoze ir noziedzīgs nodarījums, bet vainīgo nav.

## Muzeji kā smilšu saujas jūras krastā

Nebūtu godīgi, ja mēs nenovērtētu to, kas mums ir, bet kā mūsu kaimiņiem, ļoti iespējams, nav. Un tie ir vairāki ar jūras tēmu saistīti muzeji visā mūsu piecu simtu kilometru garajā jūras piekrastē.

Kad decembra sākumā biju Latvijas Jūras akadēmijas jūrskolas "Erasmus+" prakses atskaitē un studenti ar sajūsmu stāstīja arī par to, kā brīvajā laikā apmeklējuši Maltas Jūrniecības muzeju un cik daudz derīga uzzinājuši, pajautāju, vai arī Latvijā būtu vajadzīgs jūras muzejs. Studenti vienā balsi sauca: "Mums jau šāds muzejs ir!"

## Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs

Protams, tas ir mūsu mīļais, Eiropā viens no vecākajiem un Baltijā vecākais Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs, kurš šogad atzīmēja savu 243. gadadienu. Šādu nosaukumu muzejs gan ieguva tikai 1964. gadā, un, kā atzīst Ilze Bernsone, kura ilgu gadu vadīja muzeja Kuģniecības nodaļu, tā nevar lepoties ar tik garu mūžu kā pats pilsētas muzejs. Kuģniecības nodaļa sāka veidoties 1937. gadā, kad



Jūrniecības departaments publicēja "Aicinājumu latvju jūrniekiem, kuģu īpašniekiem, kuģu būvētājiem un citiem kuģniecības darbiniekiem" (mēnešraksts „Jūrnieks”, 1937, Nr. 3, 77. lpp.): „Latviešu jūras tirdzniecības kuģniecībai ir spīdošiem nopelniem bagāta pagātne, kurā spilgti izceļas latviešu jūrnieku apbrīnojamā darba mīlestība, izturība, drošsirdība, varonība un kuģu īpašnieku un būvētāju neizsīkstošā enerģija un centība. Mūsu plašākai sabiedrībai tas ir maz zināms, jo latviešu kuģniecības vēstures materiāli, kas aptver visu garo laiku no latviešu kuģniecības pirmāsākumiem līdz mūsu dienām, jo projām vēl nav savākti, apstrādāti un publicēti. Lai šo smagi izjūtamo trūkumu novērstu, Jūrniecības departaments sazinās ar Latvijas vēstures institūtu nolēmis nekavējoties uzsākt latviešu kuģniecības un kuģu būves vēstures materiālu vākšanu un apstrādāšanu, lai pēc tam izdotu ilustrētu latviešu kuģniecības vēsturi...”

1938. gadā muzeja, jūrniecības un jūrniecības organizāciju darbinieki uzsāka materiālu vākšanu, lai

kuģniecības vēstures liecības tiktu komplektētas un saglabātas nākamajām paaudzēm.

Iepriekš paveiktais rezultējās 1939. gada septembrī atklātajā “Jūras dienu” izstādē. Par tās moto kļuva goda protektora (lat. protector – aizstāvis, aizbildnis) Valsts prezidenta Kārļa Ulmaņa vārdi: “Neviena valsts nav maza, kuras krastus skalo jūra, jo viņai atvērta visa pasaule.” Rīcības komitejas goda priekšsēdētāji bija Tirdzniecības un rūpniecības kameras vadītājs Andrejs Bērziņš un Kara flotes admirālis Teodors Spāde. Pēc izstādes topošajā nodaļā nonāca vairāki iepriekš muzejā glabāti jūrniecības materiāli, piemēram, 18. gs. navigācijas instrumenti – oktanti, 19., 20. gs. sekstanti, divi 18. gs. globusi (ģeogrāfiskais, sastādīts 1705. gadā, astronomiskais – 1730. gadā), 1810. gada kompass, kuģu modeļi. „Jūras dienu” izstāde kļuva par pamatu Latvijas kuģniecības vēstures regulārai izpētei un krājuma veidošanai. Jūrniecības izpētes un krājuma papildināšanas darbu turpināja visi tie, kas strādājuši Kuģniecības nodaļā, un tie, kas šodien turpina iesākt, bet pašreizējais nosaukums – Latvijas kuģniecības vēstures nodaļa – dots 1990. gadā. Muzeja krājumā ir vairāk nekā 27 250 vienību: fotogrāfijas, rakstiskie pieminekļi, lietiskie materiāli – kuģu modeļi, kuģu detaļas un piederumi, navigācijas instrumenti, jūrnieku apģērbs,

▶▶▶ 52. lpp.



▶▶▶ 51. lpp.

suvenīri, jūras gleznas un kartes, kuģu būvē lietoti darbarīki, numismātiskais materiāls u.c. Faktiski visu, kas glabājas fondos, varētu droši nosaukt par muzeju muzejā, bet pašā muzejā par Latvijas jūrnieceības dižo vēsturi stāsta divās salīdzinoši nelielās zālēs izvietotie eksponāti.

## Ainažu jūrskolas muzejs

1969. gadā durvis apmeklētājiem vērā Ainažu muzejs, ko mēs pazīstam kā Ainažu jūrskolas muzeju, un tas šogad atskatījās uz saviem 47 gadiem, bet pati jūrskola svinēja 153. dzimšanas dienu. Ainaži Latvijas jūrnieceībai ir svēta vieta, gluži kā Meka svētceļotājiem. Ainažu vecajos jūrnieku kapos dusošie jūras vilki ir kā tilts no pagātnes uz Latvijas jūrnieceības nākotni, bet vecās jūrskolas zemās ieejas durvis liek noliekt galvu visa savulaik paveiktā priekšā, lai pēc tam izslīdētu un kā mantojumu no sendienām saņemtu to pašapziņas devu, kas



Beata Krajevskā Ainažu jūrskolas muzeja atklāšanā, 1969. gads.



nepieciešama lielu darbu paveikšanai. Muzeja darbinieki par sava darba galveno uzdevumu uzskata latviešu jūrā braukšanas idejas uzturēšanu, pagātnes liecību apzināšanu, glabāšanu un apmeklētāju pulcēšanu. Lūk, Ginta Šīmaņa aprakstīts notikums, kas šoruden norisinājās Ainažos.



I. Erdmane (no kreisās), J. Spridzāns, A. Dūcīte.

## Ainažos, pie zvaigznēm krastā

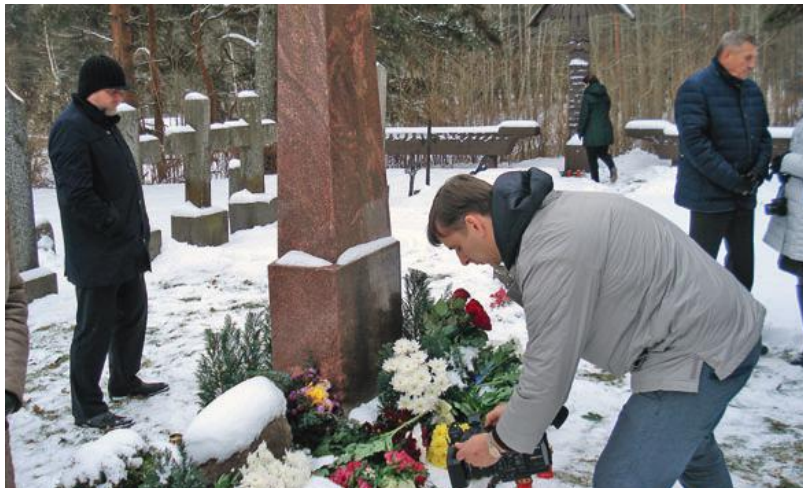
*"Un šē vēl runāsim par latviešu mīļo tēvu zemi, par Kurzemi un Vidzemi. Šīm zemēm ir dāvināts tas, kas plašai krievu zemei trūkst, tas ir, jūra, tas lielais ceļš, uz kura pasaules tautas sasniedz bagātību, godu un varu. Platā krievu zeme vienā pusē, otrā pusē – jūra, ak, cik branga vieta!" (Krišjānis Valdemārs, 1858)*

Ainažu Vecajos kapos, kur "zem zilām atrautnītēm" (Jānis Peters) dus latviešu tālbraucēji jūrnieki – Ainažu jūrskolas absolventi, ik gadus pulcējas Latvijas jūras vīri, kuri zina tālos okeāna ceļus un tur godā seniešu tradīcijas. Jau kuru reizi Ainažu jūrskolas muzeja vadītāja Iveta Erdmane sadarbībā ar Latvijas Jūrnieceības savienību organizē Ainažos jūrnieku salidojumu, un viņa lēš, ka nu jau šai tradīcijai ir kādi 40 gadi, jo pirmsākumi meklējami vēl tajā laikā, kad uz Ainažiem kuplā pulkā brauca K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas absolventi, kuri atļāvās dziedāt padomju laikā aizliegtas dziesmas un pēc vārdiem kabatās nemeklēja.

Ainaži neapšaubāmi ir Latvijas jūrnieceības svētvietā. To 8. novembra pēcpusdienā pie staltajiem kapu krustiem un pieminekļiem atcerējās ilggadējais Jūras spēku komandieris viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots: "Ir vietas, lietas un laiks, ko nevar aizmirst. Paldies tiem dzelzs vīriem, kuri uz koka kuģiem iznesa



A. Vjaters (no kreisās), I. Vītols, A. Tirzmalis, G. Zeibots, Ē. Grāmatnieks.



Latvijas vārdu pasaulē. Latvija bija, ir un būs jūras lielvalsts!"

Šo pārliecību klātesošie stiprināja salidojuma gaisotnē Ainažu Tautas namā, ko savulaik uzcēlis Ainažu pilsētas galva tālbraucējs kapteinis Jānis Asars. Mecenāts, kura vārdu ainažnieki piemin ar dziļu godbijību (viņa meita Ilga Sūna Asaru zemi novēlēja dzimtajai pilsētai, un nu uz tās slejas mūsdienīga mājīga estrāde, kas kā reizi radīta satikšanās priekiem vasarās tuvākā nākotnē).

Salacgrīvas mūzikas skolas pedagoga Vitālija Bogdanoviča skandētās jūras dziesmas bija pateicīgs fons jūrnieceības veterānu sumināšanai, par ko bija parūpējusies Jūrnieceības savienība un komercfirma "Hanza Jūras aģentūra". Tās vadītājs Andris Jurdžs, viens no Jūrnieceības savienības dibinātājiem, nesa sveicienus īstā burinieku gadsimta stilā – pa Kihnu Jena modei ar Karību jūras rumu, kas dziedē visas kaites. Jūras veterānus sveica Latvijas Jūras administrācijas direktors Jānis Krastiņš un Jūrnieceku reģistra vadītājs tālbraucējs kapteinis Jāzeps Spridzāns. Pasaulē ir 13 000 Latvijas jūrnieceku, kuri ik gadu atved uz dzimteni 360 miljonus eiro – ģimenei, investīcijām, jaunās paaudzes izglītošanai.

Salacgrīvas novada domes priekšsēdētājs Dagnis Straubergs šajā tikšanās reizē īpaši uzsvēra izglītošanās aspektu. Kā noturēt jaunus savā Tēvzemē, pie jūras? Ja jaunieši nobalsos ar kājām un aizbrauks no novada, kas tad to cels

un veidos nākotnē?! Vai aiz viņiem paliks gaismas salas jeb bākas, par ko tik izteismīgi neakadēmiskā stilā Tautas namā stāstīja Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas vadītājs Andris Cekuls. Viņš, turpinot jūrnieceības vēstures entuziasta Arvja Popes aizsākto, pēta "zvaigznes krastā", jo bāku vēsture nūdien ir tā, ar ko Latvija var lepoties. Arī mūsdienās, ko, papildinot referentu, uzsvēra Jūras administrācijas direktors hidrogrāfs J. Krastiņš. Lai kāda supermoderna tehnika šobrīd palīdz kuģošanas drošībā, bāku nozīme neizgaist, saglabājot kaut vai muzejisko vērtību. Tam apliecinājums ir arī 1987. gadā no jūras izceltā Ainažu ostas vilņlauža bāciņa, kas rāda ceļu uz Jūrskolā muzeju K. Valdemāra ielā. Par tās glābšanas akciju izteismīgi liecina Anša Kuka fotogrāfijas, kurās redzams arī zvejnieku kopsaimniecības "Brīvais vilnis" leģendārais pel-došais celtnis "Titāns".

Jācer, ka meitenes un puisi no Krišjāņa Valdemāra Ainažu pamatskolas, kuri tik sirsnīgi uzrunāja salidojuma dalībniekus, arī paši dienās paliks draugos ar jūru.

Ainažu jūrskolas muzejam ir daudz draugu. Šoreiz salidojumu atbalstīja Ventspils brīvostas pārvalde un Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieceku arodbiedrība.

I. Erdmanes vadītā kolektīva pašai ziedzība jūrnieceku aprindās tiekti augsti vērtēti. Kolektīva vēstule par valsts atbalstījuma piešķiršanu

ilggadējam Latvijas Jūrnieceības savienības valdes priekšsēdētājam Antonam Vjateram Ordeņu kapitulā ir sadzirdēta un Valsts prezidents to ir redzējis. Un tā vien gribētos, lai Ordeņu kapituls novērtē paša Ainažu jūrskolas muzeja darbinieču devumu Tēvzemes apzināšanā, jūrnieceku daudzinājumā un kopābūšanas prieka radīšanā. Ainaži ir latviešu jūrnieceku Meka, pateicoties arī šodienas darbarūkiem, kam atzinības nekad nebūtu par daudz!

## Privātais muzejs Mērsragā "Saieta nams"

"Kādreiz šeit bija zvejnieku sēta, bet tagad ierīkots privāts muzejs „Saieta nams”. Tas tika atvērts 2000. gada septembrī. Šī ir Mērsraga pagasta vecākā ēka, kas celta 1811. gadā un atrodas tikai kādus simt metrus no Mērsraga piejūras plavām,” stāsta muzeja īpašnieks Gunārs Ozols, kurš pats kādreiz bijis zvejnieks. Kā šurp nokļuvuši muzeja eksponāti? Ozols stāsta, ka te viss ir paša savākts. Iesākumā darbojies viens, vēlāk iesaistījusies arī ģimene. Zvejnieku ciemos īpaši sekojuši modei, jo vīri brauca tālās jūrās un mājās pārveda dažādas smalkas lietas – apģērbus, audumus, rotas un arī īstu kafiju. Lūk, piespraude ar zaļiem akmentīņiem,



ko kāds kapteinis atvedis savai sievai ap 1870. gadu. Kapteinis jau sen aizkuģojis mūžības jūrā, arī viņa mīļotā sieviete sen vairs nav šai saulē, bet šāds it kā necils priekšmets spēj uzburt romāna cienīgu ainu par laikiem, kad drošsirdīgi vīri ar buriniekiem kuģojuši tālās jūrās, bet sievas gadiem gaidījušas viņus mājās. Tieši jūras piekrastē viss jaunais ienāca daudz ātrāk. Ja redz lielo pasauli, tā ienāk tavā dzīvē. Par savu uzdevumu Gunārs Ozols uzskata savākt iespējami daudz

►►► 54. lpp.



▶▶▶ 53. lpp.

ekspozitū, jo citādi vērtīgas vēstures liecības aizies zudumā. Muzejā var iepazīt sadzīvi, kāda tā bijusi Mērsragā un tā apkārtnē 19. gadsimta beigās un 20. gadsimta sākumā. Priekšmeti savākti galvenokārt Mērsragā, arī Talsu rajona jūrmalcīmos un pārējos tuvējos ciemos. Pēdējā laikā par muzeju esot liela interese, šeit iegriežas daudzi, arī ārzemju viesi.

“Ja kāds piekļauvē, veru muzeju vajā, te gaidīti ir visi,” saka Gunārs Ozols, un man nav pamata viņam neticēt.

## Engures jūrskolas piemiņas ekspozīcija

Engures jūrskolas piemiņas ekspozīcija veltīta Engures jūrskolai, kas dibināta 1875. gadā kā ceturtno



desmit Krišjāņa Valdemāra jūrskolām, kā arī Engures pagasta, jūrniecības un zvejniecības vēsturei.

## Rojas Jūras zvejniecības muzejs

Rojas Jūras zvejniecības muzejs izveidots 1968. gadā kā zvejnieku kolhoza “Banga” muzejs. Muzeja pašreizējā interaktīvā ekspozīcija stāsta par piekrastes ciemu vēsturi dažādos laika posmos. Viesojoties Rojas muzejā, uzzināsi par Krišjāņa Valdemāra devumu Kurzemes un Latvijas kuģniecības attīstībā, burinieku būvi mūsu piekrastē, zvejniecību un zivju apstrādi no sendienām līdz pat mūsdienām, padomju okupācijas laiku Rojā, kad šeit bija viens no bagātākajiem kolhoziem Latvijā – zvejnieku kolhozs “Banga”. Muzejā apskatāma arī ekspozīcija par līviem un Līvu krastu, un par personībām, kas Rojas vārdu nesušas tālāk Latvijā un pasaulē.



## Piejūras brīvdabas muzejs Ventspilī

1954. gadā dibināto muzeju būtībā var uzskatīt par etnogrāfisku muzeju, kura gadsimtiem senie eksponāti liecina par šīs puses ļaužu darbu, sadzīvi un tradīcijām.

Lai gan muzeja krājumā ir vairāk nekā 20 000 priekšmetu, kas atspoguļo latviešu un lībiešu zemnieku un zvejnieku dzīvi, apskatei izvietoti tikai aptuveni 600 eksponāti, no kuriem mazākais ir adata pludiņu piešūšanai pie tīkla.

Šobrīd tas ir vienīgais tieši zvejniecībai veltītais brīvdabas muzejs Latvijā ar zvejnieku sētām, klētīm un vējdzirnavām no Užavas pagasta, dūmnamiem, kūpinātavām, tīklu būdām un citiem novada celtniecībā un sadzīvē raksturīgiem eksponātiem.

Piejūras brīvdabas muzejā ir apskatāma arī plaša jūras zvejas laivu un Baltijas valstīs lielākā enkuru kolekcija ar vairāk nekā 100 eksponātiem no 17. gs. līdz pat mūsdienām. No lielākajiem enkuriem Jūrmalas parkā ir izveidota Enkuru taka.

## Pāvilostas novadpētniecības muzejs

Zinātnieki pierādījuši, ka Pāvilosta ir tā vieta Latvijā, kur ir visvairāk saulaino dienu gadā. Pāvilosta jeb Āķagals, kā to kādreiz sauca, ir vieta, kur, tā vienkārši ejot pa ielu, pēkšņi var iekāpt tieši jūrā, bet, ejot pa galveno ielu, var ieiet tieši Pāvilstas novadpētniecības muzejā.

Ja vēlaties ko uzzināt par Pāvilstas vēsturi, tad Pāvilstas novadpētniecības muzejs un laivu māja ir īstā vieta. Patī ēka, kurā iekārtots muzejs, būvēta 1897. gadā un ir pirmā mūra ēka Pāvilstā. Muzejs lepojas ar daudzām unikālām lietām – Sakas pagastā atrastajiem akmens un kaula cirvjiem, kaltām bronzas saktām un jostām un pat tādu darba rīku, kāda nav pat Etnogrāfiskajā brīvdabas muzejā, – medus spiedi. Kopumā muzeja krājumos glabājas vairāk nekā 8000 priekšmetu. Laivu mājā apskatāmi muzeja lielmēra eksponāti. 2012. gadā pirmo reizi apmeklētājiem tika atvērts arī mansarda stāvs, kur visa gada garumā apskatāmas dažādas izstādes.

Dažādi ir ceļi, pa kuriem eksponāti nonāk muzejā. Liels krājums eksponātu bija savākts jau muzeja pirmās direktores laikā, to arvien papildina un papildina muzeja tagadējā direktore Irina Kurčanova. 2007. gadā, kad kolhozs „Dzintarzeme” atzīmēja sešdesmit gadu jubileju, daudzi vecie zvejnieki sāka nest uz muzeju bīdes un citas muzejam noderīgas lietas. Ir





pierakstīti arī stāsti gan par kolhozu, gan vēl vecākiem laikiem. Savukārt pāvilostnieks Haralds Lukševics ir ļoti aktīvs novada vēstures pētnieks un muzejam uzdāvinājis savu sarakstīto grāmatu par Pāvilostu, kas ir tikai divos eksemplāros – viens viņam, otrs muzejam, un tā ir hronika.

## Liepāja vēl joprojām bez sava jūras muzeja

Šāda muzeja Liepājā reāli nav, tā ir tikai vīzija par to, kā būtu, ja būtu.

Liepājas muzejs vairāk nekā 10 gadu loloja Liepājas jūrniecības muzeja atjaunošanas cerību, taču finansiālu apsvērumu dēļ tas nav vainagojies ar panākumiem. Aizvadīto gadu laikā bijušas dažādas koncepcijas, diskusijas un projektu meti. Liepājā ir bijuši vairāki mēģinājumi parādīt ostas vēsturi. Savulaik Liepājas muzejs ostas vēsturei veltītu ekspozīciju bija iekārtojis tā sauktajā Pētera I namiņā Kungu

tā projekts visai nopietni jau tiekot apspriests Liepājas domē.

Arī domes priekšsēdētāja vietnieks pilsētas attīstības un sadarbības jautājumos Gunārs Anšņs, runājot par Eiropas naudas sadali, sēja cerību, ka varētu tapt ilgi gaidītais jūrniecības muzejs.

Aleksejs atzina, ka jaunā projekta ambīcijas ir visai lielas – neatpalikt no Tallinas Hidroplānu ostas muzeja. “Ir ambīcijas, ar kurām mēs vērsim šo muzeju valā, bet kā tas tiks realizēts, lai paliek noslēpumā līdz atvēršanai, ko plānojam 2017. gada pavasarī,” stāstīja Aleksejs.

Tomēr nu jau dažādās auditorijās tiek runāts nevis par muzeju, bet ekspozīciju, kas būtu saistīta ar vētras tēmu. Portāls “Irliepaja.lv” jautājumu par kuģniecības muzeja projektu uzdeva domes priekšsēdētāja vietniekam izglītības, kultūras un sporta jautājumos Vilnim Vitkovskim, un viņš atzina, ka, lai gan jūrniecības muzejs ir sen lolots

izbūvi ar visām no tā izrietošajām sekām. Šāds temata pavērsiens arī pavērs lielisku iespēju veidot interaktīvu ekspozīciju, ko nosacīti varētu saukt par jūrniecības muzeja pirmo kārtu.”

## Idejas kā ziepju burbuļi vējā

Skumji, bet pie mums labas idejas un projekti izšķīst kā ziepju burbuļi vējā.

Deviņdesmito gadu sākumā tā notika ar Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja enerģiskās direktores Klāras Radziņas sapni par Kuģniecības muzeja mājvietu Danenšterna namā. Bet viss iesākās ļoti cerīgi: Danenšterna nams tika nodots muzeja pārziņā, izdevās pārliecināt toreizējo “Latvijas kuģniecības” prezidentu Pēteri Avotiņu, ka Latvijai ir vajadzīgs savs kuģniecības muzejs, un “Latvijas kuģniecība” nama restaurācijai un muzeja izveidei pārskaitīja aptuveni 3,6 miljonus ASV dolāru. Sākās vērienīgi restaurācijas darbi, bet tad, kā par nelaimi, nāca ugunsgrēks un jumtu vajadzēja likt no jauna. Vēl nedaudz vēlāk nāca Motte ar Nekustamā īpašuma aģentūru un Danenšterna namu pārņēma savā pārziņā. Līdz ar to sapnis par kuģniecības muzeju bija izsāpnots. Tagad, šķiet, arī liepājnieku sapnis par jūrniecības muzeju paliks tikai sapnis.

Visā šajā stāstā ir arī kāda laba ziņa: mums nekad nav trūcis un arī tagad netrūkst cilvēku, kuri ne tikai par savu darbu, bet arī par savu misiju uzskata Latvijas jūrniecības, kuģniecības un zvejniecības vēstures pētīšanu, izziņāšanu un dokumentēšanu. Ir pierakstīti tūkstošiem atmiņu stāstu, muzeju fondos glabājas desmiti tūkstošu priekšmetu un fotoattēlu.

Putekļiem klātas pagātnes relikvijas gaida savu lielo stundu. Varbūt kādreiz notiks brīnums, sakrītīs visas trīs vajadzīgās lietas: laba ideja, ar labo ideju apsēsti, pat inficēti ļaudis, un nauda, un Latvijā, nav svarīgi, Rīgā, Liepājā, Ventspilī vai kādā piejūras ciemā, durvis vērš LATVIJAS JŪRNICĪBAS MUZEJS.

Jo vēstures izziņāšana taču paver durvis uz nākotni.■

Anita Freiberga



ielā 24/ Bāriņu 32, kas tolaik atradās Liepājas muzeja apsaimniekošanā, bet pēc ēkas denacionalizācijas 20. gadsimta deviņdesmitajos gados ekspozīcija par Liepājas zvejniecības un kuģniecības vēsturi tapa Hikes ielā 9, taču 2005. gadā apmeklētājiem tā tika slēgta nesakārtoto īpašuma attiecību dēļ. Bijušās nodaļas bagātīgais krājums par Liepājas jūrniecības un ostas vēsturi joprojām tiek papildināts un saglabāts.

Kad vasaras vidū Liepājas muzejā satiku jauno vēsturnieku un muzeja darbinieku Alekseju Krišku, kurš pēc studiju pabeigšanas strādā Liepājas muzeja Jūrniecības nodaļā, uzzināju, ka nu gan ir pavisam tuvu tas laiks, kad īstenosies sapnis par jūras muzeja izveidi Liepājā, jo

projekts un savulaik tapuši vērienīgi meti, tāds megaprojekts ne šodien, ne arī tuvākajā nākotnē nebūs iespējams.

Tagad, kad pavērsies iespēja iegūt līdzekļus no ES Zivsaimniecības fonda, ideja par jūrniecības muzeju esot “konkretizējusies” ar vētras tēmu saistītā ekspozīcijā.

“Šobrīd noris darbs, lai visus faktorus, arī finanšu jautājumu, saliktu veiksmīgi kopā.”

Vitkovskis atzina, ka tieši finanšu jautājums līcis izšķirties par labu šāдай ekspozīcijai, jo jūrniecības muzeja finansēšanai līdzekļu varētu nepietikt. “Vētras tēmai ir vēra ņemams pamatojums – ar to saistīta Liepājas kā pilsētas rašanās, tieši vētras pamudināja sākt ostas



# Populārākais muzejs Igaunijā

Mūsu kaimiņi igauņi ir tikpat lieli jūrā braucēji kā mēs, latvieši! Ainažu vecā jūrskola ir pirmā jūrskola arī Igaunijā, šeit plecu pie pleca mācījušies latvieši un igauņi, lai pēc tam savos kuģos vagotu visas pasaules jūras un okeānus! Tā man ar zināmu lepnību atgādina Ainažu vecajā jūrskolā šovasar.

Arī igauņi, sekojot viedajam Krišjāņa Valdemāra aicinājumam, piekrastē un salās būvē buriniekus tikpat naski kā Latvijas jūrmalciešos un dodas ar tiem jūrā. Šai ziņā mums bijis daudz kas kopīgs. Arī šajos laikos mūsu ziemeļu kaimiņi tur cieņā savu jūrniecības vēsturi, un 2012. gada pavasarī atvērtā jaunā jūras lietu vēstures ekspozīcija Hidroplānu ostā kļuvusi par visapmeklētāko muzeju Igaunijā ar vislielāko ārzemju tūristu skaitu. 2014. gadā Hidroplānu osta guva arī lielu starptautisku ievērību un saņēma speciālbaltu nomināciju "Gada muzejs Eiropā". Jāatzīst, ka jūras lietas Igaunijā bauda arī valsts uzmanību un atbalstu – 2016. gada Igaunijas Kultūras ministrija

nominējusi par Jūras kultūras gadu, tā fokusējot sabiedrības uzmanību to seno ieražu un kultūras tradīciju virzienā, kuras saistītas ar jūru. Māksla un dzīve pie jūras un kopā ar to – tāds akcents bija nozīmīgs aizvadītā gada kontekstā mūsu



kaimiņvalstī. Galvenais – saglabāt vēstures mantojumu, kurš stāsta par jūru, rada cieņu un mīlestību pret to, saka igauņi.

Igaunijas Jūras muzeja pirmsākumi meklējami pagājušā gadsimta divdesmitajos gados, kad kopā sanāca bijušie jūrnīki un jūras lietu entuziasti, lai radītu pirmo ekspozīciju par jūras lietām Igaunijā. Pirmsākums nav bijis liels, tas satilpis divās istabās, taču interese par to bijusi liela. 1934. gadā tiek radīts īpašs fonds Jūras muzeja dibināšanai, un jau pēc gada, kļātesot Valsts prezidentam, tas ver durvis svinīgā ceremonijā. Kara gadi izkaisa jaunradīto ekspozīciju pa citiem muzejiem, daļa tiek pārvesta uz Sāremā.



Stabilu un paliekošu vietu muzejs iegūst vien 1965. gadā, kad tam tiek ierādītas telpas Tallinas vecpilsētā, tur, kur slavenais pilsētas nocietinājumu lielgabalu tornis Resnā Margarēta. Te jūrniecības ekspozīcija iegūst tobrīd nepieciešamos plašumus. Senas kartes, kuģu modeļi, navigācijas iekārtas, fotogrāfijas un vēl milzums citu eksponātu stāsta par to, kā kuģojuši šajā Baltijas jūras daļā senlaikos. Eksponātu skaits aug, līdz pēc neatkarības atjaunošanas pat Resnā Margarēta kļūst par mazu un tajā visus dārgumus vairs nevar ietilpināt.

Atisinājums tiek rasts, dodot jaunu dzīvi senajam hidroplānu angāram – unikālai būvei, kas tapšanas laikā pirms simt gadiem ir pirmais tik liels dzelzsbetona apjoms, kurš arhitektoniski izveidots bez balstiem un uzbūvēts blakus Pēterā I laika jūras cietoksnim. Padomju laikos šī teritorija bija slēgta, ar augstu slepenības statusu, jo tur atradās padomju armijas municijas noliktavas. Tā nu pēc pamatīgas restaurācijas un rekonstrukcijas 2012. gada 11. maijā durvis vēra Jūras muzeja jaunā daļa – Hidroplānu osta, kas ātri iemantoja popularitāti.

Ieejot lielajā angāra hallē pirmo reizi, patiesi aizraujas elpa. Tā pārsteidz ar izmēriem – ekspozīcija izvietota 6500 kvadrātmētru lielā platībā. Interesantais telpas dizains, interaktivitāte, modernās gaismu sistēmas un paši eksponāti nelielā vilties. Te ir ko redzēt gan lieliem, gan maziem, un te var pavadīt vai veselu dienu. Ekspozīcija izkārtota tā, ka jūras lietas skatāmas trijos līmeņos: tas, kas paslēpts zem ūdens, kas atrodas uz ūdens virsmas un arī gaisā virs tās. Ekspozīcijā zvaigžņu netrūkst, bet par visspožāko no visām pašī īgaunī uzskata savu zemūdeni “Lembit”.

“Lembit” būvēta Anglijā 1936. gadā par tautas saziēdotiem līdzekļiem. Zemūdene spēj izlikt jūras mīnas un pēc Igaunijas neatkarības zaudēšanas piedalās militārajās akcijās Otrā pasaules kara laikā Baltijas jūrā jau ar sarkano karogu mastā. Otra tāda pati īgaunū zemūdene “Kalev” nogremdēta



1941. gada oktobrī. Pēc kara “Lembit” tiek rūpīgi pētīta, un, kā apgalvo militārie eksperti, dažs labs tehniskais risinājums no tās vēlāk iekļauts padomju pēckara zemūdenū konstrukcijā. Tagad zemūdenes

iekštelpas atjaunotas, izmantojot oriģinālās angļu skices, tāpēc netrūkst pat sarkankoka galdu un sienas paneļu no tā paša materiāla. Ikvienš apmeklētājs var ienirt zemūdenes vēderā un novērtēt, kādas sajūtas bijušas tiem 32 komandas jūrnikiem, kuri te dzīvojuši. Šaurība bijusi liela, puse komandas guļējusi torpēdu nodalījumā teju uz pašiem kaujas šāviņiem. Dienēt te ņēmuši tikai tādus, kam augums nav pārsniedzis 1,65 m.

Īpaši šim muzejam uzbūvēta lidmašīna – hidroplāna “Short 184” kopija, kam pasaulē nav analoga. Tieši no šāda hidroplāna noņemot torpēdu, savulaik ticis nogremdēts pirmais kuģis gaisa uzbrukumā ar torpēdām. Starp citu, hidroplānu angārs savulaik būvēts ar nodomu tur bāzēt astoņas tieši tādas lidmašīnas.

Vēl angārā apskatāms viens no senākajiem Igaunijas ūdeņos atrastajiem vrakiem. Tas datēts ar 1550. gadu un, iespējams, bijis tirdzniecības kuģis. Metāla konstrukcijas ļauj nojaust, ka senais kuģis nav bijis no mazajiem. Vēl angārā apskatāmas buru un zvejas laivas, navigācijas iekārtas, jūras mīnas un lielgabali, kas izmantoti kuģu un krasta artilērijā, un vēl citi eksponāti. Angārā tiek izstādītas arī maināmas ekspozīcijas par dažādiem tematiem. Nesen skatītājiem tika piedāvāta ekspozīcija par jūras polārpētniecību “Polārā telpa”

►►► 58. lpp.



►►► 57. lpp.

ar nākotnes polārstaciju projektiem un modeļiem, šobrīd skatāma Zviedrijas vēstures muzeja ceļojošā izstāde "Vikingi – dzīve leģendas ēnā", kas stāsta par vikingu ieražām un ir bagātināta ar visai plašu vēsturisku priekšmetu klāstu. Tā būs aplūkojama līdz nākamā gada janvāra vidum.

Un, protams, nevar nepieminēt blakus angāram pietauvoto unikālo, nu jau vairāk nekā 100 gadu veco ar tvaika mašīnu darbināto ledlauzi "Suur Töll" jeb "Lielo Tilu". Varenais divu dūmeņu ledlauzis būvēts Vācijā 1914. gadā ledus laušanai tieši Somu jūras līcī un Baltijas jūrā. Tā mašīnas jauda sasniedza 5880 zirgspēku un spēja kuģa 73 metrus garo un 17 metrus plato vareno korpusu dzīt cauri lediem pat visbargākajā salā. Kuģa maksimālais ātrums bija 14 mezgli, visu kuģa darbību nodrošināja 123 vīru apkalpe. Tobrīd tas bija viens no spēcīgākajiem ledlaužiem pasaulē. Laikmetu griežos tā mastā plīvojuši Krievijas, Somijas un Igaunijas karogi. Vareno kuģi var izstaigāt pilnībā, sākot no mašīntelpām un kurtuves un beidzot ar kapteiņa un kuģa virsnieku apartamentiem, skatot, kādi tie bijuši pirms simt gadiem. Otru tādu unikālu vēsturisku kuģi tuvāko valstu ostās vai muzejos aplūkot neizdosies. Speciālisti teic, ka tas esot viens no trim ledlaužiem, kas pasaulē saglabāties kopš būves laikiem 20. gadsimta sākumā.

Vasarā šeit var izstaigāt tuvumā esošo ostas krastmalu un aplūkot citus izstādītos kuģus, kuri beiguši aktīvās darba gaitas. Baudot atpūtas brīdi, apmeklētāji var padzert kafiju ar kūku vai paēst pusdienas muzeja telpās angāra iekšpusē iekārtotajā kafejnīcā. Pie ieejas atrodas suvenīru veikaliņš. Tā kā šo rindu autoram ir bijusi izdevība apmeklēt arī daudzus citus jūras muzejus tuvākās un tālākās kaimiņzemēs, vīgam subjektīvi šķiet, ka, izveidojot jauno Hidroplānu ostas muzeju kā modernu un atraktīvu jūras vēstures izziņas vietu, igaunji ļoti daudziem ir izgriezuši pogas. Ja neticat – aizbrauciet un pārliecinieties paši! ■

Normunds Smāļinskis

# Bibliokuģis uzņem kursu

**"Prāta gaisma rada kuģniecību un nāk no kuģniecības" – šie Krišjāņa Valdemāra vārdi ir likti pamatā idejai par bibliokuģi "Krišjānis Valdemārs", kas pierakstīts Salacgrīvā.**

2016. gada 19. februārī Salacgrīvas novada bibliotēkā pulcējās jūrlietu entuziasti, kuri vēlas te pēc gadiem redzēt interaktīvu jaunatnes centru, kam pamatā būtu bibliotēka ar mācību un izziņas telpām – mezglu siešanai, tīklu lāpīšanai, navigācijas un radiosakaru iemaņu apgūšanai. Jā, arī kuģa komandtiltiņš – kuģu vadīšanas simulators, kas, protams, ir dārgs pamatlīdzeklis. Jungu apmācībai noderēs jollas, klinšu siena, virvju kāpnes un burinieka masts ar visu takelāžu. Tāpat baseins, kur mācīties cilvēku glābšanu uz ūdens, rāpšanos glābšanas plostā utt.

Taču, kamēr top bibliokuģa forma, tā komanda, Salacgrīvas novada bibliotēkas vadītājas Hedvīgas Ineses Podziņas uzrunāta, realizē dažādus projektus jūrniecības veicināšanai un jauniešu ieinteresēšanai ar kuģniecību saistītos arodos.

Kopā ar jaunsargu instruktoru Ojāru Liedeskalniņu esam bijuši jaunsargu nometnēs pie Āraišu ezera, Saldū, Viļķenē un Kuivīžos, kur jauniešus uzrunāja mūsu daudzsoļšie tālbraucēji kapteiņi Ivo Logins un Normunds Vilkaušs, jūrniecības veterāni Artūrs Zēgelis un Gunārs Nartišs. Kopā ar bibliokuģa patronu kinorežisoru Jāni Streiču tikāmies jauniešu sporta nometnē Mazirbē, radošā darba vakarā Kolkā, Pārventas bibliotēkā Ventspilī un Zvejniekciema vidusskolā.

Kuģa goda kapteinis ir Ventspils ostas kapteinis Arvīds Buks, tādēļ atceres vakars tālbraucējam kapteinim Arvidam Ludevīkam Pārventas bibliotēkā izvērtās sirsnīgs un dziļi personisks. Vēsturniece Ingrīda Štrumfa un A. Ludevika meita Gunta Bomkalne dziļā godbijībā pieminēja izcilo jūrniecības darbinieku.

Zvejniekciema vidusskolā kopā ar J. Streiču atminējāmies leģendāro

zemūdenes "Ronis" komandieri Hugo Legzdiņu, un šo tikšanos īpaši vērtīgu, pēc skolēnu domām, radīja H. Legzdiņa dēla Kārļa klātbūtne. Tieši Zvejniekciemā ģimene pavadījusi daudzas vasaras.

Šīsvasaras bibliokuģa aktivitātes noslēdzās ar Vidzemes 7. patriotiskās dzejas festivālu, kam šogad izvēlēta devīze "Latvji, brauciet jūrīņā!". Salacgrīvas kultūras namā pulcējās skolēni un skolotāji, kam tuva dzeja un jūra.

Savukārt 2. decembrī, Krišjāņa Valdemāra dzimšanas dienā, bibliokuģis jauniešus aicināja uz zibakciju Rīgā – "Atrodi Brīvības pieminekli Valdemāru!".



Visi šīsvasaras pasākumi no Ainažiem Vidzemes jūrmalā līdz Pāvilostai Kurzemē nesuši gandarījumu. Daudzreiz ar mums bija kopā Latvijas Jūras akadēmijas studenti (Kolkā arī pats LJA rektors profesors Jānis Bērziņš), savā jubilejas gadā četras reizes ar jauniešiem tikās mūsu kino izcilība Jānis Streičs, un to visu regulāri sociālajos tīklos (*eurow Fonds*, *Facebook*, *draugiem.lv*) attēloja mūsu video meistars Raivis Struncēns.

Nākamgad turpināsim gan ar tikšanos Andrejostā, gan apraugot, kā aug mūsu draugu stādītās Rīgas masta priedes, jo bibliokuģim der tikai stipri masti un pārliecināti jūras ideju paudēji. ■

Gints Štīmanis

# Ja būtu jādzīvo vēlreiz, atkal kļūtu par jūrnieku

“Esmu dzimis tālu no jūras, Orlas apgabalā, skolu pabeidzu Makejevkā, tas ir Donbasā, Ukrainā. Kad mācījāties 10. klasē, mana drauga tēvs bija aizbraucis atpūsties uz Odesu un tur iepazinies ar jūrskolas direktoru. Tolaik jūrnieka profesija bija prestiža, draugs nolēma stāties jūrskolā, un es kopā ar viņu. Tikai draugs neizturēja iestājekāmenus, es izturēju un tā arī sāku mācīties jūrskolā,” atceras kapteinis Jurijs Sopovs.

## Uz Baltiju sūtīja tikai labākos

Rīgā Jurijs nokļuva 1959. gadā, kad, kā jau padomju laikos bija parasts, tika norīkots darbā pēc sadales. “Uz Latviju braucu pirmo reizi. Mēs zinājām, ka uz Baltiju sūta tikai pašus labākos, tas skaitījās ļoti prestiži. Latvija un Rīga uz mani atstāja ļoti spēcīgu iespaidu, taču nezināju, ka te “iesprūdišu” uz visu mūžu.”

Pirmā darba vieta Jurijam bija uzņēmums “Balttehfлот”, viņš strādāja uz kuģiem, kas veica padziļināšanas darbus. Pēc sadales jaunajam speciālistam bija jānostrādā trīs gadi, kad tie bija pagājuši, jaunais stūrmanis pārgāja darbā uz Rīgas refrīžeratorflotes bāzi.

“Refrīžeratorflotē nostrādāju līdz pat 1987. gadam, kad to likvidēja un vietā izveidoja Rīgas traleru un refrīžeratoru flotes bāzi. Sāku strādāt par kapteiņa jaunāko palīgu, man paveicās, jo mans kapteinis bija Vladimirs Kuļiņičs, viens no labākajiem kapteiņiem, leģendārs jūrnieks, ne velti viņa vārdā 1981. gadā tika nosaukts kuģis. Man bija iespēja pārņemt viņa pieredzi, viņa vadībā es izaugu līdz kapteiņa vecākajam palīgam. Pats par kapteini braucu uz kuģiem “Nemuna” un “Jugla”, bet 1985. gadā kļuva par flotes galveno stūrmani,” stāsta J. Sopovs.

Pēc refrīžeratorflotes kapteinis Sopovs nonāca Rietumu baseina zivrrūpniecības apvienībā, saīsināti dēvētā par “Zapribu”. Tā bija institūcija, kas centralizēti vadīja un

nodrošināja zivrrūpniecības organizācijas un uzņēmumus. ““Zapribas” darbība aptvēra ļoti plašas teritorijas. Tās visas bija sadalītas zvejas rajonos. Es sākotnēji strādāju zvejas rajonā pie Argentīnas, biju rajona priekšnieka vietnieks kuģošanas drošības jautājumos, pēc tam Klusā okeāna zvejas rajona priekšnieks.

Tad sākās “perestroika”, sākās neatkarība, un viss mainījās. Aizgāju strādāt uz privātfirmu “Argos”, 90. gadu sākumā tai bija daudz kuģu. Strādāju arī par pasniedzēju DNV mācību centrā, taču pienāca laiks, kad jaunieši aizvien mazāk nāca mācīties. Kopš 2007. gada esmu dispečers firmā “PKL,” kapteinis Sopovs īsumā pārstāsta savu darba mūžu.

## Kapteinis labi pazina savu komandu

Katram jūrniekam gadās piedzīvot arī gluži ekstrēmas situācijas. Jurijs Sopovs atceras, kā, strādājot uz tankkuģa, vajadzējis pārsūknēt atvesto mazutu uz citiem kuģiem. Tas noticis ziemeļos, pie Lāču salas, un gaiss bijis tik auksts, ka mazuts sastindzis caurulēs, kas savienoja kuģus, kaut gan uz kuģa darbojies apsildes sistēma. “Nav jau arī nekāds brīnums – degvielu ņēmām Kanāriju salās, kur temperatūra bija vismaz plus trīsdesmit un vēl vairāk. Visādi jau ir gadījies,” piebilst kapteinis Sopovs.

Divas vai trīs reizes šaurumā starp Grenlandi un Islandi pabūts pašā ciklona centrā. Spēcīgās vētrās visbiežāk gadījies iekļūt ar

kuģi “Burja”. Ej nu sažini, varbūt kuģa nosaukums pie vainas. Taču J. Sopovs šo kuģi atceras ar labu vārdu – tas bijis izcili ātrs, parasti apsteidzis citus kuģus. Vienīgais, ko apsteigt neesot izdevies, bijis pasažieru laineris “Queen Elizabeth”.



Kapteinis Jurijs Sopovs. Septiņdesmitie gadi.

Gadījies arī tā, ka, atrodoties kādā no Āfrikas ostām, valstī sākusies revolūcija. Tā jau ir pavisam neprognozējama situācija. Tomēr, lai ko nāktos piedzīvot, jūrniekam ir jādara savs darbs. J. Sopovs uzskata, ka svarīgi bijis tas, cik labi kapteinis pazinis savu komandu. “Mēs parasti visas problēmas atrisinājām pašu spēkiem,” viņš uzsver. Tolaik kuģu komandas nereti strādāja kopā pat gadus desmit un vairāk. “Ļoti ciešā kontaktā bija jāstrādā un labi jāsaprotas kapteinim un vecākajam mehāniķim. Arī par pārējiem

Jurijs Sopovs, "PKL" dispečers.



►►► 60. lpp.

komandas locekļiem jāzina, ko no katra var sagaidīt. Sava nozīme bija tam, ka vismaz daļa virsnieku bija mācījušies vienās un tajās pašās augstskolās."

Reisi tolaik parasti ilga vismaz sešus mēnešus. Kad kuģis atgriezās savā ostā, tikai tad apkalpe tika atvaļinājumā.

Uz kuģiem padomju laikā bija kapteiņu pirmie palīgi. Nevienam nav noslēpums, ka viņi raudzījās, lai jūrnieku uzvedība un uzskati atbilstu sociālistiskās valsts priekšrakstiem. Taču pirmajam palīgam bija arī jāorganizē brīvā laika pavadīšana uz kuģa. "Es spēlēju šahu. Daudz lasīju – uz kuģa parasti bija bibliotēka gan ar tehnisko literatūru, gan daijliteratūru, turklāt gan-drīz katrs veda līdzī grāmatas. Kad mēs pusotru gadu stāvējām Somijā remontā, izlasīju "Gulaga arhipelāgu", ko Padomju Savienībā dabūt nevarēja. Visu mūžu esmu vācis grāmatas, tagad vairs nezinu, kur lai tās liek," saka J. Sopovs.

Viņš piebilst, ka uz kuģa bijis balseins. "Ar sportu vajadzēja nodarboties, lai uzturētu sevi formā. Taču kapteinim darbs faktiski ir 24 stundas diennaktī, visu laiku jābūt gatavam rīkoties un pieņemt lēmumus. Gadās, palīgs par ekstremālu situāciju paziņo burtiski pēdējā minūtē, tad viss atkarīgs no tā, cik ātra reakcija ir kapteinim. Es vienmēr saviem palīgiem teicu: "Nekad nekautrējies zvanīt kapteinim! Neprāto, ko kapteinis par tevi padomās. Kapteinis būs tev pateicīgs!" Kapteinim uz kuģa nav ar ko konsultēties, visa atbildība tiek prasīta no viņa."

Padomju laikā jūras virsnieku dzīvi apgrūtināja dažādas birokrātiskas prasības. "Taču, runājot ar saviem skolniekiem, saprotu, ka tas bija tikai tāds sākums, ja salīdzina ar šodienas birokrātiju jūrniecības nozarē," uzsver J. Sopovs.

### Parādu atdod mazbērniem

Kapteiņa Sopova ģimenē izauguši divi dēli. "Vecākais ļoti gribēja iet

manās pēdās un arī kļūt par jūrnieku, taču redzes problēmu dēļ nevarēja iziet medicīnisko komisiju. Zinu, ka viņš joprojām to ļoti nožēlo. Mana sieva diemžēl jau ir mirusi. Godīgi sakot, es tikai mūža otrajā pusē sapratu, cik ļoti smags liktenis ir jūrnieka sievai. Mums Rīgā nebija radnieku, kuri varētu palīdzēt, un sievai vienai bija jātiekas galā ar diviem maziem bērniem. Ļoti grūti bija. Tā jau ir tā jūrnieka darba negatīvā puse – faktiski neredzi, kā tavi bērni izaug," nopūšas kapteinis.

Viņš atceras, ka reiz no sešu mēnešu ilga reisa atgriezies ar bārdu un jaunākais dēlēns bēdzis prom, ne par ko nav gribējis atpazīt svešo onkuli.

"Tagad savu parādu atdodu mazbērniem," piebilst Jurijs.

Tomēr, lai kā gājis, kapteinis ir pārliecināts – ja būtu jādzīvo vēlreiz, atkal izvēlētos to pašu ceļu, atkal kļūtu par jūrnieku.■

Sarma Kočāne





# Apkopojam jūrniecības nozares 2016. gada notikumu TOP 10

Latvijas Jūras administrācija jau piekto gadu aicina jūrniecības nozarē strādājošos vai kā citādi ar jūrniecību saistītos interesentus iesaistīties aizejošā gada jūrniecības nozares aktuālāko notikumu noteikšanā, lai izveidotu nozares 2016. gada notikumu TOP 10.

Tāpat kā pagājušajā gadā, veidosim divus “topus”:

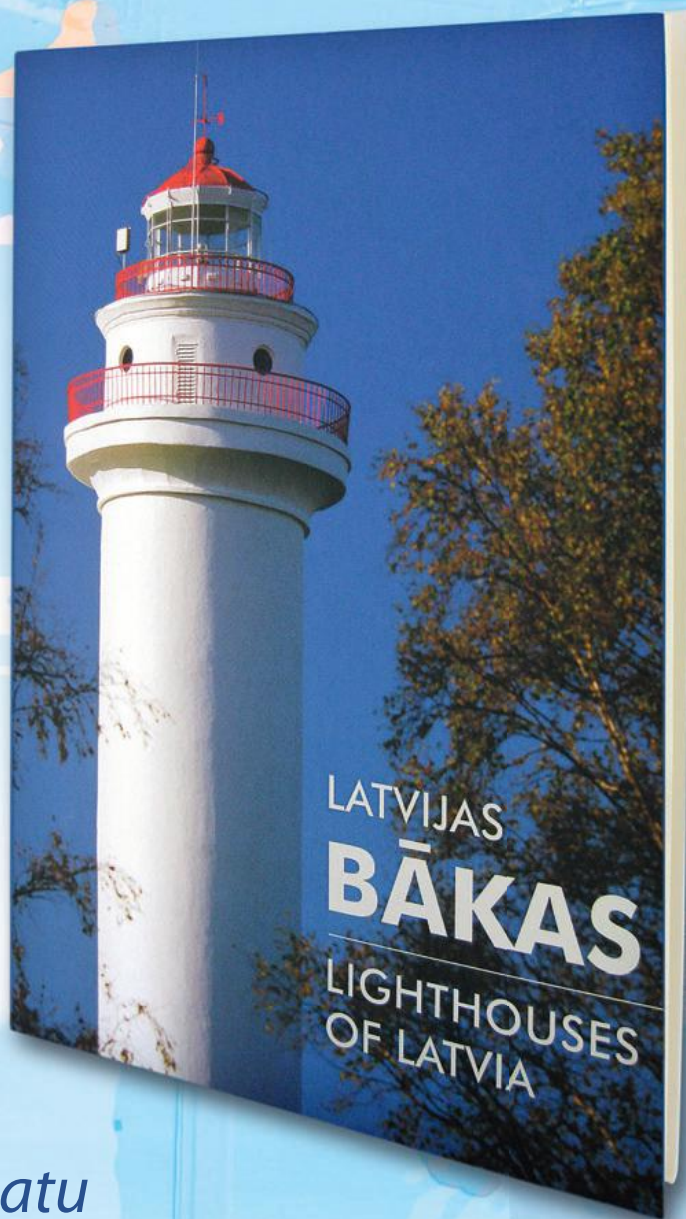
- Latvijas svarīgākie notikumi,
- pasaules jūrniecības nozares svarīgākie notikumi.

Lūgums ikvienam, kas vēlas piedalīties, atsūtīt uz e-pasta adresi [jurnieks@lja.lv](mailto:jurnieks@lja.lv) savus ierosinājumus par svarīgākajiem 2016. gada notikumiem gan pasaulē, gan Latvijā. TOP 10 tiek veidots, ņemot vērā, kuri nozares notikumi minēti visbiežāk.

Varam atgādināt, ka pagājušajā gadā starp Latvijas notikumiem pārliecinošu pirmo vietu ieņēma Latvijas prezidentūra ES Padomē, savukārt par svarīgāko jūrniecības nozares notikumu pasaules mērogā balsotāji atzina jaunā IMO ģenerālsekretāra ievēlēšanu.







Grāmatu  
**„Latvijas bākas”** var iegādāties  
Jūras administrācijas interneta veikalā  
**[www.lja.lv/mapshop](http://www.lja.lv/mapshop)**



*Māksliniecisko, informatīvo un vēsturisko grāmatu „Latvijas bākas” izdevusi  
Latvijas Jūras administrācija un Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcija*