



JŪRNIĒKS

NR. 6 (103) 2017



Laimīgu 2018. – Latvijas simtgades gadu!

**Kapteinis
Jānis Freimanis:**
“Mēs varam spēlēt
jebkādas spēlītes,
ja vēlaties, arī
demokrātiju, bet
pēdējā instance
tāpat ir kapteinis.”

2017. gads Latvijā un pasaulē

**Latvijas ostās sarūk
lejamkravu, bet pieaug
konteinerkravu apjoms**

**Patriotisms sirdī un darbos –
Latvijas jūrniecība Latvijas
simtgadei**



Apkopojam

2017. gada jūrnieceības nozares NOTIKUMU TOP 10

Latvijas Jūras administrācija jau sesto gadu aicina jūrnieceības nozarē strādājošos vai kā citādi ar jūrnieceību saistītos interesentus iesaistīties aizejošā gada jūrnieceības nozares aktuālāko notikumu noteikšanā, lai izveidotu 2017. gada nozares notikumu TOP 10.

Tāpat kā pagājušajā gadā veidosim divus “topus” – vienu par Latvijas, otru par pasaules svarīgākajiem jūrnieceības nozares notikumiem.

Lūgums ikvienam, kurš vēlas piedalīties, atsūtīt uz e-pasta adresi jurnieks@lja.lv savus ierosinājumus – svarīgākos 2017. gada notikumus gan pasaulē, gan Latvijā.

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



2016. gadā starp Latvijas notikumiem pārliecinoši pirmās vietas ieņēma jaunā jūrnieceības izglītības koncepcija un Novikontas Jūras koledžas pirmais izlaidums.

Par svarīgākajiem jūrnieceības nozares notikumiem pasaules mērogā balsotāji atzina Balasta ūdeņu konvencijas ratifikāciju un Panamas kanāla darba atsākšanu pēc vērienīgas paplašināšanas.



Saturs

LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 2 Svarīgākie 2017. gada notikumi Latvijas jūrniecībā
- 4 Gada notikumi, problēmas, fakti pasaulē
- 5 Viļņā tikās triju Baltijas valstu transporta ministri
Latvijas un Krievijas attiecībās aizvadīts salīdzinoši aktīvs gads
- 6 Iepazīstina Indiju ar Latvijas tranzīta koridora priekšrocībām
Aicina izmantot digitalizācijas iespējas un samazināt administratīvo slogu
- 8 Beigusies ostas valsts kontroles kampaņa par navigācijas drošību
- 9 Baltijas valstis nevienojas, Lietuva meklē savu risinājumu
- 10 EMSA audits par ostas valsts kontroli
Armands Murāns ieguvis starptautiski atzītu hidrogrāfa diplomu
- 12 Tikšanās ar Latvijas karoga kuģu īpašniekiem
Par Pasaules jūrniecības dienu 2017
- 13 Aktualizējas jautājums par vienota loga izveidi informācijas apmaiņai starp PSC režīmiem
Nodokļu paradīzes kuģiem
IMO ziņas
- 14 Apvienojas cīņai pret nelegālo tirdzniecību
- 15 Kad glābšanas laivas neglābj situāciju
Tankkuģis ar enkuru no dzelmes izceļ nesprāgušu torpēdu
- 16 Aktualitātes vides aizsardzības jomā

IZGLĪTĪBA

- 17 Kā popularizēt jūrnieka profesiju?
- 18 Latvijas jūrniecības izglītības iestādes 2017. gadā skaitļos
- 19 Sākas konkursa "Enkurs" 12. sezona
Datorizētā testa un eksāmenu kārtošana Jūrnieku reģistrā 2017. gadā
- 20 Stāsta par prakses iespējām un sveic stipendiātus
- 21 LJA jūrskolā realizēts "Erasmus+" programmas mobilitātes projekts
- 22 Liepājas Jūrniecības koledžas personāls pieredzes apmaiņas vizītē Melnkalnē
Palīdzēs jauniešiem sagatavoties darba attiecību uzsākšanai

JŪRĀ UN KRĀSTĀ

- 23 Lielās, vidējās un mazās intereses: kuģošanas nozare saskaras ar grūtībām
- 27 Līderu maiņa Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociācijā
- 28 Jūrnieka profesija visos laikos devusi drošu pamatu
- 30 Ilūzija par realitāti izraisa avāriju
- 31 Eiropas aktualitātes
- 33 Kuģu ekspluatācijas izmaksas pieaugs arī 2018. gadā
Jūrniecības ziņas īsumā

OSTAS

- 34 Roterdamas osta nosaka Āzijas un Eiropas kravu plūsmas
Singapūras ostas pārvalde uzstāda Ginesa rekordu
- 35 Statistika
- 36 Rīgas brīvostas ziņas
- 38 Ventspils brīvostas ziņas
- 40 "TransKazakhstan / Translogistica 2017": Latvija meklē jaunas sadarbības iespējas
Saskaņā ar HELCOM plānu hidrogrāfiskie mērījumi veikti 640 kvadrātkilometru platībā

JŪRNICĪBA LATVIJAS SIMTGADĒI

- 41 Latvijas jūrniecība Latvijas simtgadei
- 42 Bez skaļām frāzēm par patriotismu

BRĪVBRĪDIS

- 44 Veselīgs dzīvesveids un ģimeniskās vērtības
- 45 Ļoti daudz smaidījām un smējāmiem!
- 46 "Burinieks" izdzied odu priekam!
- 48 Unikāls atradums aizpilda plaiss vēstures liecībās
"Titānika" katastrofā bojā gājušā vēstuli izsolē pārdod par 166 tūkstošiem dolāru
Arktikas ledāji kūst ātrāk

Tikai viens, bet ietilpīgs vārds – PATRIOTISMS

Noskatījos cikla "Latvijas filmas Latvijas simtgadei" Askolda Sauliņa un Daiga Īvāna dokumentālo filmu "Astoņas zvaigznes". Tas ir skauds vēstījums par Latviju pirms Latvijas, pirms tās proklamēšanas un starptautiskas atzīšanas. Tas ir stāsts par jaunu puīšu patriotismu, drosmi un spēju ziedoties tautas un vēl nenodibinātas valsts nākotnes labā. Tas ir stāsts par ticību, cerību un mīlestību. Arī par sarkanbaltsarkano karogu un himnu. Dziedot "Dievs, svētī Latviju!", viņi mirka dubļos, slīga purvos, sala ziemas spelgoni un gāja zem lodēm nāvē par Latviju. Lai visi tie, kas spriedelē, ka mūsu himna vairs nav īsti moderna un iederīga 21. gadsimta sabiedrībā, noskatās "Astoņas zvaigznes" un aizdomājas par to zēnu un vīru dzīvībām, kuri izcīnīja, aizstāvēja un atkal izcīnīja Latvijas brīvību un neatkarību. Un arī par to dienu un šodienas PATRIOTISMU. Tas ir tikai viens vārds, bet tik ietilpīgs, visaptverošs un iedvesmojošs, kas cauri gadu simtiem, spītējot vāram, pārvarot bailes un izmisumu, jāvis latviešu tautai izturēt un izdzīvot.

Bet dokumentālais vēstījums atklāj arī ko citu. Politiskās spēlītes un tukšs solījums. Arī glēvulību un nodevību. Kādā sarunā arhibīskaps Jānis Vanags ir teicis: "Paiet gadu simti un tūkstoši, bet cilvēka daba paliek nemainīga."

Un tā ir taisnība – katrā no mums mājā pilnīgi viss, jo nav tikai labs un slikts, pareizs vai nepareizs, nav vienīgi balts un melns vai varonis un glēvulis. Katrā situācijā cilvēkam ir dota iespēja izšķirties, pat tad, ja liekas, ka šādas iespējas nav.

Klāt Latvijas simtgades gads. Gads kā jau gads, tas būs ar saviem priekiem un bēdām, baltajām un melnajām svītrām, netrūks katram savu izaicinājumu un ambīciju. Gribēsies pierādīt, apliecināt un sasniegt. Tas būs izaicinājuma gads arī mūsu jūrniecības nozarei: gan Jūrniecības savienībai, gan Kapteiņu asociācijai, gan kuģu īpašniekiem, gan jūrniecības mācību iestādēm, ierēdņiem, biznesmeņiem, vadītājiem un padotājiem, mums visiem. Latvijas Jūras akadēmijas un Rīgas jūrskolas studentu prakses pārskata vakarā pasniedzēja Nora Ārgale man teica: "Es vēlos pastāstīt jums ko labu. Beidzot mūsu jūrskolā notiek pozitīvas apmaiņas. Jaunajam direktoram tiešām rūp jūrskolas un mūsu audzēkņu nākotne. Skolas remontam tiek piesaistīta Eiropas nauda, un ceru, ka pavisam drīz pieņems arī jauno izglītības standartu, kas jūrskolas beidzējiem pavērs pavisam citas iespējas."

Jautāti par attieksmi pret formas tērpu, kas jāvalkā jūrniecības mācību iestāžu audzēkņiem, Rīgas jūrskolnieki atbildēja: "Forma disciplinē. Uz ielas mūs pamana. Mēs taču pārstāvam Rīgas jūrskolu!" Un tā nebija jauniešu formāla atbilde un tukši vārdi. Tas ir patriotisms.

PATRIOTISMS. Tas ir tikai viens vārds, bet tomēr tik ietilpīgs. Patriotisms nāk no mums katra un sākas ar pavisam sīkām un ikdienišķām lietām, ar mūsu attieksmi pret savu darbu, kolēģiem un līdzcilvēkiem. Un izaug patriotismā pret mūsu Latviju.

Laimīgu Jauno – Latvijas simtgades gadu vēlot,

Anita Freiberga, žurnāla redaktore



Žurnāls "Jurnieks". Latvijas Jūras administrācijas bezmaksas izdevums. Iznāk 6 reizes gadā. Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048.

Tālr. 67062125. E-pasts: jurnieks@lja.lv

Redaktore: Anita Freiberga, tālr. 29229063.

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

Ilustrācijām izmantoti Sarmas Kočānes, Anitas Freibergas, Haralda Apoga, Lindas Liepas, Agra Zihmaņa foto, foto no Igora Lapšina personīgā arhīva, Latvijas Jūras akadēmijas, Liepājas Jūrniecības koledžas, Satiksmes ministrijas, Valsts kancelejas, Rīgas brīvostas, Ventspils brīvostas, ILO, "Reuters", CNN, navaltoday.com, NATO, IMO, ESPO, ANO, IAPH un ārzemju preses foto materiāli. JA materiālus apkopoja Sarmā Kočāne. Informāciju žurnālam apkopoja un sagatavoja Anita Freiberga, informācijai izmantoti ES, EP, EK, IMO, ITF, LETA, SM, RBP, VBP, IMO un ICS, kā arī ārzemju preses materiāli.

Svarīgākie 2017. gada notikumi Latvijas jūrniecībā

Latvijas Jūras spēkiem 25

Latvijas Jūras spēki sāka veidoties pēc valsts neatkarības atjaunošanas 1992. gadā, un pirmā svinīgā karoga pacelšana uz karakuģa



“Sams” notika pirms 25 gadiem 11. aprīlī, kas arī tiek uzskatīts par atjaunotās Latvijas Jūras spēku dzimšanas dienu. Tolaik Jūras spēkiem bija trīs kuģi, kas veica jūras robežu kontroli, tagad bruņojumā ir 18 kuģi, kas sargā Latvijas krastus, jūrā meklē un iznīcina sprādzienbīstamus priekšmetus, veic cilvēku meklēšanas un glābšanas darbus jūrā un piedalās ekoloģiskajā uzraudzībā.

LSEZ atzīmē 20 gadu jubileju

Ideja par Liepājas speciālās ekonomiskās zonas izveidi pieder uzņēmējam Tālvāldim Vēsmiņam, kurš pagājušā gadsimta 90. gadu vidū pētīja citu valstu pieredzi, kā panākt straujāku uzņēmējdarbības attīstību. Tolaik Liepāja bija dziļā



ekonomiskā depresijā, un bija jāpierāda, ka ekonomiskā zona ir dzīvotspējīga, tāpēc faktiski LSEZ izveide bija vienīgā iespēja, lai attīstītu ostu, infrastruktūru un ražošanu. Šis savlaicīgi izveidotais instruments ir nodrošinājis jaunu, augstāka līmeņa darbavietu veidošanos un ir noņēmis visus tos riskus, ko īsti var novērtēt tikai tagad, kad “Liepājas metalurģis” pārtraucis darbību.

Jūrniecības sabiedrība izsaka pateicību par mūža ieguldījumu un atbalstu

Par ilggadēju profesionālo darbību un mūža ieguldījumu Latvijas jūrniecības attīstībā Satiksmes ministrijas Atzinības rakstu un Latvijas



Antons Vjaters (no kreisās), Gunārs Nartišs un Uldis Augulis.

Jūrniecības savienības pateicību saņēma Gunārs Nartišs un Uldis Rudzītis. LJS pateicības rakstus saņēma Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde, Ventspils un Rīgas brīvostas pārvaldes. Uzrunājot kopsapulces dalībniekus, satiksmes ministrs Uldis Augulis uzsvēra, ka Latvija lepojas ar saviem jūras profesionāļiem, kuri strādā un nes Latvijas kā jūras valsts vārdu visā pasaulē.



Eduardam Raitam piešķir Atzinības krusta IV šķiru un iecel par ordeņa virsnieku

Latvijas Valsts prezidents Raimonds Vējonis un Ordeņu kapituls 2017. gada 20. oktobrī lēma par sevišķiem nopelniem Latvijas valsts labā piešķirt Atzinības krusta IV šķiru un iecelt par ordeņa virsnieku ilggadējo jūrniecības darbinieku, Liepājas Jūrniecības koledžas profesionālās izglītības pasniedzēju tālbraucēju kapteini Eduardu Raitu. Apbalvojumu Valsts prezidents Raimonds Vējonis pasniedza svinīgajā ceremonijā Rīgas pilī Latvijas Republikas proklamēšanas gadadienā, 18. novembrī.

Leonīds Loginovs pamet Rīgas brīvostas pārvaldnieka amatu

Rīgas brīvostas valde pieņēma Leonīda Loginova iesniegumu ar lūgumu no 2017. gada 10. marta atbrīvot viņu no Rīgas brīvostas pārvaldnieka amata. A. Ameriks uzsvēra, ka 19 gadus Rīgas brīvostas pārvaldnieka amatā nostrādājušā Leonīda Loginova ieguldījums ostas attīstībā ir nenovērtējams – viņš savas darbības laikā Rīgas brīvostu padarījis par lielāko ostu Latvijā. “Esmu realizējis visu, ko biju iecerējis. Godīgi sakot, nevaru teikt,

ka viens kaut ko esmu izdarījis un sasniedzis, jo tā bija mana komanda, kas strādāja, un tā bija vesela virkne uzņēmumu un iestāžu, bez kurām neko nebūtu iespējams paveikt," tā Leonīds Loginovs.



Ansis Zelčiņš kļūst par Rīgas brīvostas pārvaldnieku

2017. gada 1. augustā bija Anša Zelčiņa pirmā darba diena Rīgas brīvostas pārvaldnieka amatā. Viņa kandidatūru virzīja Rīgas brīvostas pārvaldnieka amata pretendentu atlases un izvērtēšanas komisija, kas vairākās kārtās vērtēja kopumā 24 pretendentes. 28. jūnijā Rīgas brīvostas valde vienbalsīgi atbalstīja Zelčiņa iecelšanu ostas pārvaldnieka amatā, 14. jūlijā viņa kandidatūru apstiprināja satiksmes ministrs Uldis Augulis un 28. jūlijā par to vēlreiz vienbalsīgu lēmumu pauda Rīgas brīvostas valde.

Jahta "Spaniel" īsteno gadsimta sapni – šķērso Atlantijas okeānu

2017. gada 16. septembrī jahta "Spaniel" atgriezās no starptautiskās regates "Rendez Vous 2017 Tall Ships Regatta", kas bija veltīta



Kanādas 150. dzimšanas dienai. "Spaniel" dalība regatē ilga četrus mēnešus – no 1. maija, kad Sinešā, Portugālē, tika dots starts otrajam sacensību posmam, līdz 3. septembrim, kad regates dalībnieki finišēja Havrā, Francijā. "Spaniel" bija īstenojis savu gadsimta projektu un sapni – bija šķērsojis Atlantijas okeānu. Reisa patronese bija eksprezidente Vaira Vīķe-Freiberga.

Par Latvijas Jūras akadēmijas rektoru ievēlēts Andris Unbedahts

2017. gada 11. decembrī Latvijas Jūras akadēmijā notika rektora vēlēšanas, kurās piedalījās četri rektora amata kandidāti. Pirmajā vēlēšanu kārtā noteikto balsu vairākumu neieguva neviens no kandidātiem, tāpēc tika noteikta vēlēšanu otrā kārtā, kurā piedalījās divi kandidāti ar lielāko balsu skaitu – LJA rektora v.i. A. Zvaigzne un "Transport Claims Consultants Network" (Beļģija) vecākais eksperts A. Unbedahts, kuram ir vairāk nekā 30 gadu darba pieredze ar jūrniecību saistītās nozarēs. Par LJA rektoru ievēlēja Dr. sc. ing. Andri Unbedahtu.



Latvijas Jūras akadēmija un Liepājas Jūrniecības koledža saglabā neatkarību

Jau vairākus gadus no Izglītības un zinātnes ministrijas puses jūtams spiediens, lai Latvijas Jūras akadēmiju un Liepājas Jūrniecības koledžu pievienotu Rīgas Tehniskajai universitātei. Lai gan ministrija paziņoja, ka līdz 2020. gadam šo mācību iestāžu statuss netiks mainīts un tas nenotiks bez saskaņošanas ar jūrniecības nozari, tomēr situācija neļauj atslābināt uzmanību, jo pašai jūrniecības nozarei ir jāpierāda jūrniecības izglītības nozīme un dzīvotspēja.

Jaunajam profesiju standartam jāsākas spēkā nākamā gada 1. septembrī

Novembrī Jūrnieku reģistrs sadarbībā ar VISC sāka jaunu profesijas standartu izstrādi, lai no 2018. gada 1. septembra Rīgas un Liepājas



jūrskolās varētu uzsākt mācības pēc jaunām programmām, kas dos iespēju jūrskolām sagatavot stūrmaņus un mehāniķus lielākiem kuģiem – piešķiramā kvalifikācija tiks paaugstināta attiecīgi līdz 3000 BT kuģu vadītājiem un līdz 3000 kW kuģu mehāniķiem. Tas motivēs gan audzēkņus, gan pasniedzējus uzlabot izglītības kvalitāti un jūrskolu programmu absolventus padarīs konkurētspējīgus darba tirgū, jo aptuveni 10% no Latvijas jūrniekiem strādā uz šādiem kuģiem. ■

2017. gada FAKTI

- ✓ Audits atzīst, ka Latvijas Jūras administrācijas kvalitātes vadības sistēma atbilst ISO 9001:2015 standarta prasībām.
- ✓ Iznāk žurnāla "Jūrnieks" 100. numurs.
- ✓ Projekta "Industriālais man-tojums" ietvaros tiek pilnveidota un modernizēta Latvijā vecākā – Ovišu bāka.

TRADĪCIJAS

- ✓ Tradicionāli jau 11. reizi notika konkurss vidusskolēniem "Enkurs".
- ✓ Tradicionāli iznāca "Latvijas jūrniecības gadagrāmata".
- ✓ Ainažos tradicionāli tikās visu paaudžu jūrnieki.
- ✓ Starptautiskā hidrogrāfijas diena jau tradicionāli tika atzīmēta ar audžubērnu viesošanu JA un vizināšanos ar hidrogrāfijas kuģi "Kristiāns Dāls".
- ✓ Latvijā Jūras svētki tradicionāli tika atzīmēti visā jūras piekrastē, LJS savus biedrus aicināja izbraukumā ar kuģi "Vecrīga", bet LTFJA dāvāja jūrniekiem svētkus Brīvdabas muzejā.
- ✓ Tradicionāli notika Baltijas valstu jūras administrāciju tikšanās.
- ✓ LJA studenti, uzsākot jauno mācību gadu, tradicionāli godināja Krišjāņa Valdemāra piemiņu viņa atdusas vietā Lielajos kapos.
- ✓ Tradicionāli 7. decembrī – komandkapteiņa Hugo Legzdīņa dzimšanas dienā – Latvijas Jūrniecības savienība organizē piemiņas brīdi Lēdurgas kapos. Sava skolotāja kapa vietu apmeklēja bijušie skolnieki – Kārlis Sesks un Gunārs Zakss, jūrniecības darbinieki un Jūras spēku virsnieki.■

Gada notikumi, problēmas, fakti PASAULĒ

Stājās spēkā Balasta ūdens apsaimniekošanas konvencija

2017. gada 8. septembrī stājās spēkā Balasta ūdens apsaimniekošanas (BWM) konvencija, ko ratificējušas 63 IMO dalībvalstis, kam pieder 68,51% no pasaules tirdzniecības flotes tonnāžas.

Uzlabojas situācija jūras kravu pārvadājumu tirgū

Saskaņā ar "Clarkson" ziņām pēc 2015. gadā pieredzētā zemākā jūras tirdzniecības apjoma 2017. gadā tas piedzīvojis uzrāvieni un pieaudzis par 4%, kas ir straujākais kravu pārvadājumu apjoma pieaugums pēdējo piecu gadu laikā.

Drošība jūrā sākas no drošības krastā

Par vienu no aktuālākajiem tematiem kļuvis teroristu iespējamais apdraudējums pasaules kuģošanai, un IMO ir pieņēmusi virkni dokumentu, kuros ietvertas prasības ir jāievēro, domājot ne tikai par kuģošanas drošību, bet drošību daudz plašākā izpratnē.

Kiberdrošība – problēma Nr. 1

2017. gadā tika aktualizēts kiberdrošības jautājums, tam bija vēltas daudzas starptautiskas konferences, semināri, diskusijas un speciālistu ieteikumi. Situācijas nopietnību kiberdrošības ziņā īpaši paspilgtināja un izgaismoja kiberuzbrukums, ko 28. jūnijā piedzīvoja jūras transporta milzis "AP Moller-Maersk", kura rezultātā uz vairākām dienām tika paralizēts



kompānijas darbs un nodarīti zaudējumi aptuveni 300 miljonu eiro apmērā.

Nesen veiktais pētījums parāda:

- 67% kiberdrošības darbinieku uzskata, ka kiberuzbrukumi nav nopietns drauds viņu kompānijai un kuģiem;
- 91% kuģu drošības darbinieku atzīst, ka viņi nav apmācīti, viņiem trūkst zināšanu un prasmi, lai cīnītos ar kiberdraudiem;
- 100% vadošo IT uzņēmumu atzina, ka nav nodrošinājuši apmācību savām komandām kiberuzbrukumu un kiberdrošības jautājumos.

Jūrnieki joprojām maksā par ekonomiskajām problēmām

Starptautiskais jūrnieku labklājības un palīdzības tīkls (ISWAN) savā jaunākajā ziņojumā atklāj skarbu realitāti: jūrnieki joprojām ir tie, kas maksā par ekonomiskajām problēmām, ar ko saskaras pasaules kuģniecības nozare. Starptautiskās Darba organizācijas (ILO) dati liecina, ka vairāk nekā 1013 jūrnieki joprojām gaida atbrīvošanu no pamestības gūsta, daži pat kopš 2004. gada.

Visbiežāk likteņa varā tiek pamesti jūrnieki, kuri ir spiesti pieņemt šaubīgus darba piedāvājumus, cilvēki, kuru valstīs ir militāri konflikti, politiskas vai ekonomiskas problēmas, kā arī jūrnieki savu darba gaitu sākumā vai beigās.■



Viļņā tikās triju Baltijas valstu transporta ministri

2017. gada 15. novembrī Viļņā notika triju Baltijas valstu transporta ministru sanāksme, kurā piedalījās Latvijas satiksmes ministrs Uldis Augulis, Lietuvas transporta un komunikāciju ministrs Rokas Masulis un Igaunijas ekonomikas un komunikāciju ministre Kadri Simsona.

Ministri apsprieda projekta "Rail Baltica" infrastruktūras pārvaldību un ar projekta organizāciju saistītos jautājumus, kā arī projekta

"Via Baltica" realizāciju un potenciālos ceļu infrastruktūras attīstības projektus.

Tāpat ministri diskutēja par aktuāliem Eiropas Savienības jautājumiem – Mobilitātes pakotni un alternatīvās degvielas infrastruktūras ieviešanu, iespējamiem izaicinājumiem un risinājumiem transporta un sakaru jomā saistībā ar nākamā ES daudzgadu budžetu pēc 2020. gada. ■

Latvijas un Krievijas attiecībās aizvadīts salīdzinoši aktīvs gads

14. novembrī Latvijas un Krievijas starpvaldību komisijas līdzpriekšsēdētājs LR satiksmes ministrs Uldis Augulis tikās ar Krievijas ārlietu ministra pirmo vietnieku Vladimiru Titovu, kurš Latvijā bija ieradies, lai piedalītos Latvijas un Krievijas ārlietu ministriju regulārajās politiskajās konsultācijās. Abas puses atzīmēja, ka Latvijas un Krievijas divpusējās attiecībās aizvadīts salīdzinoši aktīvs gads. Augulis uzsvēra, ka Latvija ir ieinteresēta savstarpējā dialogā, lai turpinātu darbu pie dažādu praktisko jautājumu risināšanas transporta jomā, un izteica vēlmi uzlabot sadarbību transporta un tranzīta jautājumos. Tāpat Latvijas puse ir gatava parakstīt ar



Krieviju jaunu nolīgumu par tiešo starptautisko dzelzceļa satiksmi.

Augulis arī norādīja, ka Latvija aktīvi strādā pie Āzijas valstu kravu piesaistes un cer uz Krievijas konstruktīvu darbību tranzīta nodrošināšanā. Titovs atzina lielo sadarbības potenciālu Eirāzijas pārvadājumos, ņemot vērā tendenci pieaugt gan preču patēriņam, gan to ražošanai Āzijas valstīs. Latvijai un Krievijai, kas ir tiešie partneri pārvadājumos, ir jārod abpusēji izdevīgi sadarbības mehānismi maksimāli efektīvas preču plūsmas nodrošināšanai. ■

Iepazīstina Indiju ar Latvijas tranzīta koridora priekšrocībām

VAS "Latvijas dzelzceļš" meitasuzņēmuma SIA "LDz Loģistika" valdes priekšsēdētājs Verners Lūsis un Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš Ministru prezidenta Māra Kučinskā delegācijas ietvaros uzturējās vizītē Indijā, lai piedalītos ar uzņēmējdarbības un starpvalstu attiecību stiprināšanu saistītos pasākumos, tai skaitā 4. novembrī notikušajā transporta un loģistikas konferencē Mumbajā, kur iepazīstināja ar Latvijas priekšrocībām starptautiskajos tranzīta koridos.

V. Lūsis konferencē prezentēja SIA "LDz Loģistika" nodrošināto "vienas pieturas aģentūras" principu kravu pārvadājumu

organizēšanā, kā arī neaizsalstošo Latvijas ostu priekšrocības, kas garantē kravu tālāku transportēšanu pat gada visaukstākajos mēnešos. Vienlaikus V. Lūsis iepazīstināja ar Latvijas iesaisti Ziemeļu-Dienvidu transporta koridora izveidē, kas jau vistuvākajā nākotnē savienos Indiju un Irānu ar Ziemeļeiropu.

"Rīgas osta perspektīvā varētu būt Indijas kravu centrs. Redzam iespēju paplašināt šo sadarbību arī preču plūsmas kustības virzienā uz Indiju, kur varam piedāvāt konkurētspējīgus tranzīta pakalpojumus dažādām preču grupām," atzina Ministru prezidents Māris Kučinskis. ■

Aicina izmantot digitalizācijas iespējas un samazināt administratīvo slogu

Jaunas digitālās tehnoloģijas būtiski mainīs un ietekmēs transporta nozari, ļaus padarīt transportu drošāku, efektīvāku un ilgtspējīgāku. Tehnoloģijas ir *jauna degviela* transporta nozarei, kas pavērs iespējas organizēt transporta un mobilitātes pakalpojumus jaunā, daudz novatoriskākā veidā. Tomēr nedrīkst aizmirst arī par iespējamajiem riskiem, un tieši tāpēc ir jāidentificē šķēršļi un jārisina problēmas, kas var kavēt to, ko digitalizācija var piedāvāt. Par šiem jautājumiem no 2017. gada 8. līdz 10. novembrim diskutēja nozares speciālisti Tallinā notikušajās Digitālajās transporta dienās (DTD), kas tika rīkotas Igaunijas kā Eiropas Savienības Padomes prezidējošās valsts ietvaros un ko organizēja Igaunija, Eiropas Komisija un Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāts (DG MOVE).

Kā panākt lielāku drošību?

Igaunijas Ministru prezidents Jiri Ratass: "Igaunija ir daudz darījusi digitalizācijas jomā, un mēs uzskatām, ka pret kiberdraudu iespējamību ir jāizturas ar vislielāko atbildību un jāvērsas ar vislielāko nopietnību. Igaunija ik sekundi piedzīvo apmēram vienu hakeru uzbrukuma mēģinājumu. Un tas nozīmē, ka valstij un tās valdībai ir jā rūpējas par kiberdrošu telpu tieši tāpat, kā mēs rūpējamies par drošību ielās. Mūsu pilsoņiem vajadzētu justies vienlīdz aizsargātiem gan bezsaistē, gan tiešsaistē."



Pēdējos divos mēnešos Igaunijā esam saskārušies ar mūsu elektroniskās identitātes kartes potenciālo ievainojamību, un vājās vietas tiek izmantotas, lai piekļūtu ciparu pakalpojumiem gan valdības, gan privātajā sektorā. Mūsu eksperti ir paveikuši grūtu darbu, strādājot virsstundās, lai ierobežotu iespējamo risku, uzlabojot pakalpojumu kvalitāti un meklējot inovatīvus risinājumus.

Bet tas nekādā gadījumā nenozīmē, ka tagad mums vajadzētu atkal atgriezties pirmsdigitalizācijas laikā, jo esam pārliecinājušies un apzināties, cik lielu labumu saņemam no digitālajām tehnoloģijām. Igaunija ir apņēmusies darīt visu iespējamo, lai apzinātu to, kā panākt pakalpojumu drošību. Ar tehnoloģiju palīdzību to var un vajag darīt.

Igaunijas prezidentūras Eiropas Savienībā ietvaros 29. septembrī es vadīju Eiropas Savienības prezidentu un valdību vadītāju sanāksmi, kurā mēs visi kopīgi strādājām pie tā sauktās Tallinas digitālās vīzijas. Mums bija ļoti kaismīgas un auglīgas diskusijas, un mums visiem bija vienots viedoklis par to, ka Eiropai jā kļūst par vienotu digitālo tirgu, kur e-pakalpojumi un dati var brīvi pārvietoties pāri robežām. Eiropai ir jā kļūst vienotākai, lai tā varētu stāties pretī kiberdrošības apdraudējumam, un, atbalstot inovācijas, jārada tāda vide, kas draudzīga digitālajiem risinājumiem. Lielā mērā tieši no tā būs atkarīga Eiropas Savienības ekonomikas izaugsme."

Eiropas Komisijas priekšsēdētājs Žans Klods Junkers: "Kopš savu pilnvaru sākuma Eiropas Komisija ir nākusi klajā ar 43 iniciatīvām un 24 likumdošanas priekšlikumiem, lai sekmīgi varētu pabeigt vienotā digitālā tirgus izveidi. Šis jautājums ir apspriests dažādos līmeņos un desmit samitos, kuros esam

vienojušies par pilnīgu vienotā digitālā tirgus nepieciešamību.

Diemžēl jāatzīst, ka mums joprojām nav vienota digitālā tirgus un ir pieņemti tikai seši no Komisijas likumdošanas priekšlikumiem. Daļēbvalstis joprojām turpina strādāt nesaskaņoti, kā rezultātā mūsu kontinentā ir atšķirīgs, piemēram, 4G pārklājums. Arī preču pārrobežu tirdzniecībai Eiropā joprojām rodas šķēršļi dažādās elektroniskās komercijas attīstības dēļ. Un tā ir realitāte."

Aktualizē TEN-T tīkla finansēšanas jautājumus

DTD ietvaros sprieda par Eiropas Savienības TEN-T tīkla vājamajām vietām un rīcības plānu to novēršanai, par to, kā ieviest vairāk inovatīvu risinājumu, kā panākt sinerģiju starp transporta, enerģētikas un digitālo nozari.

Diskutēja arī par investīciju apjomu un finansēšanas mehānismu ES līdz 2020. gadam, aktualizēja jautājumu pat TEN-T transporta pamattīkla izveides pabeigšanu līdz 2030. gadam un visaptveroša transporta tīkla izveidi līdz 2050. gadam.

EK transporta komisāre Violeta Bulca 9. novembrī Tallinā ES Digitālo transporta dienu ietvaros iesniedza oficiālu rīcības plānu dzelzceļa programmas "Shift 2" tālākai virzībai. Apliecinot savu atbalstu projektam, Bulca uzsvēra, cik svarīgi ir



no izpētes stadijas nonākt līdz projekta realizācijai. "Shift 2" būs pirmais jauno tehnoloģiju izstrādes un ieviešanas projekts, ko varētu prezentēt jau 2018. gadā tehnoloģiju izstādē "InnoTrans".

Bet pirms Digitālajām transporta dienām Igaunijas prezidentūras ietvaros 21. un 22. septembrī notika neformāla ES valstu transporta ministru tikšanās un diskusijas ar EK transporta komisāri Violetu Bulcu. Viens no jautājumiem, ko aktualizēja Igaunijas premjerministrs Jiri Ratass, bija transporta infrastruktūras projektu finansēšana pēc 2020. gada. Šobrīd vēl ir pieejams Eiropas fondu finansējums, lai īstenotu TEN-T tīkla *Connecting Europe Facility* (CEF), bet jau aktuāls kļūst jautājums, kas notiks pēc 2020. gada un kādi būs ES finanšu instrumenti, lai līdz 2030. gadam pabeigtu CEF pamattīkla izveidi.

Violeta Bulca: "2017. gadā ES transporta infrastruktūrai papildus plānotajiem 22,4 miljardiem eiro no ES kopējā budžeta tika piešķirti vēl 46,7 miljardi eiro. Līdz 2030. gadam būs nepieciešami vēl 750



Violeta Bulca tiekas ar "RB Rail" valdes priekšsēdētāju Baibu Rubesi un citiem valdes locekļiem.

miljardi eiro TEN-T pamattīkla pabeigšanai un 1,5 triljoni eiro TEN-T visaptverošā tīkla realizēšanai."

Jūrnieceības nozare pievērš uzmanību neatrisinātajiem jautājumiem

Eiropas Komisija savus stratēģiskos mērķus un ieteikumus ir ietvērusi ES jūras transporta politikā līdz 2018. gadam, kas paredz, ka pasākumi jūras transporta jomā ir vērsti uz to, lai Eiropas jūras transporta sistēma attīstītos ilgtermiņā un nodrošinātu visu pārējo tautsaimniecības nozaru un gala patērētāju intereses. Komisija aktīvi atbalsta arī ES dalībvalstu un Eiropas kuģošanas nozares centienus piedāvāt kvalitatīvus kuģniecības pakalpojumus Eiropā un visā pasaulē. Komisijas mērķis ir ar ļoti stingriem drošības noteikumiem aizsargāt Eiropas intereses un panākt, lai tiktu novērsta nestandarta kuģošana,

samazināts nopietnu jūras negadījumu risks un jūras transporta ietekme uz vidi, kā arī, izmantojot digitalizāciju, būtu nodrošināta piekļuve jūras transporta tirgum un tiktu veicināta administratīvā sloga samazināšana.

Komisija arī aktīvi darbojas, lai mazinātu pirātismu un terorisma draudus. Vēl viena svarīga EK darbības joma ir saistīta ar sociālo sfēru: rūpes par darba apstākļiem, veselības un drošības jautājumiem un jūrnieku profesionālo kvalifikāciju. Visbeidzot, Komisija strādā, lai aizsargātu pilsoņus kā jūras transporta pakalpojumu lietotājus, tāpat pasažierus, domājot par viņu drošību un tiesībām, kā arī kontrolējot dalībvalstu sniegto pakalpojumu kvalitāti.

Lai gan deklaratīvi viss izskatās gandrīz vai nevainojami, praksē gluži tā nav, un kuģošanas nozare ir neapmierināta ar pārlieku lielo administratīvo slogu.

Par administratīvo slogu jūrnieceības nozarē Digitālo transporta dienu ietvaros diskutēja jūrnieceības nozares pārstāvji. Ziņojumus sniedza Eiropas Komisijas Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāta Jūras transporta un loģistikas nodaļas vadītājs Sandro Santamata un Jūras transporta un loģistikas politikas nodaļas direktors Jukka Savo, "The International Port Community Systems Association" (IPCSEA) dibinātājs un direktors Evelins Egers,

►►► 8. lpp.

i

UZZIŅAI

"InnoTrans" ir vadošais starptautiskais transporta tehnoloģiju gadatirgus, ko organizē "Messe Berlin" un kas notiek reizi divos gados Berlīnē. Divpadsmitais "InnoTrans" notiks no 2018. gada 18. līdz 21. septembrim.

Beigusies ostas valsts kontroles kampaņa par navigācijas drošību

Ikgadējās Parīzes memoranda (PMoU) koncentrētās ostas valsts kontroles kampaņas laikā no 1. septembra līdz 30. novembrim ārvalstu ostās pārbaudīti 12 Latvijas karoga kuģi. Nevienš no pārbaudītajiem Latvijas kuģiem nav aizturēts.

Kampaņas laikā Latvijas ostās Latvijas Jūras administrācijas kuģošanas drošības inspektori pārbaudījuši 71 ārvalstu kuģi – 41 inspekcija veikta Rīgā, 18 Liepājā, 11 Ventspilī un viena Skultē.

Viens kuģis aizturēts Rīgas ostā 28. septembrī. Inspekcijas gaitā tika konstatēts, ka uz kuģa nedarbojas reisa datu ieraksta ierīce (Voyage Data Recorder) jeb "melnā kaste". 5. oktobrī pēc konstatētā trūkuma novēršanas kuģi atbrīvoja.

Šogad kampaņas laikā ostas valsts kontroles ietvaros galvenā uzmanība tika pievērsta kuģu navigācijas drošības jautājumiem, īpaši vērtējot elektronisko karšu atjaunošanas un informācijas sistēmu ECDIS – vai tā tiek atbilstoši atjaunināta un pareizi izmantota. Latvijas ostās pārbaudītajiem kuģiem pārkāpumi vai trūkumi saistībā ar ECDIS netika konstatēti. Vairākas piezīmes tika izteiktas par nepilnībām reisa pārgājiena plānu izstrādāšanā un apstiprināšanā. Šādi trūkumi tika nekavējoties novērsti.

Koncentrētās ostas valsts kontroles kampaņas rezultāti PMoU un Tokijas saprašanās memoranda par ostas valsts kontroli (TMoU) valstīs tiks apkopoti un analizēti, lai sagatavotu rekomendācijas iesniegšanai Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā (IMO) kuģošanas drošības paaugstināšanai. ■

▶▶▶ 7. lpp.

Eiropas Kuģu īpašnieku asociācijas (ECSA) kuģošanas un tirdzniecības politikas direktors Līselots Marinuss, Zviedrijas Jūras administrācijas Jūras satiksmes vadības nodaļas vadītājs Magnuss Sundsrēms. Pasākums īpaši svarīgs bija kuģniecības uzņēmumu un ostu pārstāvjiem, kuģu un kravas aģentiem, ekspeditoriem, termināļu operatoriem un valsts iestāžu, kas saistītas ar kuģu ziņojumiem ostām, pārstāvjiem, jo tieši viņi ik dienas saskaras ar Ziņošanas formalitāšu direktīvā (RFD) noteikto standartu neatbilstību reālajai situācijai.

Pēc nozares speciālistu vērtējuma, RFD nav sasniegusi paredzētos mērķus. Gan referenti, gan diskusiju dalībnieki lielā vienprātībā uzsvēra, ka jūrniecības nozarei nopietnu slogu joprojām rada tas, ka Eiropas valstīs nav izveidota vienota un savstarpēji saskaņota ziņošanas sistēma, kopīgas ziņojumu sniegšanas procedūras, kā arī ir neefektīva datu bāze.

ECSA un Eiropas Transporta darbinieku federācija (ETF) aicināja EK samazināt administratīvo slogu, ar ko saskaras jūrnieki un kuģu operatori ES Ziņošanas formalitāšu direktīvas ieviešanas rezultātā. Eiropas Komisija uzklauzīja viedokļus un kritiku un atzina, ka tiešām ir nepieciešama steidzama šā jautājuma risināšana. Diskusiju ietvaros Eiropas Komisijas pārstāvji arī informēja, ka pašlaik Komisija jau veic pašreizējās sistēmas novērtējumu, lai novērstu problēmas, kas joprojām apgrūtina kuģošanas biznesu.

ECSA ģenerālsekretārs Mārtins Dorsmans: "Kuģu apkalpes un kuģu operatori reāli nonākuši daudz bēdīgākā situācijā nekā agrāk. Tā vietā, lai izveidotu vienotu Eiropas logu, tika izstrādāti un pieņemti atšķirīgi nacionālie risinājumi, un tagad dalībvalstu līmenī bieži vien nav pat neviena risinājuma. Tas izraisījis administratīvā sloga palielināšanos un reāli radījis jūrnieku noguruma riska, viņu neapmierinātību ar darba apstākļiem, kā arī kaitējis operatīvai kravu apstrādei. Tagad mums ir unikāla iespēja ne tikai labot šo situāciju, bet arī

UZZIŅAI

Ziņošanas formalitāšu direktīva, kas pieņemta 2010. gadā, ir vēsta uz to, lai samazinātu administratīvo slogu jūras transportam, aizstājot papīra iesniegumus ar saskaņotu digitālo iesniegumu, izmantojot vienotus ziņošanas standartus.

civilizēti sakārtot administratīvās procedūras, kas tiek piemērotas jūras transportam."

Eiropas Transporta darbinieku federācijas politikas nodaļas vadītājs Filipe Alfonso: "Mēs mudinām visas puses būt atvērtām veselajam saprātam. Mūsu visu interesēs ir sakārtot ziņošanas prasības, labāk un racionālāk izmantot informāciju un darbaspēka resursus. Ja tas tiks izdarīts, ievērojami samazināsies kuģu apkalpju un uzņēmumu administratīvais slogs."

Baltijas Padome pievēršas drošības un partnerības jautājumiem

BA gadskārtējās sesijas ietvaros tika sasaukta arī parlamentu un izpildvaras sadarbības platforma – 23. Baltijas Padome, kurā klātesošos uzrunāja BA prezidents Ādu Musts un Latvijas, Igaunijas un Lietuvas ārlietu ministri.

Igaunijas ārlietu ministrs Svens Miksers: "Igaunijas vēlme ir bijusi tuvināt Austrumu partnerības valstu sabiedrību un veicināt ES atbalstu, lai veiktu reformas un uzlabotu pilsoņu dzīves kvalitāti un drošību. Igaunijas prezidentūras laikā ES Padomē ir organizētas četras tikšanās Austrumu valstu ministru līmenī. Drošības situācijai Baltijas jūras reģionā un Eiropā kopumā ir nepieciešama neatslābstoša visu valstu uzmanība, un jo īpaši svarīgs ir NATO atbalsts un izvirzītais mērķis arī turpmāk stiprināt aizsardzības spējas. Visi jautājumi ir jārisina konsekventi un jāiet uz priekšu.

Nepieciešams arī turpmāk attīstīt sadarbību starp Baltijas valstīm, attīstīt reģionālo enerģētikas tirgu un transporta savienojumus. Un tieši ar ātrgaitas dzelzceļa savienojumu "Rail Baltica" mēs esam spēruši ievērojamu soli uz priekšu." ■

Baltijas valstis nevienojas, Lietuva meklē savu risinājumu

Lietuvas enerģētikas ministrs Žigimants Vaičūns paziņojis, ka Baltijas valstis nav varējušas panākt vienprātību jautājumā par reģionālo sašķidrinātās dabasgāzes termināli, tāpēc Lietuvas valdība zaudējusi iespēju iegūt Eiropas Savienības atbalstu Klaipēdas termināļa kuģa "Independence" izpirkšanai un sākusi meklēt alternatīvus risinājumus.

Lietuvas valdība 2016. gadā sāka diskusijas ar Eiropas Komisiju par iespējamu finansiālu atbalstu kuģa "Independence" izpirkšanai. Tika lēsts, ka šis atbalsts varētu sasniegt aptuveni 100 līdz 150 miljonus eiro, bet Brisele izvirzīja noteikumu, ka trim Baltijas valstīm jāvienojas attiecībā uz reģionālo sašķidrinātās dabasgāzes termināli, taču šādu vienošanos neizdevās laikus panākt. Sarunas par reģionālo gāzes infrastruktūru sākās jau 2006. gadā, kad Baltijas valstis norunāja izvērtēt ideju par reģionāla termināļa būvniecību, bet, nepanākot vienošanos, lietuvieši Klaipēdā uzcēla savu termināli. Vēlāk Lietuva aicināja kaimiņvalstis atzīt šo termināli par reģionālo un tā pavērt iespēju saņemt ES atbalstu, bet tam nepiekrita Igaunija, kas vēlējas būtēt savu termināli Paldiskos, tādēļ Lietuva bija ar mieru, ka Igaunija celtu mazāku termināli un ES atbalstu varētu lūgt gan abiem termināļiem, gan Inčukalna gāzes krātuvei Latvijā.

Termināļa operators kompānija "Klaipedos nafta" nesen izsludināja starptautisku konkursu ilglaicīgu sašķidrinātās dabasgāzes importa alternatīvu izvērtēšanai. Ja izrādīsies, ka Lietuvai terminālis pēc šā termiņa vairs nav vajadzīgs, konsultantiem būs jāpiedāvā ekonomisks risinājums, kas nodrošinātu Lietuvas gāzes tirgus dalībnieku pieeju starptautiskajiem tirgiem.

Lietuvas ekonomikas ministrs Žigimants Vaičūns: "Tas gan vēl nenozīmē, ka mēs kuģi neizpirksim. Mūsu mērķis ir nodrošināt konkurētspējīgu gāzes cenu tagad un nākotnē, tādēļ, izvērtējot reģiona situāciju un vajadzību pēc drošām piegādēm, meklējam alternatīvas. Tomēr mums jābūt drošiem, ka šāds

Žigimants Vaičūns.



terminālis būs nepieciešams arī pēc 2024. gada, un tikai tad jāspriež par iespējamajiem scenārijiem."

Uzņēmumi, kuri iecerējuši ieguldīt sašķidrinātās dabasgāzes termināļa būvniecībā Igaunijas lielākajā kravas ostā, uzskata, ka Lietuvas valsts subsidētā Klaipēdas gāzes termināļa izveide kropļos gāzes tirgu Baltijas reģionā, tomēr šis viedoklis nav viennozīmīgs.

UZZIŅAI

2024. gadā Lietuvai beidzas termināļa kuģa jeb peldošās gāzes glabātavas nomas līgums, kas ar Norvēģijas kompāniju "Hoegh LNG" tika noslēgts uz desmit gadiem.

Latvijai un Igaunijai atšķirīgs viedoklis

Latvija vasaras nogalē nolēma atlikt līdz nākamajam gadam izšķiršanos, vai atbalstīt Baltijas valstu vienošanos attiecībā uz kopīgu sašķidrinātās dabasgāzes tirgu. Lietuvas premjerministrs Saulus Skvernelis paziņoja, ka uzskata to par laika novilcināšanu un Viļņa meklēs alternatīvas, kas ļautu gāzes lietotājiem samazināt termināļa uzturēšanas nastu. Savukārt Igaunijas sabiedriskais medijs ERR ziņoja, ka gāzes termināli Mūgas ostā plāno celt naftas termināļa uzņēmums "Vopak"

kopā ar Igaunijas valsts ostu pārvaldes uzņēmumu "Tallinna Sadam".

"Vopak" izpilddirektors Arno Lugtmeijers Igaunijas laikrakstam "Postimees" skaidrojis, ka Igaunijas interesēs ir saglabāt sašķidrinātās dabasgāzes cenas zemas, taču, viņaprāt, salīdzinoši mazais terminālis Klaipēdā, kas tiek būvēts ar Lietuvas valsts finansiālu atbalstu, šī resursa cenas varētu ievērojami sadārdzināt. Savukārt Igaunijas gāzes un elektroenerģijas tīklu pārvaldes uzņēmuma "Elering" vadītājs Tāvi Veskimegi šim pašam laikrakstam puda, ka Klaipēda cenšas padarīt reģiona gāzes tirgu ļoti rosīgu un konkurētspējīgu, tādēļ to nevarot uzskatīt par Lietuvas mēģinājumu iespaidot gāzes cenu ar valsts atbalstu.

Lietuva nenolaiž rokas

8. novembrī Lietuvā tika izveidota sašķidrinātās dabasgāzes platforma, kuras mērķis ir stiprināt un attīstīt sašķidrinātās dabasgāzes tirgu. Platformu izstrādāja seši partneri – "Klaipedos nafta", "Ligas", "Amber Grid", "Lietuvos dujų tiekimas", Klaipēdas Universitāte un Lietuvas SDG klasteris.

Žigimants Vaičūns: "Šodien, veidojot platformu, kas apvieno biznesu un zinātni, mēs virzāmies uz priekšu un apvienojam spēkus, lai meklētu reālas iespējas un ekonomiskus risinājumus. SDG ir nākotnes degviela, un Lietuva ir līdere Eiropā sašķidrinātās dabasgāzes izmantošanas ziņā. Platforma kalpo kā SDG nozares attīstības instruments, kas veicinās SDG izmantošanu ne tikai tradicionālajās jomās, bet arī jaunajās tehnoloģijās, liekot lietā zinātnes sasniegumus, pieredzi un mūsdienu modernās tehnoloģijas."■

Armands Murāns ieguvis starptautiski atzītu hidrogrāfa diplomu

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas daļas vecākais hidrogrāfs Armands Murāns saņēmis starptautiski atzītu diplomu, kas apliecina, ka viņš ir sertificēts "B" kategorijas hidrogrāfs.

Armands Murāns Latvijas Jūras administrācijā strādā kopš 1996. gada. Viņš ieguvis elektronikas inženiera, programētāja, kartogrāfijas inženiera, navigācijas sistēmu inženiera, hidrogrāfa un kopš 2009. gada vecākā hidrogrāfa amatu.

Līdz šim vienīgais hidrogrāfs Latvijā, kurš saņēmis šāda veida profesionālās kvalifikācijas apliecinājumu, bija JA Hidrogrāfijas daļas vadītājs Bruno Špēls. A. Murāns ir otrais starptautiski atzītais sertificētais Latvijas hidrogrāfs. 2018. gada sākumā uz mācībām, lai kļūtu par "B" kategorijas hidrogrāfu, dosies JA hidrogrāfs Kristis Dzenis. ■

EMSA audits par ostas valsts kontroli

No 24. līdz 27. oktobrim Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) auditori veica pārbaudi par ostas valsts kontroles uzraudzības kārtību Latvijā. Vizītes laikā tika pārbaudīts, kā Latvija ir ieviesusi un īsteno Direktīvas 2009/16 EK prasības par ostas valsts kontroli uz ārzemju kuģiem.

EMSA pārstāvji izvērtēja ieviestos normatīvos aktus un procedūras un piedalījās ostas valsts inspekcijās uz kuģiem. Tāpat tika vērtēta ostas valsts kontroles inspektoru kvalifikācija un profesionalitāte.

Pārbaude galvenokārt notika Latvijas Jūras administrācijā, taču tajā piedalījās arī Satiksmes ministrijas, Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta un Valsts vides dienesta speciālisti.



EMSA auditori atzinīgi novērtēja Latvijas Jūras administrācijas speciālistu darbu, īpaši kvalitātes vadības sistēmu. Pilns audita ziņojums, kurā tiks norādīti secinājumi, iebildumi un ieteikumi par Latvijas ostas valsts kontroles sistēmas atbilstību direktīvai, gaidāms jaunā gada pirmajos mēnešos. ■

Tikšanās ar Latvijas karoga kuģu īpašniekiem

21. novembrī Latvijas Jūras administrācijā notika Latvijas karoga kuģu īpašnieku tikšanās ar administrācijas Kuģošanas drošības departamenta speciālistiem. Šādas kopīgas sanāksmes tiek rīkotas katru gadu, un to galvenais mērķis ir izrunāt kopīgi risināmās problēmas, lai, veiksmīgi sadarbojoties, garantētu Latvijas karoga kuģu drošību.

Kuģošanas drošības inspekcijas vadītājs Artūrs Ošs pastāstīja, ka zem Latvijas karoga reģistrēto SOLAS konvencijas kuģu skaits jau vairākus gadus ir gandrīz nemainīgs – tas svārstās no 20 līdz 25, cik kuģu no Latvijas Kuģu reģistra aiziet, tikpat arī nāk vietā. Latvija joprojām ir saglabājusi vietu Parīzes memoranda baltajā sarakstā, Jūras administrācijas mērķis ir saglabāt to arī turpmāk. Tomēr šogad pirmo reizi pēdējo piecu gadu laikā ir notikusi Latvijas karoga kuģa aizturēšana ārvalsts ostā. Šis gadījums jo nepatīkamāks tādēļ, ka kuģis ticis aizturēts apkalpei neizmaksātās algas dēļ, tātad viennozīmīgi vainīgs ir kuģa īpašnieks.

Sanāksmes laikā kuģu īpašniekiem tika skaidrots: ja apkalpe nav ar kaut ko apmierināta, tad nereti



pietiek ar vienu elektroniski nosūtītu sūdzību, lai jau tuvākajā ostā kuģa vadībai un īpašniekiem, un līdz ar to arī karoga valstij rastos nopietnas nepatīkšanas.

Kuģu īpašnieki atzina, ka samilzusi problēma ir nodokļu jautājums – gan tāpēc, ka liela daļa jūrnieku nemaksā sociālo nodokli un pēc darba gaitu beigšanas saņem tikai minimālo pensiju, gan arī tāpēc, ka daudziem nav īstas skaidrības, vai un kādi nodokļi darba devējam jāmaksā, pieņemot uz Latvijas

karoga kuģiem darbā Krievijas, Ukrainas, Filipīnu un citu trešo valstu jūrniekus. Kaut arī nodokļu jautājumi nav Jūras administrācijas kompetencē, Kuģošanas drošības departamenta direktors Raitis Mūrnieks solīja palīdzēt kuģu īpašniekiem noskaidrot viņus interesējošos jautājumus.

Kuģošanas drošības departamenta eksperti informēja kuģu īpašniekus par likumdošanas jaunumiem un citām kuģošanas drošības aktualitātēm. ■

Starptautiskās Jūrniecības organizācijas Asamblejas 30. sesija

Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) Asamblejas 30. sesija notika Londonā no 27. novembra līdz 6. decembrim. Asambleja ir augstākais IMO pārvaldes orgāns, kas tiek sasaukts reizi divos gados un apstiprina organizācijas darba programmu, budžetu, kā arī pārbauda dažādu IMO komiteju darbu. Asambleja ievēl arī IMO Padomi, kas uzrauga tās darbību.

Asamblejas laikā izlemj, kā IMO strādās nākamajos divos gados, un formāli apstiprina arī organizācijas sešu gadu stratēģisko plānu – no 2018. līdz 2023. gadam.

Septiņi stratēģiskie virzieni (dokuments A 30/7) vērš uz to, lai IMO būtu vēl efektīvāka normatīvo regulējumu izstrādē un īstenošanā, ņemot vērā nozares tehnoloģiju straujo attīstību. Galvenais mērķis – paaugstināt kuģu drošību, veicināt inovatīvo tehnoloģiju (piemēram, autonomo kuģu) izpēti; cīnīties pret klimata pārmaiņām; iesaistīties okeāna pārvaldībā (*ocean governance*); apkarot kibernetizāciju, veicināt starptautiskos jūras pārvadājumus, kā arī turpināt strādāt pie “cilvēka faktora” aspekta.

“Gribētos IMO pārveidot par tādu kā uz zināšanām balstītu organizāciju, kas varētu attiecīgi pielāgoties, lai veiktu pienācīgu analīzi, atbalstītu un uzlabotu normatīvo regulējumu izstrādes procesu un veicinātu efektīvu īstenošanu,” uzrunā sacīja IMO ģenerālsekretārs Kitacki Lims.

Viņš arī uzsvēra, cik svarīgi ir būt gataviem digitalizācijas laikmetam: “Digitalizācija jūrniecības nozari pārņems ļoti ātri, un, kad tas notiks, IMO būs jābūt gatavai ar šiem jautājumiem strādāt. Tas nozīmē, ka jūrniecības tiesiskajam regulējumam ir jābūt balstītam uz mērķiem un funkcijām, nevis preskriptīviem risinājumiem. Tas ir vienīgais veids, lai nodrošinātu, ka pasākumi, ko īstenojusi IMO, nav ar lielu laika nobīdi no adaptēšanas brīža līdz spēkā stāšanās brīdim.”

Par Asamblejas prezidentu (vadītāju) ievēlēja Rolando Drago (Čīle), bet pie viceprezidentu goda tika Eiripids Evrivades (Kipra, 1. viceprezidents) un Tamāra Beručašvili (Gruzija, 2. viceprezidente).

Asamblejas laikā notika arī dalībvalstu (40) vēlēšanas IMO Padomē 2018.–2019. gadam. Padomes valstis tiek iedalītas trīs grupās:

- A grupa – 10 valstis ar vislielāko interesi starptautisko kuģniecības pakalpojumu sniegšanā;
- B grupa – 10 valstis ar vislielāko interesi starptautiskajos jūras pārvadājumos;
- C grupa – 20 valstis, kas nav ievēlētas A vai B grupā, bet kurām ir īpašas intereses jūras transportā un navigācijā un kuru ievēlēšana Padomē nodrošinās visu pasaules ģeogrāfisko rajonu pārstāvību.

Šogad vēlēšanu kampaņa izvērtās spraigāka nekā citus gadus, jo savu kandidatūru IMO Padomē pieteica 46 dalībvalstis (ievēl 40). A grupā iztika bez lielas aģiotāžas, tur vietu saglabāja jau esošās 10 valstis: Ķīna, Grieķija, Itālija, Japāna, Norvēģija, Panama, Korejas Republika, Krievijas Federācija, Apvienotā Karaliste un ASV. Savukārt B grupā dalību pieteica Austrālija (iepriekš C grupa) un Apvienotie Arābu Emirāti, kas iepriekš nebija IMO Padomē. Abas jaunpienācējas tika arī ievēlētas, bet B grupa bija jāatstāj Argentīnai un Bangladešai. B grupas 10 valstis: Austrālija, Brazīlija, Kanāda, Francija, Vācija, Indija, Nīderlande, Spānija, Zviedrija un Apvienotie Arābu Emirāti.

C grupā vēlējās iekļūt līdz šim neievēlēti Alžīrija, Antigva un Barbuda, Nigērija un Saūda Arābijā, taču arī šoreiz netika ievēlēti. C grupas 20 valstis: Bahamas, Beļģija, Čīle, Kipra, Dānija, Ēģipte, Indonēzija, Jamaika, Kenija, Libērija, Malaizija, Malta, Meksika, Maroka, Peru, Filipīnas, Singapūra, DĀR, Taizeme un Turcija.

Asambleja izveidoja arī trīs komitejas: Akreditācijas komiteju, Administratīvo, finanšu, juridisko un tehniskās sadarbības komiteju (1. komiteja) un Tehnisko komiteju (2. komiteja). Latvija piedalījās 1. un 2. komitejas darbā.

Asambleja apstiprināja komiteju ziņojumus, pieņēma lēmumus atbilstoši komiteju ziņojumos minētajam, kā arī pieņēma 1. un 2. komitejas ieteiktās rezolūcijas.

Atbilstoši plenārsēdē lemtajam Asambleja pieņēma arī rezolūciju par sadarbību ar nevalstiskajām organizācijām un rezolūcijas saistībā ar IMLI (*International Maritime Law Institute*) un WMU (*The World Maritime University*) darbību.

Asamblejas laikā bija iespēja piedalīties IMO Sekretariāta prezentācijā “*Planned activities to celebrate IMO 70th anniversary in 2018*”, kurā informēja par 2018. gadā paredzētajiem IMO 70. gadadienai veltītajiem pasākumiem. Jāņem vērā, ka 2018. gada martā IMO mītnē notiks ceremonija, lai atzīmētu IMO konvencijas pieņemšanas datumu. Pirms MSC 99. sesijas 2018. gada 15. maijā IMO mītnē notiks augsta līmeņa forums, lai diskutētu par organizācijas vēsturi, nākotnes izaicinājumiem un lomu globālajā tirdzniecībā un mainīgajā pasaulē.

Ikgadējo Jūrnieku dienu atzīmēs 25. jūnijā, bet Pasaules jūrniecības dienu – 2018. gada 27. septembrī, kad IMO mītnē notiks tradicionālā diplomātiskā pieņemšana. Paralelu pasākumu saistībā ar Pasaules jūrniecības dienu rīkos Polija nākamā gada jūnijā. Detalizēta informācija ir pieejama apkārtakstā (*Circular letter No.3789*).

IMO Asamblejas 31. sesija plānota 2019. gada rudenī, par konkrētiem datumiem IMO Padome lems vēlāk.■

Materiālu sagatavoja Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības departamenta direktors Raitis Mūrnieks

Par Pasaules jūrniecības dienu 2017

Šogad Pasaules jūrniecības dienu IMO oficiāli atzīmēja 28. septembrī savā galvenajā mītnē Londonā, bet visā pasaulē jūras valstis un kuģniecības nozare organizēja konferences, seminārus un sabiedriskus pasākumus atbilstoši 2017. gada Pasaules jūrniecības dienas tēmai "Kuģu, ostu un cilvēku savienošana".

"Kuģu, ostu un cilvēku savienošana" – šīs tēmas izvēle nebija nejauša, jo arvien svarīgāk ir apzināties, ka jūrniecība vistiešākajā un ciešākajā veidā ir saistīta ar visu loģistikas jomu, kurā nodarbināti ļoti daudz cilvēku.

Jūrniecība – tās ir kuģniecības, kuģi un jūrnieki, tās ir ostas un ostu darbinieki, tie ir autoceļi, dzelzceļi un noliktavas. Tas ir milzīgs organisms, un ir ļoti svarīgi, lai organisms būtu vesels un labi funkcionētu. Tāpēc IMO dalībvalstīm ir uzdevums panākt darba apstākļu uzlabošanu, labklājības un stabilitātes celšanos ne tikai vārdos, bet arī ar darbiem reālajā dzīvē.

IMO kā Apvienoto Nāciju Organizācijas sastāvdaļa piedalās visās aktivitātēs, kuru mērķis ir planētas ilgtspējīga attīstība, un meklē atbildes un risinājumus aktuālajām problēmām, ar kurām saskaras mūsdienu pasaule un tās iedzīvotāji: klimata pārmaiņas, draudi videi, dabas resursu noziedzīga tērēšana, pārtikas trūkums, organizētā noziedzība un ekstrēmistu draudi sabiedrībai, kā arī nestabilitāte, ko izraisa migrācija.

Par vienu no svarīgākajiem uzdevumiem IMO ir izvirzījusi atbalstu kuģošanas un ostu nozarei, jo, kā sacīja IMO ģenerālsekretārs Kitaki Lims, tas ir un arī nākotnē būs galvenais virzītājspēks pasaules stabilitātes un ilgtspējīgas attīstības nodrošināšanai visu cilvēku labā.■

Aktualizējas jautājums par vienota loga izveidi informācijas apmaiņai starp PSC režīmiem

IMO galvenajā mītnē Londonā no 24. līdz 26. oktobrim notika seminārs par ostas valsts kontroli (PSC), kurā diskutēja par paveikto un jauniem projektiem. Ostas valsts kontroles režīmi, kas veic pārbaudes uz kuģiem, lai uzraudzītu un nodrošinātu atbilstību starptautiskajiem noteikumiem, ir apņēmušies stiprināt sadarbību ar Starptautisko Jūrniecības organizāciju (IMO), kā arī plašāku sadarbību un informācijas apriti reģionālo PSC starpā.

UZZIŅAI

Kopš pirmā reģionālā PSC nolīguma parakstīšanas 1982. gadā (Parīzes SM) IMO ir atbalstījusi astoņu citu reģionālo PSC režīmu izveidi, tā nodrošinot globālu kuģu uzraudzības tīklu. Devīņu reģionālo režīmu atbildības jomas aptver visu Eiropu un daļu no Ziemeļatlantijas (Parīzes SM), Āziju un Kluso okeānu (Tokijas SM), Latīņameriku ("Acuerdo de Vina del Mar"), Karību jūras reģiona valstis (Karību jūras reģiona valstu SM), Rietumāfriku un Centrālāfriku (Abudžas SM), Melnās jūras (Melnās jūras reģiona SM), Vidusjūras (Vidusjūras reģiona SM), Indijas okeāna (Indijas okeāna SM) un Persijas līča (Riyadh SM) reģionus. Amerikas Savienoto Valstu Krasta apsardze saglabā desmito PSC režīmu.

Seminārā atzīmēja pieaugošo PSC režīma skaitu, ar kuru palīdzību tiek īstenots mērķtiecīgu pārbaudžu mehānisms, lai uz kuģiem, kas strādā saskaņā ar starptautiskajiem standartiem, notiktu mazāk pārbaudžu, bet uz kuģošanas drošības un darba likumdošanas standartiem neatbilstošiem kuģiem vairāk.

IMO savu datu bāzi par kuģu atbilstību starptautiski noteiktajiem standartiem veido, tieši pamatojoties uz PSC iesniegtajiem ziņojumiem, kas balstīti uz pārbaudžu un koncentrēto kampaņu laikā iegūtajiem datiem.

Semināra gaitā PSC režīmi vienojās rūpīgi izpētīt un izanalizēt statistikas datus, lai iegūtu objektīvu informāciju par 9+1 PSC režīmu sistēmu saderību. Tāpat arī visi bija vienprātīgi, ka nepieciešama jauna metodika, lai pareizāk varētu novērtēt kuģu atbilstību melnajam, pelēkajam un baltajam sarakstam. Tas ļautu labāk novērtēt atsevišķu kuģu riskus, novērstos pārkāpumus un kuģu pārkvalificēšanu tajā vai citā sarakstā. Viens no svarīgākajiem ieteikumiem bija izveidot, uzturēt un koordinēt informācijas sistēmu par tiem kuģiem, kuriem ir zema veikspēja. Vislabāk to varētu izdarīt, izstrādājot kopīgu darbības politiku un izveidojot starpreģionālu informācijas platformu, kas atvieglotu informācijas apmaiņu starp PSC režīmiem, bet IMO integrētās tehniskās sadarbības programmas (ITCP) ietvaros vajadzētu uzlabot jau esošo sistēmu, lai veicinātu pieredzes apmaiņu starp PSC režīmiem. Seminārā ieteica apsvērt iespēju izstrādāt saskaņotu mācību rokasgrāmatu karaļa valsts inspektoriem un PSC virsniekiem.

Viens no aktuālākajiem jautājumiem, kam lielu vērību veltīja semināra dalībnieki: kā ostas valstīm saistībā ar datu pārvaldību vienkāršot ziņošanas procedūru. Faktiski tā būtu "vienota loga" sistēmas izveide, kurā iesaistītos gan IMO, gan Starptautiskā Darba organizācija.■

Nodokļu paradīzes kuģiem

Pēc gaismā nākušajiem „Paradīzes dokumentiem” – „Paradise Paper”, kas atklāj daudzu slavenu un bagātu cilvēku izvairīšanos no nodokļu maksāšanas, Eiropas Savienības finanšu ministri ir nolēmuši iespējami ātrāk ieviest stingrākus noteikumus finanšu caurspīdīguma nodrošināšanai. Dalībvalstu finanšu ministri tikšanās laikā Briselē atzina, ka steidzami ir jāizveido tā sauktais melnais ārzonu saraksts. Lai gan nevienam nav liegts glabāt savu naudu ofšoros, tomēr Eiropas Savienība vēlas panākt, lai izvairīšanās no nodokļu maksāšanas būtu apgrūtināta un no tās ciestu arī reputācija.

Starptautiskais pētniecisko žurnālistu konsorcijs (ICIJ), kas cēla gaismā grandiozās mahinācijas ar nodokļiem un publiskoja „Paradise Paper”, atklāj faktus par vairāk nekā 120 politiķu un pasaules līderu saistību ar ārzonām, tostarp par ASV tirdzniecības sekretāra Vilbura Rosa interesēm kuģniecības kompānijā, kas saistīta ar miljoniem vērtiem darījumiem, un enerģētiskās uzņēmumiem Krievijā, pret kuriem noteiktas sankcijas un kuras pārrauga Krievijas prezidents Vladimirs Putins.

Ziņu aģentūra „Reuters”, kas arī iesaistījies žurnālistu konsorcijs, ziņo, ka pēc publikotās informācijas ASV tirdzniecības sekretārs Ross ir atbrīvojis no savām interesēm gan tankkuģu kompānijā „Diamond S Shipping”, gan kuģošanas kompānijā „Navigator Holding”.

Ņemot vērā Grieķijas kuģu īpašnieku lielo skaitu un viņu biznesa milzīgo nozīmi šīs valsts ekonomikā, īpaši satrauktas ir Grieķijas varas iestādes, kas uzsākušas izmeklēšanu attiecībā uz to „Paradise Paper” informācijas sadaļu, kur minētas daudzas valsts amatpersonas, tostarp arī kuģu īpašnieki, kas saistīti ar nodokļu paradīzēm.

Saskaņā ar „SeaIntel Maritime Analysis” (SMA) pētījumiem, kas veikti un publicēti, pamatojoties uz „Paradīzes dokumentiem”, pēdējo 30 gadu laikā ir notikusi konteinerkuģu sistemātiska un pastiprināta reģistrēšana valstīs, kas tiek



dēvētas par nodokļu paradīzēm. SMA veiktā datu analīze par notikumu attīstību ļauj secināt, ka no 1980. līdz 2017. gadam tendenciozi notika konteinerkuģu pāriešana uz nodokļu oāzēm: no 12% tonnāžas, kas bija reģistrēta nodokļu paradīzēs 1980. gadā, līdz 74% tonnāžas 2017. gadā, piedevām lielākā daļa no tonnāžas reģistrēta Libērijā un Panamā.

Datu analīzei SMA izmantoja arī ziņojumu „Nodokļu parki: starptautiskā nodokļu nemaksāšana un šīs sistēmas likvidēšana”, ko 2015. gadā publicējis ASV Kongresa datu izpētes dienests. Ziņojumā iekļautas 50 valstis, kas atrodas dažādos nodokļu atvieglojumu sarakstos, no tām 26 valstīs ir reģistrētas arī konteinerkuģu flotes. Lai gan pēdējo divu gadu laikā dažas no šīm 26 valstīm jau zaudējušas nodokļu paradīzes statusu, 17 valstis stabili turas sarakstā. Un tas, ka tendence reģistrēt kuģus zem lētajiem vai ērtajiem karogiem nemazinās, liecina par stabili izveidotu sistēmu, lielām interesēm un stabiliem lobiem. Nodokļu paradīzes rullē!

IMO galvenajā mītnē tiekas studenti no visas pasaules

Ļoti lielu uzmanību IMO pievērš jūrniecības studentiem, jūrniecības nozares jauniešiem speciālistiem un visiem jauniešiem, kuri izrāda interesi un savu dzīvi vēlas saistīt ar darbu jūrā. Bet, lai jaunieši vēlētos kļūt par jūrniekiem, ir svarīgi viņus pārliecināt, ka šis darbs nav saistīts ar īpašiem riskiem vai apdraudējumu. Tieši tāpēc viena no spilgtākajām prezentācijām Pasaules jūrniecības dienas ietvaros bija par drošības jautājumiem un ieguldījumu, ko IMO ir devusi, lai drošības standarti kļūtu arvien augstāki un reālāki.

Starptautiskās Jūras universitāšu asociācijas (IAMU) pārstāvji IMO štābā 2017. gada jūlijā piedalījās studentu forumā, kura galvenā tēma bija tāda pati kā IMO Pasaules jūrniecības dienas tēma – „Kuģu, ostu un cilvēku savienošana”. Pasākums, kurā piedalījās vairāk nekā 60 studentu no visas pasaules, sniedza jauniešiem unikālu iespēju uzzināt vairāk par IMO un jūrniecības nozari.

Pasaules jūrniecības dienas svinības Panamā

No 1. līdz 3. oktobrim Panamā notika Pasaules jūrniecības dienas svinības, ko atklāja IMO ģenerālsekretārs Kitacki Lims. Viņš uzsvēra, ka IMO pauž stingru apņemšanos palīdzēt sasniegt ANO izvirzīto mērķi – veicināt planētas ilgtspējīgu attīstību. Panamas pasākumā piedalījās aptuveni 600 pārstāvju no pašas Panamas un citām valstīm, tostarp valdību un jūrniecības nozares, nevalstisko organizāciju un akadēmisko aprindu pārstāvji.

Diskusijās galvenā uzmanība tika pievērsta resursu palielināšanai jūrniecības izglītībā, uzsverot tehnoloģiju izmantošanu mācību materiālu izplatīšanā. Otrs svarīgs jautājums bija drošība, tostarp cīņa pret pirātismu un kibedrošība, kas atzīta par jūrniecības nozares galveno mūsdienas problēmu.

Bez ievērojamas nepalika arī jautājumi, kas saistīti ar karoga valstu lomu jūrniecības nozares attīstībā.

IMB: par daudziem incidentiem joprojām netiek ziņots

Saskaņā ar Starptautiskās Tirdzniecības kameras (ICC) un Starptautiskā Jūrniecības biroja (IMB) ziņojumu 2017. gada pirmajos deviņos mēnešos pavisam bijis 121 pirātu un bruņotu laupītāju uzbrukums kuģiem un nolaupīti pieci kuģi.

Ziņojumā norādīts, ka, lai gan salīdzinājumā ar to pašu laika posmu 2016. gadā pirātisma līmenis ir krities, joprojām pastāv bažas par uzbrukumiem Gvinejas līcī un Dienvidaustrumāzijā. Uzbrukumu pieaugums Venecuēlas krastos un incidenti Lībijas ūdeņos, tostarp mēģinājumi iekļūt kuģos, ir apliecinājums tam, ka modrību nedrīkst zaudēt, tai skaitā arī šķietami mierīgos ūdeņos.

2016. gadā Venecuēlas krastos notika tikai trīsniecīgi incidenti, bet šogad jau 11 uzbrukumi. Visos gadījumos ar šaujamo vai nažiem bruņoti laupītāji veiksmīgi tika uz kuģiem. Ielaušanās lielākoties notika enkurvietās. Uzbrukumos četri jūrnieki tika sagūstīti un viens no viņiem ievainots.



Joprojām liels risks saglabājas Nigērijas krastos, kur 18 uzbrukumos tika izmantoti ieroči. No deviņu mēnešu laikā pavisam nolaupītajiem 49 jūrniekiem 39 nolaupīti Nigērijas ūdeņos septiņos uzbrukumos.

“Lai gan dažos gadījumos iejaucas arī Nigērijas jūras spēki, kopumā Nigērijas ūdeņi joprojām ir visriskantākie, tāpēc mēs iesakām kuģu apkalpēm būt modrām,” situāciju komentēja IMB direktors Potengals Mukundans. “Uzbrukumu skaits Gvinejas līcī varētu būt vēl daudz lielāks, nekā liecina mūsu rīcībā esošie skaitļi, jo par daudziem incidentiem joprojām netiek ziņots.”

Apvienojas cīņai pret nelegālo tirdzniecību

Nelegālā tirdzniecība ar aizsargājamo dzīvnieku un augu valsts produktiem tiek vērtēta ap 20 miljardiem eiro gadā, kas padara to par ceturto ienesīgāko globālās noziedzīgās tirdzniecības peļņas avotu pēc narkotiku, ieroču un cilvēku kontrabandas.

Jau 2016. gada 15. martā tika parakstīta tā sauktā Bekingemas pils deklarācija, kas ir nozīmīga vienošanās par reāliem pasākumiem, lai likvidētu nelegālos savvaļas dzīvnieku tirdzniecības maršrūtus. Deklarācija nosaka pasākumu kopumu lai novērstu nelikumības transporta pakalpojumu jomā un muitā. Šo nolīgumu ir parakstījuši četrdesmit pasaules transporta uzņēmumi.

Kembridžas hercogs puda atzinību visiem, kas parakstīja deklarāciju: “Es pateicos visiem, kas parakstījuši Bekingemas pils deklarāciju, par viņu apņemšanos aizšķērsot ceļu nelegālajai tirdzniecībai un piedalīties cīņā pret malu medniecību.”

Liela uzmanība ir pievērsta nelegālajai tirdzniecībai ar ziloņkaulu, kas aizliegta jau kopš 1989. gada. Pirmajā laikā pēc aizlieguma stāšanās spēkā parādījās pozitīvas tendences, kas ļāva cerēt, ka apdraudējums ziloņu sugai ir mazinājies, tomēr jau 2006. gadā ziloņkaula atgriešanās melnajā tirgū lika apzināties, ka malu medniecība atkal dara savu melno darbu. Daudz centieni mazināt malu medniecību nav bijuši nekā efektīvi, tāpēc ziloņkauls joprojām ir visai bieži sastopama prece melnajā tirgū. Viens no galvenajiem ceļiem, pa kuriem kontrabandas preces nonāk tirgū, protams, ir jūras ceļš, tāpēc Apvienotās Karalistes Kuģniecības palātas tirdzniecības politikas direktors Deivids Balstons ir aicinājis kuģošanas kompānijas un kuģu īpašniekus parakstīt rezolūciju, kas apliecinātu šo kompāniju apņemšanos nepieļaut nelegālo preču pārvadāšanu ar kuģiem.



“Šis ir ārkārtīgi postošs bizness, tāpēc mums vajadzētu kopīgi rīkoties, lai beidzot izskaustu nelegālo tirdzniecību, un to par savas darbības mērķi vajadzētu izvirzīt visiem iesaistītajiem kravu pārvadātājiem,” pauž Deivids Balstons. “Mums ir jāievieš nulles tolerance pret šo pretīgo un nelegālo biznesu. Ir jāizveido saskaņots un efektīvs informācijas aprites mehānisms starp kuģošanas kompānijām, citiem kravu pārvadātājiem, aviosabiedrībām un ostām, lai laikus saņemtu brīdinājumu par iespējamu savvaļas dzīvnieku nelegālo pārvadāšanu.”

Kad glābšanas laivas neglābj situāciju

Statistika liecina, ka pēdējos desmit gados pasaulē ir bijuši 60 nāves gadījumi un 145 jūrnieki guvuši nopietnas traumas tikai glābšanas laivu pārbaužu laikā. Nelaiemes gadījumu iemesli pārsvarā bijuši divi – nepareizi nostiprinātas glābšanas laivas un vāji apmācītu apkalpes locekļu pieļautās kļūdas. Kopš 1981. gada aptuveni 60% smago traumu un 20% nāves gadījumu ir vainojamas tieši glābšanas laivas Tas ir nepieņemami.

Pēc kompānijas "InterManager" veiktā pētījuma, 2016. gadā pieci cilvēki gāja bojā un desmit tika nopietni ievainoti negadījumos, kas saistīti ar glābšanas laivām. Tas ir ironiski, ka glābšanas laivas ir nevis sniegušas palīdzību, bet gan nesušas nāvi. Visvairāk negadījumu notiek mācību laikā. Tā, piemēram, 2013. gada februārī uz kruīza kuģa "Thomson Majesty" bojā gāja pieci apkalpes locekļi un vēl trīs tika ievainoti, kad mācību laikā glābšanas laiva iekrita jūrā un tajā tika iesprostoti jūrnieki. Pētījums liecina, ka aptuveni 57% negadījumu notiek ar slēgtajām glābšanas laivām.

Negatīvā statistika par daudziem nelaiemes gadījumiem un bojā gājušajiem jūrniekiem ir iemesls tam, ka kuģošanas kompānijas un kuģu virsnieki sastopas ar apkalpes pretošanos mācībām, jo jūrnieki neredz atbildi uz jautājumu, vai mācības ar glābšanas laivām nekļūst tiem liktenīgas.

Te nu rungai ir divi gali: ir jānodrošina jūrniekiem atbilstoša apmācība darbam ar glābšanas laivām ārkārtas situācijās, bet, lai to izdarītu, ir jāpanāk, lai jūrnieki piedalās mācībās. Taču to pilnvērtīgi nevarēs paveikt, kamēr jūrnieki raizēsies par savu drošību un dzīvību.

Viena no iespējām, kas varētu palīdzēt atrisināt šo problēmu, būtu glābšanas laivu simulatoru izmantošana apmācības procesā. Piemēram, kompānija "Virtual Marine" pauž viedokli, ka 30 stundu mācības ievērojami var celt apkalpes



rīcības efektivitāti un papildināt zināšanas. Simulatori var sniegt jūrniekiem zināšanas, teiksim, par evakuācijas scenārijiem. Teorētiski sliecas domāt, ka tieši simulatori būs tie, kas palīdzēs celt drošības līmeni, bet praktiķiem ir atšķirīgs viedoklis. Lai gan jūras praktiķi nenoliedz, ka simulatori var būt papildinājums kadetu apmācības programmās un jūrnieku praktiskajās mācībās un tos var uzskatīt par nozīmīgu mācību procesa sastāvdaļu, diemžēl simulatoru programmas nevar aizstāt praktiskās pieredzes gūšanu reālos apstākļos uz kuģa. Tas nekādā gadījumā nav reāli, lai sagatavotu jūrnieku ārkārtas situācijām.

Svarīgāka par visu ir cilvēka dzīvība. Par savu jūrnieku drošību un dzīvību ir atbildīgs kuģa kapteinis un kuģa īpašnieks. Kā labāk un pareizāk rīkoties? Kādus lēmumus pieņemt? Kā pasargāt jūrniekus no nevajadzīga un neattaisnojama apdraudējuma dzīvībai? Kā iespējami labāk sagatavot viņus ārkārtas situācijām? Tie ir jautājumi, uz kuriem nav viennozīmīgas atbildes.■

Tankkuģis ar enkuru no dzelmes izceļ nesprāgušu torpēdu

Ļoti bīstams incidents oktobrī notika Portsmutā, Anglijā: tankkuģis "Skaw Provider" ar enkuru pacēla vecu nesprāgušu torpēdu.

Glābšanas operācijā iesaistījās Apvienotās Karalistes Jūras spēki. Uz notikuma vietu tika nosūtītas divas Portsmutas dienvidu niršanas vienības, kur tās uzreiz evakuēja lielāko daļu apkalpes. Seši apkalpes locekļi, tai skaitā kapteinis, palika uz kuģa, lai vajadzības gadījumā būtu gatavi cīņai ar ugunsgrēku. Uz kuģa bija apmēram 1000 tonnu degvielas, un tika darīts viss iespējamais, lai samazinātu iespējamā sprādziena ietekmi un sekas.



Operācija ilga septiņas stundas. Jūras spēku sprāgstvielu neitralizēšanas speciālistiem nācās likt lietā visas savas zināšanas, lai torpēdu droši nogremtu no enkura. Pēc tam, kad torpēdu atbrīvoja, to nolaida jūras dzelmē un iznīcināja.

Flotes amatpersonas atzina, ka iznīcinātā bijusi britu torpēda, un tā bijusi ārkārtīgi sarūsējusi. Ļoti iespējams, ka torpēda Portsmutā palikusi neatklāta kopš 80. gadiem, kad tur atradās kaujas ieroču testa poligons.■

Aktualitātes vides aizsardzības jomā

Grozījumi, kas pieņemti 2017. gadā, un grozījumi, kas tuvākajos gados stāsies spēkā.

1. MARPOL konvencija

1.1. Kuģu notekūdeņi (IV pielikums)

IMO Jūras vides aizsardzības komitejas (turpmāk – IMO MEPC) 69. sesijā pieņēma grozījumus MARPOL konvencijas IV pielikumā (MEPC.274(69)) par notekūdeņu novadīšanas ierobežojumiem no pasažieru kuģiem īpašajos rajonos (Baltijas jūrā). Grozījumi stāsies spēkā 2017. gada 1. septembrī. Ar rezolūciju MEPC.275(69) tika pieņemti ierobežojumu piemērošanas datumi pasažieru kuģiem, kas kuģo īpašajos rajonos.

1.2. Kuģu atkritumi (V pielikums)

IMO MEPC 70. sesijā tika pieņemti grozījumi MARPOL konvencijas V pielikumā (MEPC.277(70)), izveidojot jaunu atkritumu žurnāla formu, kas sastāvēs no divām daļām. Tiek mainīti arī atkritumu kategoriju apzīmējumi. Grozījumi stāsies spēkā 2018. gada 1. martā.

1.3. Kuģa degvielas patēriņa datu ievākšana (VI pielikums)

IMO MEPC 71. sesijā tika pieņemti grozījumi MARPOL konvencijas VI pielikumā (MEPC.282(70)), izveidojot degvielas patēriņa datu ievākšanas sistēmu CO₂ emisiju noteikšanai. Šī sistēma ir līdzīga Eiropas Savienības izveidotajai Eiropas MRV (*Monitoring, Reporting, Verification*) regulai. Eiropas Komisija veiks atbilstošus grozījumus regulā ((ES) 2015/757), lai saskaņotu to ar globālo sistēmu.

Kuģiem ar bruto tilpību virs 5000 degvielas patēriņa datu ievākšana būs jāuzsāk no 2019. gada 1. janvāra ((MEPC.278(70))). Monitoringa plānu iekļaus kuģa energoefektivitātes pārvaldības plānā (SEEMP). Grozījumi stāsies spēkā 2018. gada 1. martā.

1.4. Sēra saturs kuģu degvielā (VI pielikums)

IMO MEPC 70. sesijā nolēma, ka globālais sēra satura ierobežojums degvielā, ko lieto uz kuģa, no 2020. gada 1. janvāra būs 0,50% m/m (MEPC.280(70)). Emisiju kontroles rajonos (tostarp arī Baltijas jūrā) sēra satura ierobežojums ir 0,10% m/m, kas ir spēkā no 2015. gada 1. janvāra.

1.5. Degvielas piegādes pavaddokuments (VI pielikums)

IMO MEPC 71. sesijā pieņēma grozījumus VI pielikuma V papildinājumā (MEPC.286(71)). Turpmāk degvielas pavaddokumentā būs jānorāda atbilstošais sēra saturs degvielā. Grozījumi stāsies spēkā 2019. gada 1. janvārī.

1.6. Slāpekļa oksīdu emisijas (VI pielikums)

IMO MEPC 71. sesijā pieņēma grozījumus VI pielikumā (MEPC.286(71)), izveidojot jaunus slāpekļa oksīdu (NO_x) emisiju kontroles rajonus – Baltijas jūra un Ziemeļjūra. Sākot no 2021. gada 1. janvāra, arī šajos rajonos piemēros NO_x emisiju kontroles rajoniem noteiktās prasības.

2. Balasta konvencija (BWMC)

2.1. D-2 ieviešanas grafiks

IMO MEPC 71. sesijā apstiprināja jauno D-2 standarta ieviešanas grafiku (rezolūcija MEPC.287(71)). Atkarībā no tā, kad veikta IOPPC apliecības atjaunošanas apskate, kuģi jāapriko ar balasta ūdens pārvaldības sistēmām (iekārtām). Pēdējais termiņš pilnīgai D-2 standarta ieviešanai ir 2024. gada 8. septembris.

2.3. Atbrīvojumi (Exemptions)

IMO 71. sesijā ar rezolūciju MEPC.289(71) tika pieņemtas Vadlīnijas riska novērtēšanai saskaņā ar Balasta konvencijas A-4 noteikumu (G7). Vadlīnijās iestrādāta "līdzvērtīga riska teritorijas" koncepcija (*Same Risk Area*). Baltijas jūras un Ziemeļjūras reģionos Balasta konvencijas dalībvalstis izmantos HELCOM un OSPAR kopīgi apstiprināto atbrīvojumu piešķiršanas kartību (*Joint HELCOM/OSPAR Guidelines on the granting of Exemptions under International Convention for the Control and Management of Ship's Ballast Water and Sediments, Regulation A-4*). Dalībvalstīm būs arī iespēja izmantot OSPAR/HELCOM tiešsaistes lēmuma pieņemšanas rīku (<http://jointbwmexemptions.org>).

2.5. Balasta nomaīņa

IMO 71. sesijā pieņēma cirkulāru BWM.2/Circ.63 par konvencijas piemērošanu kuģiem, kurus ekspluatē jūras teritorijās, kur balasta nomaīņa nav iespējama saskaņā ar Balasta konvencijas B-4.1 un D-1 noteikumu, piemēram, Baltijas jūrā.

2.6. Jauns IMO GISIS modulis

Jaunajā Balasta ūdens pārvaldības GISIS modulī (*Ballast Water Management*) ietverta informācija par kuģiem piešķirtajiem atbrīvojumiem, balasta ūdens nomaīņas teritorijām, papildu prasībām un brīdinājumiem. Savukārt Ostu pieņemšanas iekārtu GISIS modulis (*Port Reception Facilities*) papildināts ar informāciju par balasta ūdens un sedimentu pieņemšanas iekārtām.■

Materiālu sagatavojuši Latvijas Jūras administrācijas eksperti vides aizsardzības jautājumos Ieva Šmite un Juris Skrubu

Kā popularizēt jūrnieka profesiju?

Šis ir jautājums, kas no jūrniecības nozares redzesloka nav pazudis, kopš Latvija atguva neatkarību un ar jūrnieku profesionālo izglītošanu nodarbojas Latvijas Jūras akadēmija (arī zem akadēmijas spārna esošā Rīgas jūrskola) un Liepājas Jūrniecības koledža. Arī Latvijas Kuģu kapteiņu asociācija (LKKA) uzmanības centrā ir likusi tieši jūrnieku izglītības jautājumus un jūrnieka profesijas popularizēšanu.

LKKA prezidents Jāzeps Spridzāns ir stingri pārliecināts, ka, neskatoties uz to, ka Latvija ir jūras valsts, ka Latvijā ir trīspadsmit tūkstoši aktīvo jūrnieku un desmit tūkstoši no tiem strādā uz pasaules tirdzniecības flotes kuģiem, informācijas par jūrnieka profesiju Latvijā praktiski nav. Par to viņam nācies pārliecināties visdažādākajās auditorijās, sākot no Izglītības un zinātnes ministrijas (IZM) amatpersonām un ierēdņiem, beidzot ar Latvijas bibliotēku darbiniekiem.

Lai veicinātu nozares attīstībai nepieciešamo speciālistu kvalitatīvu sagatavošanu, LKKA 2017. gadā ir ļoti nopietni iesaistījusies Nozaru ekspertu padomes (NEP) darbā, kas ir konsultatīva institūcija un darbojas kā sociālo partneru dialoga platforma. Latvijā ir izveidotas 12 ekspertu padomes svarīgākajās tautsaimniecības nozarēs, un Jāzeps Spridzāns kā darba devēju pārstāvis ir ievēlēts par Transporta un loģistikas NEP priekšsēdētāju.

J. Spridzāns: "Padomes sastāvā ir nozares darba devēju organizāciju, arodbiedrību un valsts institūciju pārstāvji. Viens no būtiskākajiem NEP uzdevumiem ir nodrošināt ieinteresēto pušu sadarbību profesionālajā izglītībā, vērtējot mācību programmu piedāvājuma atbilstību darba tirgus prasībām. Darbs ir nopietns, jo izglītības stratēģijas veidošanas jautājumi saistīti ar valsts budžeta naudas mērķtiecīgu izlietošanu. Katra audzēkņa, piemēram, katra jūrskolnieka mācībām valsts gadā tērē trīssarpus tūkstošus eiro, tāpēc ir svarīgi zināt, cik audzēkņu optimāli vajadzētu sagatavot Rīgas jūrskolai. Līdzīgi ir ar citām profesionālās izglītības skolām. Ideālā variantā darba tirgus ir tas, kas nosaka savas vajadzības pēc jauniem speciālistiem tajā vai citā profesijā.

Bibliotekāri ar interesi klausās stāstījumus par jūrnieku dzīvi un darbu.



Jāzeps Spridzāns prezentē jūrnieka profesiju.



NEP uzdevums ir, visām pusēm diskutējot, rast labāko risinājumu jauno speciālistu sagatavošanā."

Jānovērš informācijas bads

Viens lieta ir darba devējam paust savas vajadzības un valsts institūcijām tās akceptēt, bet otra, ne mazāk svarīga, ir profesionālās orientācijas stratēģija. Tas, lai jaunieši

vispār uzzinātu, ka ir tāda jūrnieka profesija, un šajā ziņā Latvijā ir visai bēdīga situācija. Teorētiski izglītības iestādes Latvijā var iesaistīties karjeras izglītības un profesionālās orientācijas pasākumu īstenošanā, jo karjeras pedagogu sagatavošanai ir pieejams Eiropas Sociālā fonda finansējums.

Jāzeps Spridzāns: "Sagatavoju karjeras pedagogu auditorijai plašu prezentāciju, lai viņus informētu un iepazīstinātu ar jūrnieka profesiju, darba specifiku un karjeras iespējām. Mans secinājums ir bēdīgs – karjeras pedagogi vispār neko nezina par jūrnieka profesiju un jauniešiem nevar sniegt padomus, tāpēc LKKA turpinās karjeras pedagogu informēšanu jūrnieku izglītības jautājumos.

Līdzīgu secinājumu nācās izdarīt "Bibliokuģa Krišjānis Valdemārs" bibliotekāriem rīkotajā pasākumā Nacionālajā bibliotēkā. Biju ieradies kapteiņa formā un stāstīju par to, kāds tad īsti ir jūrnieka darbs. Visi klausījās ar lielu interesi, un vairākums no klātesošajiem pirmo reizi uzzināja, kas tad tas jūrnieks tāds ir un kā viņš izskatās. Esam jūras valsts, bet par jūras lietām neko nezina, un tas nu gan ir jāvērs par labu!"

Anita Freiberga

Latvijas jūrnieceības izglītības iestādes 2017. gadā skaitļos

Sagatavoja Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra Konvencionālās uzraudzības daļas speciālisti

Saskaņā ar BIMCO (*Baltic and International Maritime Council*) ziņojumu par cilvēkresursiem jūrnieceībā pašlaik pasaules flotē trūkst aptuveni 16 500 virsnieku, pārsvarā vadības līmeņa kuģu mehāniķi un elektromehāniķi. Turklāt BIMCO prognozē, ka tuvāko gadu laikā pieprasījums pēc kvalificētiem kuģu virsniekiem turpinās pieaugt. Latvijā kuģu virsnieki tiek sagatavoti trijās augstākajās jūrnieceības izglītības iestādēs: Latvijas Jūras akadēmijā (turpmāk – LJA), Liepājas Jūrnieceības koledžā (turpmāk – LJK) un Novikontaš Jūras koledžā (turpmāk – NJK). Šajā rakstā ir apkopota informācija par nākamo virsnieku sagatavošanu šajās iestādēs.

Studējošo skaits jūrnieceības izglītības iestādēs 2017. gadā

Latvijā 2017. gada 1. oktobrī jūrnieceības izglītības iestāžu īstenotās jūrnieceības izglītības programmas apguva 2155 topošie virsnieki, kas ir nedaudz mazāk nekā 2016. gadā, kad programmas apguva 2223 studējošie un jūrskolu audzēkņi. Augstākās izglītības programmās kuģu vadīšanu studēja 1039, kuģu mehāniku – 505, bet kuģu elektroautomātiku – 38 cilvēki. Profesionālās vidējās izglītības (jūrskolu) programmās kuģu vadīšanu apguva 251, bet kuģu mehāniku – 322 audzēkņi.

Jūrskolu audzēkņi izglītības programmas apgūst klātienē, bet augstākās izglītības programmas klātienē apgūst 40% jeb 639 no

Programmu absolventi	2014	2015	2016	2017
Kuģu vadīšana	146	134	142	108
Kuģu mehānika	79	85	87	65
Kuģu elektroautomātika	13	15	4	5
Kuģu vadīšana < 500 BT (jūrskola)	50	53	42	37
Kuģu mehānika < 750 kW (jūrskola)	40	51	43	31
Kopā	328	338	318	246

1582 studējošajiem augstskolu programmās. LJA, ieskaitot Rīgas jūrskolas audzēkņus, jūrnieceības programmas apgūst 867 studenti un audzēkņi. LJK studentu un jūrskolas programmu audzēkņu kop skaits ir 1021, bet NJK jūrnieceības programmas apgūst 267 studenti.

Absolventu skaits jūrnieceības izglītības programmās 2017. gadā

2017. gadā augstākās un vidējās jūrnieceības izglītības programmas absolvēja pavisam 246 personas. Lielākā daļa no tām bija LJA un LJK kuģu vadīšanas un kuģu mehānikas augstākās izglītības programmu beidzēji. Sagatavotais kuģu elektromehāniķu skaits pēdējos gados ir neliels, kas liecina par to, ka nākotnē Latvijā var būt grūtības apmierināt pieprasījumu pēc šiem speciālistiem.

Šī gada janvārī LJA augstākās izglītības programmas absolvēja 86 studējošie, no kuriem lielākā daļa jeb 60 studējošo bija kuģu vadīšanas specialitātes absolventi. Kuģu mehānikas specialitātes programmu absolvēja 21, bet kuģu elektroautomātikas specialitātes programmu – 5 studējošie. Valsts

pārbaudījumu komisijas vērtējumā kopējais LJA absolventu zināšanu līmenis ir labs.

LJK augstākās izglītības programmas 2017. gadā absolvēja 91 students, tai skaitā kuģu vadīšanas programmu absolvēja 47, bet kuģu mehānikas programmu – 44 studējošie. Kopumā augstākās izglītības programmu absolventu noslēguma pārbaudījumu rezultāti ir salīdzinoši stabili un vērtējami kā labi. Valsts pārbaudījumu komisijas novērojumi liecina, ka nav jomu, kurās būtu atzīmējama krasa zināšanu pasliktināšanās.

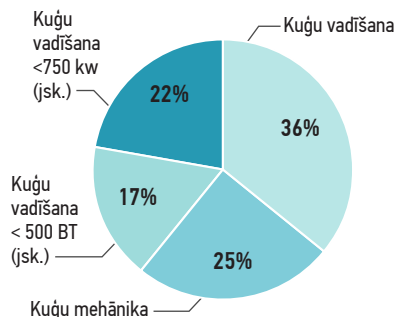
Jūrskolu programmas 2017. gadā absolvēja 68 audzēkņi. Pavisam abās jūrskolās kuģu vadīšanas programmu absolvēja 37, bet kuģu mehānikas programmu – 31 cilvēks. Lai gan jūrskolu programmu absolventu zināšanu līmenis pēdējos gados ir uzlabojies, kopējais līmenis joprojām ir vērtējams ne augstāk kā apmierinoši.

Jūrnieceības izglītības programmās uzņemto personu skaits

Latvijas jūrnieceības augstākās izglītības iestādēs 2017. gada septembrī sāka studēt 517 cilvēki. Nedaudz vairāk nekā trešdaļa no visām personām iestājās koledžas vai bakalaura līmeņa kuģu vadītāju, bet ceturtdaļa – kuģu mehānikas programmā.

Studijām klātienē LJA tika uzņemti 89, bet neklātienē – 18 studējošie. Kuģu vadīšanas specialitātes programmās gan klātienē, gan

	2014	2015	2016	2017
Kopējais apmācāmo skaits	2217	2164	2223	2155
Augst. izglītības programmas	1655	1638	1688	1582
Kuģu vadīšana	1015	1029	1096	1039
Kuģu mehānika	569	551	539	505
Kuģu elektroautomātika	71	58	53	38
Jūrskolas programmas	562	526	535	573
Kuģu vadīšana (<500 BT)	287	267	240	251
Kuģu mehānika (<750 kW)	275	259	295	322



neklātienē pavisam tika uzņemti 74, bet kuģu mehānikas specialitātes programmās 32 studējošie. Kuģu elektroautomātikas specialitātes programmā iestājās tikai viens cilvēks neklātienē. Rīgas jūrskolas programmās tika uzņemti 92 audzēkņi, no tiem kuģu vadīšanas programmā 31, bet kuģu mehānikas programmā 61 audzēknis.

Studijām pirmā līmeņa augstākās profesionālās izglītības programmās klātienē LJK tika uzņemti 70, bet neklātienē – 79 cilvēki. Kuģu vadīšanas specialitātes programmā šogad tika uzņemti 84, bet kuģu mehānikas programmā – 65 studējošie. Liepājas jūrskolas programmās pavisam tika uzņemti 108 audzēkņi, no tiem kuģu vadīšanas programmā 57 un kuģu mehānikas programmā 51 cilvēks.

Studijām pirmā līmeņa augstākās izglītības neklātienē programmās NJK šogad tika uzņemti 61 studējošais, tai skaitā kuģu vadīšanas programmā 30, bet kuģu mehānikas programmā 31 studējošais. ■



Sākas konkursa “Enkurs” 12. sezona

Sākot gatavošanos konkursa “Enkurs” 12. sezonai, vēlēšanos tajā piedalīties apstiprina gan skolas, kuru komandas startējušas līdz šim, gan arī jauni dalībnieki. Tiekoties konkursa organizatoru un atbalstītāju pārstāvjiem, tika spriests par iespēju rīkot vēl vienu atlases kārtu.

Pašlaik konkursa paplašināšanu kavē nepietiekams finansējums, tādēļ tika pārrunātas iespējas gan meklēt papildu līdzekļus, gan taupīt jau esošos, tostarp aicināt pašvaldības segt vismaz daļu no dalībnieku transporta izmaksām, ko līdz šim pilnībā apmaksāja konkursa organizatori.

26. oktobrī tika pasniegtas konkursa “Enkurs” stipendijas. Mācību gada pirmajā semestrī tās

piešķirtas Latvijas Jūras akadēmijas 1. kursa studentiem Uldim Urtaņam un Ralfam Muceniekam (abi no Bauskas Valsts ģimnāzijas).

Stipendiju saņems arī Anna Griceņuka – akadēmijas studente, kas beigusi Rīgas 31. vidusskolu, un Liepājas Jūrnieceības koledžas 1. kursa students Dmitrijs Petrušenko. Anna un Dmitrijs nav konkursa “Enkurs” dalībnieki, taču saskaņā ar stipendiju piešķiršanas nolikumu tika atzinīgi novērtēti augstie rezultāti, ko viņi sasnieguši centralizētajos eksāmenos.

No konkursa “Enkurs” dalībniekiem Latvijas Jūras akadēmijā šogad iestājās arī Agris Širins no Rēzeknes 5. vidusskolas un Jurģis Marijs Kalniņš no Rojas vidusskolas. ■

Datorizētā testa un eksāmenu kārtošana Jūrnieku reģistrā 2017. gadā

2017. gada vienpadsmit mēnešos – līdz 30. novembrim – Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrā eksaminēti 1890 jūrnieku.

Lielai daļai jūrnieku pirms eksāmena jeb pārrunām ar vērtētājiem ir jākārtoto datortests, un 2017. gadā tikai 2% nav izdevies testu nokārtot vispār. Lielākajai daļai – 88% – izdodas testu nokārtot ar pirmo reizi, 6% to nokārtot ar otro reizi un 4% ar trešo. Salīdzinoši labāk ar testa kārtošanu veicas stūrmaņiem – pirmajā reizē

pozitīvs rezultāts ir 91%. No mehāniķiem testu pirmajā piegājienā nokārtot 77%, bet sardzes mehāniķiem – tikai 63%.

Jāpiebilst, ka Jūrnieku reģistrā var kārtot treniņa testu, kas dod iespēju jebkurai jūrniekam pilnvērtīgāk sagatavoties, pārliicināties par savām zināšanām un saprast, kurus tematus būtu vēlams apgūt papildināti.

Pārrunās jeb eksāmenā jūrniekiem veicis sliktāk: vadības līmenī eksāmenu

nenokārtot 19,8%, izpildes līmenī – 14,9%. Ierindniekiem veicas labāk – tikai 6,4% neiztur pārrunas.

Var secināt, ka kopumā zināšanu līmenis ir ļoti atšķirīgs. Jūrniekiem ir jārēķinās, ka, pretendējot uz augstāku kvalifikāciju, arī prasības aug, tāpēc pastāvīgi ir jāpapildina zināšanas. ■

Materiālu sagatavoja Jūrnieku reģistra jūrnieku kompetences novērtēšanas klases vadītāja Dace Šteinerte

Stāsta par prakses iespējām un sveic stipendiātus



Vītoli fonda dibinātāji Vilis un Marta Vītoli 9. novembrī aicināja ziedotājus uz svinīgām pateicības pusdienām, kuru ietvaros tika atzīmēta arī fonda 15. gadadiena. Pasākuma laikā tika pasniegti izglītības un zinātnes ministra Kārļa Šadurska pateicības raksti par ieguldījumu izglītotas sabiedrības, zinātnes un valsts labā. Pateicības rakstu saņēma arī AS "Latvijas kuģniecība", kas sadarbībā ar nodibinājumu "Vītoli fonds" jau trešo gadu piešķir stipendijas jūrniecības studentiem, lai atbalstītu topošos jūrniekus un veicinātu jūrniecības izglītību Latvijā.

"Latvijas kuģniecības" (LK) stipendijas šogad saņem septiņi jūrniecību studējošie jaunieši no Latvijas Jūras akadēmijas (LJA) un Liepājas Jūrniecības koledžas (LJK), kuri izturējuši LK un Vītoli fonda konkursu. Kopējais stipendiju fonds ir 25 800 eiro, un katrs stipendiāts saņem 300 eiro mēnesī visu mācību gadu. LK stipendiju programmas mērķis ir piesaistīt labākos jaunos jūrniecības industrijas talantus darbam uz uzņēmuma kuģiem vai birojā. Ar stipendijām "Latvijas kuģniecība" katru gadu izsaka atzinību izcilākajiem studentiem.

"Latvijas kuģniecības" valdes priekšsēdētājs Roberts Kirkups paudis cerību, ka stipendijas atvieglos studentiem dzīvi un palīdzēs sasniegt labākus rezultātus mācībās, lai kādu dienu stipendiāti varētu uzvilkt "Latvijas kuģniecības" formas tērpu. Savukārt nodibinājuma "Vītoli fonds" valdes loceklis Artūrs Dzenis, sveicot visus, kas turpmāk varēs sevi dēvēt par "Latvijas kuģniecības" stipendiātiem, uzsver, ka LK un Vītoli fondu vieno kopīgi mērķi un vērtības, un izglītība ir viens no stūrakmeņiem sabiedrības un ekonomikas veiksmīgai izaugsmei.

Liepājas Jūrniecības koledžā viesojās SIA "LSC Shipmanagement" administratīvā direktore Ilze Stangaine un flotes personāldaļas direktore Sanita Žurzdina, lai pastāstītu gan par prakses un darba iespējām, ko piedāvā uzņēmums, gan par nākotnes plāniem, kā arī apsveica visus



"LSC Shipmanagement" administratīvā direktore Ilze Stangaine (pa kreisi) un flotes personāldaļas direktore Sanita Žurzdina sveic Vladimiru Saviku sakarā ar stipendijas iegūšanu.

koledžas un jūrskolas audzēkņus ar jaunā mācību gada sākumu un katram uzdāvināja īpaši sarūpētu jūrnieku kladi, bet īpašu apsveikumu saņēma divi Liepājas Jūrniecības koledžas topošie mehāniķi – Vladlens Saviks (M-31A) un Vladimirs Saviks (M-31A).

Stipendijai varēja pieteikties Latvijas augstskolu pēdējā kursa studenti ar labām un teicamām sekēm, kuri vismaz četrus mēnešus bijuši praksē uz kāda no LK meitas-kompānijas SIA "LSC Shipmanagement" tehniskajā pārvaldībā esošajiem kuģiem. ■

Indra Grase



"Erasmus+" prakses atskaites vakarā pasniedzēja Nora Ārgale kopā ar saviem audzēkņiem Kamilu Jasvinu, Elīnu Sniedzi, Leonu Baldiņu, Miku Pigitu, Niklāsu Puģeju.



LJA jūrskolā realizēts "Erasmus+" programmas mobilitātes projekts

Liepājas Jūrnieceības koledžas jūrskolā jau sesto gadu tiek realizēts "Erasmus+" prakšu mobilitātes projekts. Šogad dalībnieku skaits tika palielināts, pavisam piedalījās 25 audzēkņi – 15 devās uz Maltu, 10 uz Valensiju Spānijā.

Starptautiskā prakse tiek realizēta jūrskolas mācību programmā paredzētās jahtu takelāžas prakses (kuģu vadītājiem) un krasta mehānisko darbnīcu prakses (kuģa mehāniķiem) ietvaros. Kopumā sešu gadu laikā projektā piedalījušies 108 jūrskolas audzēkņi. Projekta līdzekļi sedz visus ar uzturēšanos un ceļošanu saistītos izdevumus, kā arī dalībnieki saņem dienas naudu.

Prakse dod iespēju jauniešiem iegūt pirmo ar izvēlēto profesiju saistīto darba pieredzi, turklāt darīt to starptautiskā vidē. Līdztekus profesionālo iemaņu apgūšanai jaunieši mācās sadarboties ar darba devēju un kolēģiem, iepazīst citas valsts kultūru un ar jūrnieceību saistītu mazo uzņēmumu darbību. Spānijas plūsmas dalībnieki apguva spāņu valodu, Maltā darba valoda bija angļu. Lielākajai daļai jauniešu šī bija

pirmā darba pieredze, daudziem arī pirmais ceļojums ārpus Latvijas. Atlase dalībai projektā tiek veikta pēc sekmiņu reitinga, vērā tiek ņemta arī audzēkņa motivācija, sabiedriskā aktivitāte un uzvedība.

Šovasar Maltā audzēkņi strādāja uzņēmumos "Yacht Luxury Charters", "Malta Charters" un "Tip Top One", pārsvarā uz izklaides kuģiem, bet Valensijas ostā uzņēmumos, ar kuriem jūrskolai jau ir ilgstoša sadarbība – "Consortio Valencia" un "Real Club Nautico de Valencia", kur piedalījās izbraucienos ar katamarānu, veica jahtu apkopes darbus, jahtu tauvošanu, palīdzēja jahtu ostas teritorijas apsaimniekošanā un citos darbos, kā arī apguva burāšanu un vadīja motorlaivu. Kuģu mehānikas specialitātes audzēkņi strādāja uzņēmumos "Flash Catamaran", "Tecdemar" un "Hobby

Centre Palaya canet", kur guva labu pieredzi jahtu būves un remonta darbos.

Bez darba pienākumiem jauniešiem tika piedāvāta arī plaša kultūras programma – iespēja iepazīties ar Valensijas un Maltas vēstures un kultūras mantojumu, gida pavadībā apmeklēt ievērojamākās vietas, kā arī saņemt praktisku apmācību burāšanā, airēšanā un niršanā.

Par iespēju piedalīties projektā visi tā dalībnieki atsaucas pozitīvi un atzīst iegūto pieredzi par interesantu un vērtīgu, par tādu, kas paaugstinās viņu pārliecību par saviem spēkiem un iespējas konkurēt darba tirgū. Prakses nobeigumā dalībnieki saņēma darba vietas sertifikātu un "Europass" mobilitātes dokumentu.■

Nora Ārgale

Palīdzēs jauniešiem sagatavoties darba attiecību uzsākšanai

Aizsākot "Erasmus+" programmas stratēģiskās partnerības projekta "Jauno speciālistu nodarbinātības veicināšana un darbam nepieciešamo prasmju uzlabošana" (*Enhancing Employability and Mastering Job Related Skills to Young Future Specialists*) īstenošanu, Liepājas Jūrniecības koledžas projektu speciālistes Kristīne Zariņa un Jekaterina Zalomova no š.g. 16. līdz 19. oktobrim viesojās vienā no projekta partnerinstitūcijām – Eudžēnio Barsanti vārdā nosauktajā Masas profesionālās izglītības mācību iestādē (IIS Barsanti Massa) Itālijā, kur notika projekta partneru starpvalstu sanāksme.



Sanāksmes laikā projektā iesaistīto mācību iestāžu – Vācijas Šlēsvīgas-Holšteinas federālās zemes Ziemeļfrīzlandes rajona Hūzumas profesionālās skolas, Eudžēnio Barsanti vārdā nosauktās Masas profesionālās izglītības mācību iestādes un projekta vadošā partnera Liepājas Jūrniecības koledžas pārstāvji apsprieda jautājumus, kas saistīti ar projekta vadības, finansēšanas un publicitātes prasību nodrošināšanu, kā arī projektā plānoto aktivitāšu organizēšanu. Sanāksmes laikā tika parakstīti sadarbības līgumi.

Liepājas Jūrniecības koledžas īstenotais "Erasmus+" projekts ir vērsts uz vidējās profesionālās izglītības sniegto galveno pamatprasmju pilnveidošanu, kas jauniešiem pēc mācību iestādes beigšanas ļaus labāk sagatavoties darba attiecību uzsākšanai. ■

Kristīne Zariņa

Liepājas Jūrniecības koledžas personāls pieredzes apmaiņas vizītē Melnkalnē

Pieredzes apmaiņas vizītes laikā Liepājas Jūrniecības koledžas Kuģu vadītāju studiju programmas direktore lektore Elīna Dimza un lektors asistents Nauris Upenieks, iesaistoties "Erasmus+" programmas mobilitātē augstākās izglītības iestāžu personālam, no š.g. 25. līdz 29. septembrim viesojās Melnkalnes Universitātes Jūras fakultātē Kotorā.

E. Dimza tikās ar Jūras fakultātes dekānu Dr. Spiro Ivosevicu, prof. Miloradu Raskovicu un kapt. Igoru Stanovicu, kuri iepazīstināja ar Kuģu vadīšanas programmā iekļautajiem mācību priekšmetiem. Tikšanās laikā mācībspēki veica gan Liepājas Jūrniecības koledžas Kuģu vadītāju programmas un Melnkalnes universitātes Jūras fakultātes Kuģu vadītāju programmas, gan izglītības procedūru un metodoloģijas salīdzināšanu, kā arī pārrunāja kvalitātes vadības jautājumus (ISO 9001:2015 ieviešana, fakultātē īstenotās procedūras un QMS Manual) un izglītības procesa risku pārvaldības aspektus.

Liepājas Jūrniecības koledžas lektors N. Upenieks vizītes laikā Kotoras Jūras fakultātes studentiem lasīja lekcijas par debess sfēras un ekvinokcijas koordināšu sistēmas veidošanu.

E. Dimza par viesošanās Kotoras Jūras fakultātē stāsta: "Kopējā pieredze mobilitātes laikā viennozīmīgi ir pozitīva, un vērtēju to kā izglītojošu un noderīgu ne tikai profesionālajā ziņā, bet arī personiskajā pieredzē. Konstatēju, ka Melnkalnes Universitātes Jūras fakultātes studenti mācību procesa laikā neiziet jūras praksi, kā tas ir Latvijas jūrniecības izglītības iestādēs, to skaitā arī Liepājas Jūrniecības koledžā, kas ir salīdzinoši liels trūkums studentu sagatavošanā. Mācību procesā, kas ir pilni trīs gadi, studenti iegūst pārsvārā teorētiskas zināšanas, ja neņem vērā fakultātes modernos treniņus un labi ierīkotās auditorijas praktisko uzdevumu veikšanai, kas iegādāti, pateicoties iepriekšējiem projektiem ar norvēģu ārzemes instancēm. Iesaku visiem pedagogiem un personālam izmantot jebkuru atbilstošu "Erasmus+" programmas mobilitāti, lai gūtu iespēju pilnveidoties profesionālā jā un garīgajā ziņā, jo cilvēka prāts ir kā



Liepājas Jūrniecības koledžas Kuģu vadītāju studiju programmas direktore Elīna Dimza un lektors Nauris Upenieks (pirmais no kreisās) viesojas Melnkalnes Universitātes Jūras fakultātē Kotorā.

laistāma puķe – tam ir jāsniedz jaunas zināšanas, lai tas "ziedētu"."

N. Upenieks par pieredzi Melnkalnē stāsta: "Man šī mobilitāte bija ļoti noderīga, jo varēju salīdzināt dažādas jūrniecības mācību iestādes, tikties ar mācībspēkiem un iegūt informāciju par viņu mācību metodēm, kas ļaus turpmāko mācību procesu padarīt daudzveidīgāku un interesantāku. Tā kā Melnkalnes Universitātes Jūrniecības fakultāte nodrošina apmācību vadības līmenī (*Management level*), bet Liepājas Jūrniecības koledža darbības līmenī (*Operational level*), bija interesanti salīdzināt atšķirības mācību programmās. Saviem kolēģiem, kuri vēl apsver domu, pieteikties vai nepieteikties kādā no mobilitātēm, iesaku noteikti pieteikties, jo katra mobilitāte ir savādāka. Katrā mācību iestādē ir iespēja tikties ar dažādiem cilvēkiem, dažādiem pasniedzējiem, kuriem katram ir savs unikāls pasniegšanas veids un sava izveidota mācību programma. Dodoties mobilitātē, ir iespēja iepazīt citu valstu kultūru, iepazīt interesantus cilvēkus un nodibināt vērtīgus kontaktus. Manuprāt, pats galvenais pasniedzēja darbā ir attīstīties un progresēt, kā arī sekot līdzi jaunākajām tendencēm Eiropā un pasaulē. "Erasmus+" programma nodrošina ļoti vērtīgu mācību un sevis pilnveidošanas procesu, kas noteikti atspoguļojas mācību pasniegšanas kvalitātē un rezultātos." ■

Kristīne Zariņa, Liepājas Jūrniecības koledžas projektu speciāliste

Lielās, vidējās un mazās intereses: kuģošanas nozare saskaras ar grūtībām

Eiropas Savienībā jūras kravu pārvadājumu apjoms ir samazinājies: 1990. gadā tā īpatsvars bija 40% no kopējā tirdzniecības apjoma, bet 2017. gadā ir noslīdējis līdz 33%. Kuģu pārprodukcija, izmaksas, kas nepieciešamas, lai kuģus aprīkotu atbilstoši Balasta ūdeņu apsaimniekošanas konvencijai (BWM), un bunkurēšanas cenas – lūk, faktori, kas ietekmē un arī nākotnē ietekmēs kuģošanas biznesu ne tikai Eiropā, bet arī visā pasaulē.

Statistika liecina, ka kuģu īpašnieki lēni un ļoti nopietni izvērtējot iegulda līdzekļus kuģu aprīkošanā ar BWM konvencijas prasībām atbilstošām attīrīšanas iekārtām vai CO2 emisiju samazinošās tehnoloģijās. Lielākā daļa kuģu īpašnieku turpina strādāt, cerot uz labākiem laikiem. Daļa jau ir bankrotējusi, bet palicējiem tas daudz nepalīdz. Tas, ka kuģu īpašnieki kavējas veikt ieguldījumus, skaidrojams arī ar nepietiekamu informāciju par to, kuru ražotāju piedāvātās tehnoloģijas ir atbilstošas noteiktajiem standartiem. Kuģu īpašnieki mierina sevi ar domu, ka, par laimi, vēl ir laiks, lai sakārtotu kuģu sistēmas.

Lai gan tiek apgalvots, ka ES ekonomika atkal pieaug, kuģu īpašnieki to nejūt un šo informāciju uzskata par nepatiesu. Lielākā daļā operatoru cer, ka uzlabošanas varētu sagaidīt 2020. gadā, bet līdz tam vēl jāizdzīvo.

Eiropas Parlaments sper radikālus soļus

Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) pienākums ir īstenot ilgtspējīgu stratēģiju, lai samazinātu un ierobežotu starptautiskā jūras transporta radītās CO2 emisijas, un dalībvalstīm šos centienus vajadzētu atbalstīt. Skaidru spēles noteikumu pieņemšana ir kļuvusi par ļoti steidzamu darbu un priekšnosacījumu tam, lai Eiropas Savienība atturētos no turpmākās rīcības, kas paredz jūrniecības nozares iekļaušanu Eiropas Savienības emisijas kvotu



tirdzniecības sistēmā (ES ETS). Ja tomēr IMO līmenī vienošanās netiek panākta līdz 2021. gada beigām, kuģošanas nozare jāiekļauj ES ETS un jāizveido fonds kuģu operatoru iemaksām par CO2 emisijām. Daļu no ieņēmumiem, kas tiktu iegūti, izsolēs pārdodot kvotas, vajadzētu izmantot tam, lai uzlabotu energoefektivitāti un atbalstītu investīcijas inovatīvās tehnoloģijās CO2 emisiju samazināšanai jūrniecības nozarē, tostarp īso jūras pārvadājumu un ostu jomā.

Eiropas Parlamenta dokumentos, kas izraisījuši milzu satraukumu un sašutumu kuģošanas nozarē, ir teikts, ka saskaņā ar 2015. gada 12. decembrī pieņemto Parīzes

nolīgumu dalībvalstīm ir pienākums īstenot tādu politiku, kas ļautu ierobežot globālo vidējās temperatūras pieaugumu krietni zem 2°C atzīmes un temperatūras kāpumu noturēt 1,5°C robežās salīdzinājumā ar pirmsindustriālā laikmeta līmeni. Eiropas Komisija direktīvā paredz pārskatīšanas klauzulu, kas nozīmē, ka Komisija pēc 2023. gada saskaņā ar Parīzes nolīgumu veic reālās situācijas novērtējumu un tai ir tiesības vajadzības gadījumā ierosināt lielākus emisiju samazinājumus, kā arī klauzula nodrošina, ka 2018. gadā tiek pieņemts paziņojums par ES tiesību aktu atbilstību Parīzes nolīguma mērķiem.

►►► 24. lpp.

▶▶▶ 23. lpp.

Kuģu īpašnieki satraukti – ES politika apdraud konkurētspēju

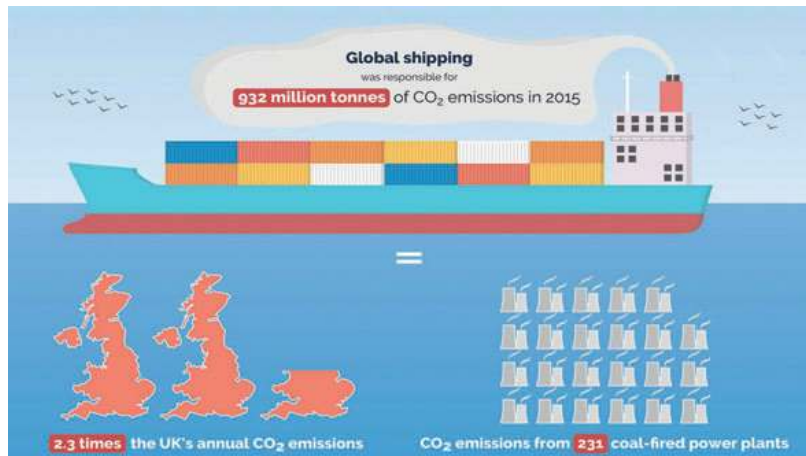
Pēc tam, kad Eiropas Parlaments 2017. gada 15. februārī nobalsoja par CO₂ emisiju iekļaušanu ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā, Starptautiskā Kuģniecības kamera (ICS) un Eiropas Jūras ostu asociācija (ESPO) izteica asus iebildumus pret šādu politiku.

ESPO amatpersonas puda viedokli, ka IMO ir vispiemērotākā starptautiskā organizācija, kas var iedzīvināt Parīzes nolīguma prasību par kuģu emisiju samazināšanu, jo klimata pārmaiņas ir globāla problēma, tas nav tikai ES jautājums. Saistībā ar Parīzes nolīgumā ietvertajiem mērķiem diskusijas IMO līmenī sākās jau 2016. gada oktobrī MEPC sesijā. 2018. gadā IMO, pamatojoties uz zinātniskiem pierādījumiem, ir jāizstrādā stratēģija un jānosaka īstermiņa un ilgtermiņa pasākumi jūrniecības nozarei, lai sasniegtu Parīzes nolīgumā izvirzītos mērķus. ESPO ir paudusi pārliecību, ka IMO spēs līdz 2023. gadam izstrādāt pasākumu kompleksu CO₂ emisiju samazināšanai. Ja ne, ES būs jāievieš Eiropas Parlamenta pieņemtā emisiju samazināšanas stratēģija.



ESPO ģenerālsēkretāre
Isabelle Rikbosta.

ESPO ģenerālsēkretāre Isabelle Rikbosta: "2023. gadu vajadzētu uzskatīt par pagrieziena punktu, jo gadījumā, ja IMO nespēs pieņemt lēmumus emisiju jautājumā un termiņš netiks ievērots, būs jāievieš ES pasākumi. Tomēr vajadzētu būt arī skaidrībai: ja līdz 2023. gadam būs noslēgts starptautisks nolīgums, tad ES pasākumi tiks atcelti.



Mēs ceram, ka IMO paātrinās procesu un demonstrēs tādu pašu ambīciju līmeni kā ES, domājot par globālā piesārņojuma ierobežošanu un pievēršot vislielāko uzmanību klimata pārmaiņām."

ICS, kas pārstāv vairāk nekā 80% no pasaules tirdzniecības flotes, puda neapmierinātību ar Eiropas Parlamenta aktivitātēm.

ICS direktors politikas un ārējo attiecību jautājumos Saimons Benets: "Balsojums par reģionālu pasākumu ieviešanu gluži vienkārši apdraud un apgrūtina debates starp IMO dalībvalstīm par vienotas stratēģijas izstrādi kuģošanas nozarei CO₂ emisiju samazināšanai atbilstoši Parīzes nolīgumam par klimata pārmaiņām. Tādējādi EP pilnībā ignorē IMO jau sasniegto progresu saskaņā ar Kioto protokolu, kuram pievienojušās arī ES dalībvalstis. ES valstis, kas ir arī IMO dalībvalstis, tagad ir atbildīgas par šiem nelietderīgajiem priekšlikumiem reformēt ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmu. Mēģinājums pakļaut sistēmai tūkstošiem kuģniecības kompāniju, lai ietekmētu lielos ES enerģijas ražotājus un rūpniecības uzņēmumus, kopumā tikai sarežģī reformas gaitu. Mēs jau bijām liecinieki ES nesekmīgajam mēģinājumam ieviest ETS starptautiskajā aviācijā, tai skaitā attiecinot to uz valstīm ārpus Eiropas Kopienas, un tagad kārta pienākusi kuģošanas nozarei. Var notikt tā, ka kuģiem, apmeklējot ES ostas, nāksies maksāt naudu ES shēmās, kas izstrādātas, lai palīdzētu subsidēt Eiropas ogļu raktuvju slēgšanu. Cietēji no

tādas politikas būs gan Eiropas kuģu īpašnieki, gan ES ostas."

ICS sadarbojas ar Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociāciju (ECSCA), lai pārliecinātu ES dalībvalstis un Eiropas Komisiju, ka priekšlikums ETS attiecināt uz kuģošanas nozari ir noraidāms, ņemot vērā kopējo atbalstu IMO globālajam risinājumam.

Pavisam citādi uz Eiropas Parlamenta centieniem raugās Eiropas Transporta un vides asociācija (T&E), kas aktualizē jautājumus par transporta ietekmi uz klimatu, vidi un veselību. Asociācija uzskata, ka, iekļaujot jūras pārvadājumus ETS, kuģošanas nozare pirmo reizi sniegs reālu ieguldījumu emisiju samazināšanā un iesaistīsies ES izvirzīto mērķu sasniegšanā.

"T&E" aviācijas un kuģniecības politikas direktors Bilss Hemings: "EP priekšlikums beidzot pieliks punktu nevienlīdzībai ES biznesa vidē un tam, ka kuģniecība ir vienīgā Eiropas nozare, kas neiesaistās emisiju samazināšanas mērķa sasniegšanā līdz 2030. gadam. ES valdībām ir jāpiekrīt Eiropas Parlamenta iniciatīvai iekļaut kuģu CO₂ emisijas ES ETS, ja IMO nespēj pieņemt lēmumu un reāli rīkoties. Mēs nevaram ignorēt faktu, ka arī kuģošanas nozare ir līdzatbildīga par notikušajām klimata pārmaiņām."

IMO stratēģiju ietekmē lobiji

Eiropas Parlamenta deputāti apgalvo, ka beidzot pienācis laiks no vārdiem pāriet pie darbiem. Diemžēl IMO, kas ir ne tikai tiesīga, bet arī

atbildīga par pasaules kuģošanas nozares stratēģiju visplašākajā nozīmē, parāda savu nespēju pieņemt lēmumus, kas vērsti uz ilgtspējīgu nozares attīstību, tai skaitā arī uz vides aizsardzību.

To, ka IMO pieņemtajos lēmumos dominē uzņēmējdarbības intereses, atklāj 2017. gada 23. oktobrī publicētais un IMO iesniegtais "InfluenceMap" pētījums uz 37 lappusēm par IMO politiku kuģu radīto emisiju novēršanā. Starp citu, pētījums publicēts un plaši apspriests pasaulē masu medijos: BBC, "The Telegraph", "The Guardian", "The New York Times", kā arī pasaules žurnālistikas izdevumos.

UZZIŅAI

No 2015. līdz 2017. gadam IMO MEPC sesijās regulāri piedalījušās 16 pasaules lielākās kuģošanas kompānijas, kuras iesniegušas 17 priekšlikumus, kas saistīti ar klimata politikas veidošanu.

Ziņojumā tiek apgalvots, ka kuģošanas nozare ir agresīvi lobējusi savas intereses ANO apakšstruktūrā IMO, tā kavējot kuģošanas politikas veidošanu saistībā ar klimata pārmaiņu mazināšanu, nodrošinot, ka kuģošanas nozare ir vienīgā pasaulē, kas līdz šai dienai nav pakļauta emisiju samazināšanas pasākumiem. Neskatoties uz to, ka tā ir atbildīga par gandrīz 3% radīto gāzu emisiju pasaulē, kuģošanas nozare tomēr paliek ārpus ANO Parīzes klimata nolīguma. Saskaņā ar Eiropas Parlamenta 2015. gada ziņojumu kuģu satiksme, ja to atstās bez regulējuma, līdz 2050. gadam varētu radīt 17% no gāzu emisijām pasaulē.

"InfluenceMap" ziņojumā teikts: "Progresu IMO lēmumu pieņemšanā ir spēcīgi ietekmējušas tādās prestižas starptautiskās organizācijas kā ICS, BIMCO, "The World Shipping Council" (WSC),

UZZIŅAI

IMO MEPC sesijās 20 valstis (20%) pārstāvēja nacionālās kuģošanas asociācijas, 17 valstis (17%) – kuģošanas korporācijas, piecas valstis (5%) – kuģu reģistri.

UZZIŅAI

BIMCO pārstāv 2100 Eiropas kuģošanas kompāniju intereses, WSC pārstāv 21 no pasaules lielākajām kuģošanas kompānijām, kas veido 90% no pasaules tirdzniecības flotes jaudas, bet ICS pārstāv 80% pasaules tirdzniecības flotes tonnāžas.

kas lobējušas biznesa intereses, radot iespaidu, ka notiek intensīvs darbs pie kuģu radīto emisiju samazināšanas. IMO ir vienīgā ANO aģentūra, kas politikas veidošanas procesā pieļauj biznesa struktūru plašu pārstāvniecību."

Pētījuma autori atklāj, cik lielā mērā biznesa intereses iekļūst nacionālajās delegācijās, ietekmējot IMO pieņemtos lēmumus. Piemēram, IMO Jūras vides aizsardzības komitejas sanāksmē 2017. gada jūlijā vairāk nekā 30 dalībvalstis no 100 pārstāvēja uzņēmēji.

Piecas nacionālās delegācijas vadīja nevis valdības ierēdņi, bet gan kuģu reģistru pārstāvji. Nu jau bijušais Māršala Salu ārlietu ministrs Tonijs de Brums atklāj, ka tad, kad pieprasījis savu dalību IMO sesiju darbā, saskāries ar Kuģu reģistra pretestību un nav iekļauts darba grupas sastāvā. Beigu beigās savas stingrās nostājas dēļ emisiju samazināšanas jautājumos viņš ir kļuvis par bijušo ārlietu ministru. Lai gan šī Klusā okeāna salu valsts it kā atbalsta aktivitātes klimata jomā, tās Kuģu reģistrs – otrs lielākais pasaulē – atrodas ASV, tāpēc tam ir zināma atbildība pret šīs valsts līderiem. ASV kā Parīzes vienošanās dalībniece iesniedza ANO paziņojumu par plānu izstāties no Parīzes klimata nolīguma, tiklīdz tas būs iespējams saskaņā ar vienošanās nosacījumiem.

Māršala Salu Starptautiskā kuģu reģistra prezidents Bils Galagers jūlijā intervijā WMN sacīja: "Parasti mēs uz IMO sūtījām *vieglo automašīnu*, bet tagad sūtām *autobusu*. Tā tiešām ir taisnība, ka mēs kā karoģa valsts tērējam daudz naudas, lai uz IMO nosūtītu pareizos cilvēkus. Mūsu konsultanti apgalvo, ka tad, ja mēs neesam darba grupās, mēs nevaram ietekmēt notiekošo. Darba grupas ir vieta, kur viss notiek un



Bils Galagers.

izšķiras, tāpēc mēs nesūtām tikai pāris cilvēku pasēdēt, mēs aktīvi strādājam darba grupās."

Pārstāvēt 80% pasaules tirdzniecības flotes tonnāžas, Starptautiskā Kuģniecības kamera IMO Vides komitejas sanāksmēs piedalās ar lielāko komandu, kurā ir pārstāvji no vairāk nekā 85% IMO dalībvalstu. Analītiķi savā pētījumā norāda, ka 2016. gada oktobrī IMO Vides komitejas sanāksmē 13 valstis nepārprotami atbalstīja ICS priekšlikumu. Galu galā klimata jomā izvirzīto mērķu sasniegšanai dalībvalstis apstiprināja grafiku, kas ir ļoti līdzīgs nozares ierosinātajam: vismaz līdz 2023. gadam ir jāatliek siltumnīcefekta gāzu ierobežojumu ieviešana.

UZZIŅAI

ICS sadarbībā ar BIMCO, "Intertanko" un "InterCargo" ierosina nozares radītās emisijas ierobežot 2008. gada līmenī, kad nozarē bija reģistrēts izmešu maksimums, un līdz 2050. gadam tās samazināt uz pusi, kā arī iebilst pret absolūtajiem emisiju samazinājumiem, pamatojoties uz to, ka tas varētu ierobežot pasaules tirdzniecības izaugsmi. Savukārt pētījums atklāj, ka bez IMO noteiktiem augstākiem standartiem emisijas līdz 2050. gadam pieaugs par 50 līdz pat 250 procentiem.

Bijusī ANO klimata programmas galvenā vadītāja un "Misijas 2020" dibinātāja Kristiāna Figueresa mudināja nozari pieņemt jaunus spēles noteikumus. "Parīzes nolīgums apņēmiens pasargāt pasauli no cilvēku darbības izraisītām klimata pārmaiņām, taču kuģniecības nozare palikusi ārpus atbildības zonas. Ir pienācis laiks šai nozarei

▶▶▶ 26. lpp.

▶▶▶ 25. lpp.

pieņemt drosmīgus lēmumus, lai līdz 2020. gadam panāktu progresu klimata pārmaiņu jautājumos, samazinot CO2 emisijas kuģošanas nozarē,” aicināja Kristiāna Figueresa.

IMO un kuģošanas nozare noraida pētījuma apgalvojumus

Pēc pētījuma publiskošanas WSC paziņoja, ka tas nepareizi atspoguļo nozares pieeju un centienus kuģniecības radīto CO2 emisiju samazināšanā.

WSC padomes ziņojumā teikts: “WSC ir piedāvājusi konkrētus priekšlikumus oglekļa emisiju samazināšanai gan īstermiņā, gan ilgtermiņā, tostarp izveidojot starptautisku jūrniecības pētniecības padomi, kuras uzdevums ir izstrādāt jaunas un uzlabotas kuģu dzinēja sistēmas, elektroenerģijas ražošanas iekārtas, pilnveidot kuģu konstrukciju un modernizēt degvielas iekārtas, regulāri pārskatīt energoefektivitātes standartus, lai nodrošinātu zemākas CO2 emisijas jaunbūvējamajiem pasaules tirdzniecības flotes kuģiem, kā arī samazinātu esošās flotes radītās emisijas.”



Atbildot uz pētījumu, IMO ģenerālsekretārs Kitacki Lims noraidīja kritiku par to, ka IMO darbā piedalās biznesa pārstāvji.

Kitacki Lims: “Ne IMO konvencijas, ne arī kāds atsevišķs reglaments nekādā veidā neierobežo dalībvalstu tiesības strukturēt savas delegācijas tā, lai profesionāli varētu apspriest nozarei svarīgus jautājumus. Turklāt IMO darbā patlaban konsultatīvi piedalās septiņdesmit septiņas nevalstiskās organizācijas, kurās ietilpst gan vides grupas, gan jūrnieku organizācijas, gan klasifikācijas sabiedrības, gan kuģu būvētāji, gan kuģu īpašnieki. IMO pārstāvēto nevalstisko organizāciju loks aptver plašu kuģošanas, jūrniecības un sociālo interešu spektru. Tās ir izvēlējušās pašas dalībvalstis, pamatojoties uz šo organizāciju spēju sniegt informāciju un ekspertu konsultācijas, kas atvieglo IMO darbu un palīdz pieņemt

izsvērtus lēmumus. Organizācijas, kas pārstāv tik dažādus viedokļus, nodrošina profesionālas diskusijas un palīdz iespējami plaši aplūkot visus par un pret, kas ievērojami palielina IMO pieņemto lēmumu ticamību.

IMO darbs pie emisiju apjoma samazināšanas no kuģiem turpinās jau desmit gadus, un šajā jautājumā mums izdevies panākt progresu. Lai izstrādātu visaptverošu IMO kuģu emisiju samazināšanas stratēģiju, kas jāpieņem 2018. gadā, IMO Jūras vides aizsardzības komiteja (MEPC) ir apstiprinājusi pasākumu plānu 2017. – 2023. gadam.”

Ko tālāk?

Tomēr “InfluenceMap” pētījums parāda vēl kādu tendenci, kas arvien noteiktāk iezīmējas pasaules tirdzniecības flotes vaibstos. Lai gan kopumā kuģu īpašnieki visai negribīgi uzņem stingrāku vides prasību ieviešanu, kas ir saprotami, jo no viņiem tas prasa prāvus finanšu ieguldījumus, tomēr daļa lielo kuģošanas kompāniju visnotaļ atbalsta Parīzes klimata nolīgumu. Piemēram, “Moller – Maersk” ir viena no pasaulē lielākajām kuģošanas kompānijām, kam ir skaidri definēta un samērā ambicioza klimata politika. Arī dažas Skandināvijas kuģošanas kompānijas, tostarp “Stena Line”, un Klusā okeāna valstu kuģniecības pauž atbalstu CO2 emisiju samazināšanai. Tās varētu pat izveidot koalīciju, lai ietekmētu diskusijas IMO MEPC sesijās.

Pasaulē lielākajam konteinerkuģu operatoram “Maersk Line” ir drosmīgs mērķis – līdz 2020. gadam par 60% samazināt CO2 emisijas no saviem kuģiem.

Zems CO2 emisiju līmenis ir sasniedzams, ja vien privātais un publiskais sektors strādās kopā, ja lēmumu pieņemšana balstīsies uz faktiem, patiesu informāciju un zinātniskiem pētījumiem, nevis uz apmaksātiem un tendencioziem pētījumiem.

Vai tas ir iespējams? Laikam jau tik, cik to pieļaus sarunas, kas parasti notiek aiz slēgtām durvīm. ■

Sagatavoja Anita Freiberga

DUE TO FLEET EXPANSION

LOOKING FOR

OFFICERS

on OIL / CHEM / BITUMEN tankers

good terms and conditions of employment

joining year: 2018

Līderu maiņa Eiropas Kopienas Kuģu ģipāšnieku asociācijā

2017. gada 1. septembrī līdzšinējais Eiropas Kopienas Kuģu ģipāšnieku asociācijas (ECSA) ģenerāļsekretārs Patriks Verhovens atstāja amatu, lai uzņemtos jaunu izaicinājumu – Starptautiskajā Ostu asociācijā (IAPH) ieņemtu jaundibināto asociācijas politikas un stratēģijas direktora amatu.

Patriks Verhovens.



“Eiropas Savienības kontekstā esmu nostrādājis jau gandrīz 25 gadus, pārstāvējot gan ostu darbiniekus, gan kuģu aģentus, gan ostu iestādes un administrācijas un pēdējo četru gadu laikā arī kuģošanas kompānijas, tāpēc ļoti labi pārzinu Eiropas lietas,” saka Patriks Verhovens. “Tomēr nevaru palaist garām unikālo iespēju un izaicinājumu risināt globāla rakstura problēmas, ko ietver IAPH piedāvājums.”

Pēc Patrika Verhovena atkāpšanās no amata Eiropas kuģu ģipāšnieki ir ievēlējuši jaunu asociācijas ģenerāļsekretāru – Nīderlandes Kuģu ģipāšnieku asociācijas izpilddirektoru Martinu Dorsmanu. “Valde novērtē viņa lielo pieredzi kuģošanas biznesā un pasaules kuģošanas politikas jautājumos, kā arī zināšanas par ECSA darbības principiem un stratēģiju. Mēs sirsnīgi sveicam Martinu Dorsmanu uz mūsu kuģa klāja un ceram uz lietišķu un produktīvu sadarbību,” sacīja ECSA prezidents Nilss Smedegārds.

Dānijas kuģniecības ģenerāldirektore Anne H. Stefensena savā komentārā par jaunā ģenerāļsekretāra izvēli paziņoja: “Tas ir ļoti svarīgi, ka esam ieguvuši tik kvalificētu ģenerāļsekretāru. Liela nozīme ir tam, ka Eiropas kuģu ģipāšniekus



Martins Dorsmans.

ES līmenī pārstāv labas reputācijas persona, kura ir pozitīvi ambicioza un vēlas stiprināt ECSA darbību, veidot lielāku atpazīstamību un uzlabot komunikāciju. Jo īpaši svarīgas ir laikā, kad Eiropas Savienības darba kārtībā ir gan Eiropas jaunās jūrniecības stratēģijas apstiprināšana 2018. gadā, gan tirdzniecības politikas tālāka veidošana, un Dorsmanam ir plašas zināšanas šajā jomā.”

Svarīgi iesaistīties diskusijās

ECSA prezidents Nilss Smedegārds: “Šobrīd Eiropas kuģošanas nozarei ir divas iespējas: vai nu paslēpt galvu smiltīs un izlikties, ka nekādu problēmu nav, vai arī aktīvi strādāt, lai ietekmētu procesus. Par laimi lielākā daļa Eiropas kuģu ģipāšnieku ir ieinteresēti risināt aktuālos vides aizsardzības jautājumus. Un kuģu ģipāšnieki sāk saprast arī to,

Nilss Smedegārds.



ka viņiem jau tagad jārikojas, ja viņi vēlas vietu pie galda, kad tiks noteiktas turpmākās vides prasības. Lai gan kuģošanas nozare palika ārpus Parīzes klimata samita COP21 prasībām, tomēr tā nenovēršami būs spiesta samazināt savas darbības ietekmi uz vidi. Mums ir nopietni jāstrādā un jāpiedāvā ieteikumi IMO sanāksmēs, kas ietekmēs pārvadātāju nākotni, nevis jāpieprasa un jāgaida atvieglojumi. Un es jūtu, ka kuģniecības nozare ir pamodusies. Esam gatavi piedalīties diskusijās, lai arī mēs varētu ietekmēt nākotni, kurā pašiem vien būs jāstrādā. Būtu ārkārtīgi žēl, ja iesaistītās un ieinteresētās puses izvēlētos nesarunāties. Ir jāmeklē labākie risinājumi, kas nekaitētu nozarei un tai pašā laikā neapdraudētu vidi. Protams, tagad, kad daudzi kuģu ģipāšnieki cīnās, lai izdzīvotu, un strauji pieaug izmaksas, ir grūti atrast finansiālu risinājumu pat divu vai triju gadu griezumā. Bet šīs diskusijas pamatā notiek par laiku līdz 2030., 2040. un 2050. gadam, tāpēc mums nevajadzētu iestrēgt domās par īšajām distancēm un šodienas krīzēm, bet gan raudzīties uz attīstību ilgtermiņā. Kuģniecības nozarei arī nākotnē būs galvenā loma kravu pārvadājumu jomā, tādēļ nav iemesla stāvēt malā.”

Jūrnieka profesija visos laikos devusi drošu pamatu

Kapteinis JĀNIS FREIMANIS 1986. gadā pabeidza Novorosijskas Jūras inženieru augstskolu un tika norīkots darbā Rīgas jūras kuģniecības refrīžeratoru flotē. Par savu darb-
audzinātāju viņš uzskata Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra vadītāju kap-
teini Jāzepu Spridzānu, jo, strādājot pie viņa par otro palīgu uz "Akadēmiķa Bočvara",
guvis nenovērtējamu jūras pieredzi.

"1998. gadā kļuva par kapteini, un "Latvijas kuģniecības" rīferis "Pūre" bija pirmais kuģis, uz kura strādāju šajā amatā. Diemžēl 2000. gadā "Latvijas kuģniecības" refrīžeratoru flote pārtrauca darbu, tāpēc nācās meklēt jaunas iespējas," atceras kapteinis Freimanis. "Kopā ar savu apkalpi nonācu kompānijas "Hanza" refrīžeratoru flotē, kur nostrādāju sešus gadus, tad strādāju vēl uz citu kompāniju un dažādu karogu kuģiem, un arī tagad esmu uzticīgs refrīžeratoru flotei, var teikt, tāda ir mana specializācija."

– Viens no žurnāla "Jūrnieks" šā gada tematiem, ko pētījām, bija kuģu karogi, tāpēc jautāšu, vai jums kā kapteinim ir nozīme, zem kāda karoga strādāt?

– Tam ir liela nozīme. Ir pavisam lēti karogi, kuriem tiek pievērsta īpaša uzmanība, kas saistīta ar nopietnām pārbaudēm visās pasaules ostās. Pavisam citādi ir, piemēram, ar Apvienotās Karalistes karogu, kas kotējas tik labi, ka ostas valsts kontroles inspektors nākot jau ir noskaņojies uz kuģa redzēt izcilu kārtību – gan kuģa tehnisko stāvokli, gan apkalpes sagatavotību, gan tehnisko dokumentāciju augstākajā līmenī.

– Un tas tiešām atbilst patiesībai?

– Būtībā tā arī ir, bet varbūt man ir laimējies strādāt uz tādiem kuģiem. Libērijas karogs pasaules jūrās ir viens no izplatītākajiem, un, lai gan arī tiek uzskatīts par lēto karogu, nevar teikt, ka pēdējos gados tas sagādātu īpašas problēmas. Vēl jāatzīst arī tas, ka zem viena karoga reģistrēti kuģi var ievērojami

atšķirties. Lai gan visiem karogiem vajadzētu atbilst starptautiskajām prasībām, reālajā dzīvē tas ne vienmēr tā ir, jo bizness uzliek savu zīmogu un diktē savus noteikumus.

– Vai jūsu teiktais nozīmē, ka bizness ietekmē starptautisko prasību ievērošanu un tādējādi mazina drošību?

– Lētais karogs vispirms jau atbrīvo kuģu īpašniekus no nodokļu sloga, līdz ar to jūrnieki kļūst sociāli neaizsargātāki. Iedzīvotāju ienākuma nodoklis ir likumā noteikts, tāpēc jūrnieki to ik gadus maksā, bet sociālais nodoklis paliek katra jūrnieka paša ziņā. Un tas ir jautājums, cik nopietni katrs jūrnieks izturas pret uzkrājumu veidošanu savai pensijai. Mans darba devējs, piemēram, par mani sociālo nodokli nemaksā, bet ir izveidojis īpašu fondu, kurā tiek uzaicināti iestāties labākie jūrnieki, lai viņus stimulētu strādāt vēl labāk.

– Pienāks pensijas laiks, kad jūs vairs nestrādāsi jūrā, bet nebūs uzkrāts pensijas kapitāls. Vai jūs šāda situācija neuztrauc?

– Protams, ka uztrauc. Tas taču nevienam nevar atstāt vienaldzīgu. Man pensijā būs jādodas 2024. gadā, un līdz tam laikam likumdošanā nekas nemainīsies. Ja pensijas aprēķināšanā svarīgākā būs 1996. un 1997. gada izpelņa, tad man varētu iznākt pavisam laba pensija. Bet neviens jau nekādas garantijas nedod, tāpēc vienmēr ir jābūt rezerves variantam. Man tas ir trešais pensiju līmenis, kas, starp citu, piedāvā labas iespējas un kurā es veidoju uzkrājumu, jo pēc septiņiem

astoņiem gadiem man būs pienācis pensijas vecums. Par to jādomā visiem. Arī mums pašiem ir jābūt par sevi atbildīgiem.

– Jūs strādājat līnijā Filipīnas – Japāna. Tas nozīmē, ka jūsu kuģis gluži kā tramvajs kursē pēc noteikta grafika un tas ir stingri jāievēro?

– Tā varētu teikt. Tie ir divi Apvienotās Karalistes kuģošanas kompānijai "Star Reefers" piederoši kuģi, uz kuriem strādāju jau kopš 2007. gada. Līdz 2015. gadam strādājām līnijā starp Latīņamerikas valstīm divu nedēļu grafikā. Tāpat arī tagad – divas nedēļas, viens gals Filipīnās, otrs – divas ostas Japānā. Vedam banānus no Filipīnām uz Japānu. Strādājot uz līnijām, gadu gaitā jau esmu pieradis pie šāda darba grafika. Lieliski zinu, no kā vajadzētu izvairīties, uzmanīties vai nekādā gadījumā nepieļaut. Pozitīvi ir tas, ka varu plānot savu atvaļinājumu, jo skaidri zinu, kad būšu tajā vai citā ostā un varēšu norakstīties no kuģa. Tas, protams, ļoti atvieglo darbu un mazina spriedzi. Iespējams, ka šāds darbs, kad praktiski viss ir paredzams, ir mazāk interesants nekā tie reisi, kuros ir jauni izaicinājumi, jauni piedzīvojumi un jauni iespāidi. Patiesībā man tieši tas arī patīk, ka zināmā mērā varu kontrolēt situāciju.

– Un kuģa apkalpe, ko par to varat teikt?

– Kuģa apkalpi pārsvarā veido postpadomju jūrnieki, to komplektē "Hanza jūras aģentūra". Pamatā tie ir Latvijas, Ukrainas, Lietuvas un Krievijas jūrnieki. Varu teikt, ka saprotu šo cilvēku mentalitāti un spēju prognozēt viņu rīcību, kā arī zinu

viņu profesionālās spējas. Pavisam cita darba specifika, protams, ir strādājot ar filipīniešiem.

– Topošajiem jūrnikiem liela problēma ir prakses vietas. Vai pie jums nonāk arī kadeti no Latvijas Jūras akadēmijas vai Liepājas Jūrniecības koledžas?

– Tas ir atkarīgs no budžeta, ja budžets atļauj, mēs ņemam praksē arī studentus. Uz mana kuģa, piemēram, praksē ir bijuši Jūras akadēmijas studenti un arī studenti no Polijas. Par akadēmijas studentiem varu teikt tikai to labāko. Viņi pie mums atnāk teorētiski tiešām labi sagatavoti un ar lielu vēlmi iegūt praktiskās zināšanas. To, ka no Jūras akadēmijas nāk īpaši labi sagatavoti kadeti, saku ar pilnu atbildību. Arī mani divi dēli ir izvēlējušies jūrnieka profesiju. Jaunākais jau pabeidzis akadēmiju un strādā par trešo palīgu, un es redzu, kā viņš mācību procesā pilnīgojis savas zināšanas. Esmu mēģinājis dēlu testēt ar dažādiem profesionāliem un ļoti specifiskiem jautājumiem, uz kuriem viņš atbildēja profesionāli. Man bija ļoti patīkami, ka viņam pat studiju laikā zināšanu līmenis bija daudz augstāks nekā Ukrainas jūrnikiem ar jau iegūtiem izglītības

Par Jūras akadēmijas studentiem varu teikt tikai to labāko. Viņi pie mums atnāk teorētiski tiešām labi sagatavoti un ar lielu vēlmi iegūt praktiskās zināšanas.

dokumentiem kabatā, par kuriem reizēm nākas domāt, ka viņi savus diplomus ir nezin kur nopirkuši.

– Ko darāt gadījumos, ja rodas aizdomas par viltotiem izglītības dokumentiem?

– Zinu tikai to, ka Ukrainā jūrnieku dokumenti netiek tik pamatīgi pārbaudīti kā pie mums Latvijā. Ja cilvēks ir dokumentus nopircis, tad to darba gaitā nevarēs noslēpt. Nereti uz kuģa nonāk tādi cilvēki, ka jābrīnās, kā viņi vispār līdz kuģim ir tikuši.



– Ko šādos gadījumos darāt?

– Viss atkarīgs no cilvēka. Ja viņš tiešām vēlas strādāt un praksē apgūt visu nepieciešamo, tad vispirms viņam ir jāpalīdz, un pēc tam jau skaidrosim, kā šis cilvēks varēja nonākt uz kuģa. Man ir jautājumi, ar kuriem lieliski varu pārbaudīt zināšanu līmeni visiem, ar kuriem nākas strādāt.

– Vai kapteinis ir vientuļš vilks uz kuģa?

– Kāpēc vientuļš vilks?

– Subordinācijas dēļ.

– Jā, protams, subordinācija ir jāievēro, tāda ir jūras tradīcija. Arī mans darbaudzinātājs Jāzeps Spridzāns man mācīja, kādai jābūt un kā jāievēro etiķete uz kuģa.

– Kapteinis Spridzāns arī saka, ka uz kuģa neesot demokrātijas.

– Demokrācija var būt tikai līdz kādai zināmai robežai, jo visi lēmumi tāpat ir jāpieņem kapteinim. Mēs varam spēlēt jebkādas spēlītes, ja vēlaties, arī demokrātiju, bet pēdējā instance tāpat ir kapteinis.

– Kā jūs motivētu jaunatni, lai tā pievērstos jūrnieka profesijai?

– Man ir divi dēli, un es nevienu no viņiem neesmu mēģinājis pierunāt vai pārliecināt par labu jūrnieka profesijai. Neesmu viņus kā īpaši pierunājis, motivējis vai

ieinteresējis. Bet viņi dzīvoja ģimenē, kurā pilnīgi pašsaprotami bija zināt, kas ir jūrnieka darbs. Viņi vienkārši to zināja un arī paši izvēlējās jūrnieka dzīvi. Vecākais dēls jau strādā jūrā *ofšoros*, bet viņa darba devējs – Anglijas kompānija – vēlas viņu redzēt kā jūras virsnieku, tāpēc dēls tagad studē tālmācībā. Savukārt jaunākais nedaudz pastudēja datorgrafiku un saprata, ka tas nav domāts viņam, un aizgāja studēt uz Latvijas Jūras akadēmiju. Jauniešiem, kuri mācās skolā un kuriem ir grūti izvēlēties savu nākamo profesiju, vajadzētu vismaz uzzināt to, ka jūrnieka profesija visos laikos ir devusi drošu pamatu, pie tam tā ir profesija, kas balstīta uz senām un skaistām jūrniecības tradīcijām un likumiem. Es, visticamāk, vairs nepiederu pie jūras romantiķu paaudzes, tomēr pirmajos jūras gados arī es sevi par tādu uzskatīju. Tagad laikam vismotivējošākais ir materiālais faktors.

– Kas, jūsprāt, ir kapteinis – amats, pienākums vai tituls?

– Kapteinis ir statuss. Tā vienmēr ir bijis. Angļu valodā apzīmējumā redzu lielu atšķirību starp *master* un *captain*. *Master* – tas ir iegemamais amats, bet *captain* – tas ir statuss. Kad esmu uz kuģa, vienmēr parakstos *master*, bet, kad esmu krastā, tad parakstos *captain*. ■

Anita Freiberga

Ilūzija par realitāti izraisa avāriju

2017. gada novembrī pēc divu gadu ilgas izmeklēšanas tiesa par vainīgiem atzina "Associated British Ports" nu jau bijušo loci Gehanu Sirimanu un nu jau bijušo kuģa "City of Rotterdam" kapteini Ruslanu Urumovu. Tiesa piesprieda viņiem četrus mēnešus nosacīti, atceļot iepriekšējo tiesa lēmumu, ar kuru tiem piesprieda 18 mēnešus ilgu cietumsodu. Turklāt locim Sirimanam jāmaksā tiesāšanās izdevumi 60 tūkstošu eiro apmērā, ko segs viņa bijušais darba devējs "Associated British Ports".



Ro-ro prāmja "Primula Seaways" remonts izmaksāja trīs miljonus eiro.

2015. gada 3. decembra vakarā, kad Panamas karoga kuģis "City of Rotterdam" ar loci uz klāja pa Hamberas upi devās prom no Imingemas ostas, tas sadūrās ar ostā ienākošo Dānijā reģistrēto pasažieru un kravas ro-ro prāmi "Primula Seaways". Lai gan sadursmē tika bojāti un lielus zaudējumus cieta abi kuģi, cilvēki, par laimi, necieta un neradās vides piesārņojums.

Apvienotās Karalistes Jūras negadījumu izmeklēšanas nodaļa (MAIB) izmeklēja avārijas cēloņus un secināja, ka negadījums noticis tādēļ, ka kuģis spēcīga vēja un plūdmaiņas ietekmē bija novirzījies no noteiktā kursa uz ziemeļiem, bet locis zaudējis situācijas izpratni, jo piedzīvojis relatīvu kustības ilūziju, tas ir, viņš nepareizi noteica kuģa ceļa virzienu, savukārt "City of Rotterdam" kapteinis, kurš bija uz tiltiņa, nenovērtēja avārijas risku un neiejaucās, lai novērstu sadursmi.

Kuģa "City of Rotterdam" tilta logi atrodas puslokā, nevis taisnā līnijā, kā tas ir tradicionālā dizaina kuģiem. Locis skatījās tikai pa vidējo logu, jo visi pārējie atradās ārpus centra ass līnijas. MAIB konstatēja, ka šāds logu izkārtojums, kura dēļ nav redzams kāds no kuģa priekšgala vai sānu elementiem, var likt



Kuģis "City of Rotterdam".

maldīgi uztvert reālo situāciju pat tad, ja šo problēmu apzinās. Audio ieraksti apstiprināja, ka pirms sadursmes locis bija pārliecināts, ka dodas pareizajā virzienā. Loča darbības vēroja kapteinis Urumovs, bet diemžēl neiejaucās. Liecībās, kas tika sniegtas tiesai, eksperti uzsvēra, ka gan kapteinis, gan locis bija profesionāli ar labu reputāciju un vairāk nekā 30 gadu pieredzi jūrā. Vēl tika norādīts, ka ostas Kuģu vadības centra inspektori brīdināja kuģi "Primula Seaways", kurš ostā



Negadījumā liela nozīme ir bijusi nepārdomātam kuģa "City of Rotterdam" dizainam.

nācis ar 14 mezglu lielu ātrumu, par problēmām, kas radušās kuģim "City of Rotterdam", kā arī par pieaugošo sadursmes risku. Lai gan "City of Rotterdam" locis veica kursa korekciju sēriju, cenšoties kompensēt vēja un straumju radīto novirzi, izmaiņas pozīcijā nebija pietiekamas, un kuģi sadūrās.

Nolasot spriedumu, tiesnesis norādīja, ka negadījuma izraisīšanā liela nozīme bijusi nepārdomātam kuģa "City of Rotterdam" dizainam.

Drošības jautājumi

- Loča kļūdas radās "relatīvas kustības ilūzijas" dēļ, kas noveda pie sadursmes.
- Kuģa tilta logi un vizuālo norādījumu trūkums izraisīja loča dezorientāciju.
- Nav pilnībā novērtēta ergonomiskā ietekme, ko uz cilvēku atstāj novatoriskā kuģa tilta konstrukcija.

Ieteikumi

Klasifikācijas sabiedrība "Bureau Veritas" (2017/104 un 2017/105) nākusi klajā ar ierosinājumu Starptautiskajai Klasifikācijas biedrību asociācijai īstenot pasākumus, lai novērstu līdzīgus negadījumus, un noteikt, lai kuģu projektētāji un būvētāji kuģu tiltu projektēšanā ievēro starptautiski pieņemtos ergonomiskos principus.

Komentāros par notikušo lasāmi visi atšķirīgi viedokļi. Vieni vaino loci un jautā, kā profesionāls locis varēja nepārliecināties par kuģa koordinātām? Otri vairāk nosoda kuģa kapteini rīcību: kāpēc kapteinis, redzot loča absurdās darbības, uz to nekādi nereaģēja? ■

Eiropas aktualitātes

Amsterdamas osta plāno kļūt arvien draudzīgāka videi

Amsterdamas osta, īstenojot "Clean Shipping Vision 2030" projektu un sadarbojoties ar kuģošanas kompānijām, ir izvirzījusi ambiciozu mērķi – uz pusi samazināt kuģošanas emisijas un šo emisiju negatīvo ietekmi uz vidi.

"Clean Shipping Vision 2030" ir ambiciozs plāns, tas paredz ostas darbību un tās izaugsmi padarīt ilgtspējīgāku un, kas ir ļoti būtiski, nodrošinās loģistikas ķēdes ilgtspējīgu darbību un saglabās mūsu pilsetu, ostu un visu reģionu nākamajām paaudzēm," uzskata Amsterdamas ostas kapteinis Marlēns van de Kerhofs. "Osta ir izvirzījusi uzdevumu jau līdz 2018. gadam panākt, lai slāpekļa (NOx) un sēra (SOx) emisijas no kruīza kuģiem samazinātos uz pusi. Vēl viens uzdevums



ir līdz 2018. gadam praktiski līdz nullei samazināt troksni un gaisa piesārņojumu, ko rada dīzeļģeneratoru izmantošana ostas piestātnēs. Līdz 2021. gadam plānojam ieguldīt 10 miljonus eiro ostas infrastruktūras attīstībā, tai skaitā SDG bunkurēšanas iekārtās. Īstenojot jau iesāktu vides aizsardzības programmu, turpināsim veicināt tīru kuģošanu, un šīs programmas ietvaros visi kuģi, kas darbojas ar SDG, saņems ostas nodevu papildu atlaides."

Digitalizācija mainīs kuģošanas vaibstus

Digitalizācija, internets, datu pārvaldes iespējas un e-komercija jūtam sāk mainīt ierastos tirdzniecības

Pasaules zinātnes forumā Jordānijā 2017. gada 8. novembrī.



modelus un piesaka savas pretenzijas kļūt par pasaules tirdzniecības turpmākās izaugsmes patieso virzītājspēku. Pēc kompānijas "Maersk" Ziemeļāzijas grupas vadītāja Tima Smita Pasaules zinātnes forumā Jordānijā teiktā, neraugoties uz tehniskajiem sasniegumiem un jaunu, arvien sarežģītāku kuģu ienākšanu jūras kravu pārvadājumu tirgū, kuģošanas nozares pamatdarbības veids pēdējo četrdesmit gadu laikā praktiski nav mainījies. Tomēr Smits kuģošanas nozares speciālistus brīdināja, ka strauji sevi pieteikušī digitalizācija pavisam noteikti mainīs kuģošanas un visas loģistikas ainu. Smits uzsvēra, ka tas ir nopietns signāls tradicionālajiem kuģniecības nozares spēlētājiem, kuri pieraduši strādāt pa vecam.

"Ja vēlamies izdzīvot, mums ir jāpieņem tirgus digitalizācija. Un atcerieties, ka tirgus negaidīs. Ja neiesiet kopsolī ar jaunajām tendencēm un prasībām, jūs tiksiet izspiesti no biznesa un jūsu vietā nāks tie, kuri bez problēmām un aizspriedumiem ir gatavi pieņemt jauno stratēģiju," sacīja Smits. "Un tie, ļoti iespējams, būs nevis kuģošanas nozares pārstāvji, bet spēlētāji no malās, kuri lieliski izprot un orientējas mūsdienu tehnoloģiju labirintos, un šo uzņēmumu stratēģiskā priekšrocība ir tāda, ka tie rada tehnoloģijas un kapitālu ārpus nozares. Tad nu tradicionālajiem spēlētājiem jāspēj mācīties, lai novērstu tos draudus, kas rodas no ārpuses. Lai to izdarītu, ir

nepieciešama domāšanas maiņa un ievērojamas investīcijas personāla sagatavošanā."

Jauns tiesiskais regulējums uzlabos žurnieku sociālo un tiesisko aizsardzību

Lai uzlabotu žurnieku darba apstākļus, tai skaitā arī uz ES kuģiem, Eiropas Komisija ir ierosinājusi ES tiesību aktos iestrādāt prasību par vienošanos starp sociālajiem partneriem. Šāds papildinājums tiesību aktos nākotnē pasargātu žurniekus no viņu pamešanas ārvalstu ostās, kā arī nostiprinātu tiesības uz naudas kompensāciju ilgstošas slimības, invaliditātes vai nāves gadījumā, ja to cēlonis ir bijusi viņu profesionālā darbība.



EK nodarbinātības, sociālo lietu, prasmju un darbaspēka mobilitātes komisāre Marianna Tisena: "Jūras transports joprojām ir svarīgs Eiropas ekonomikas attīstībai. EK iesniegtais priekšlikums ļaus uzlabot žurnieku sociālo un juridisko

▶▶▶ 32. lpp.

▶▶▶ 31. lpp.

aizsardzību, kā arī sekmēs godīgu konkurenci jūrniecības nozarē. Uzlaboti jūrnieku darba apstākļi padarīs kuģošanas nozari pievilcīgāku Eiropas jauniešu acīs un dos tiem stimulu saistīt savu darba dzīvi ar jūrnieka profesiju.”

Statistika liecina, ka 2015. gadā ES dalībvalstu jūras transportā bija nodarbināti aptuveni 230 tūkstoši jūrnieku. Fonda “Eurofound” pētījumā par sociālo dialogu jūrniecības nozarē un Eiropas Komisijas ziņojumā teikts, ka pārvaldājumi pa jūru Eiropas tautsaimniecībai ir būtiski: 80% pasaules tirdzniecības notiek pa jūru, bet tuvsatiksmes kuģniecība pārvaldā 40% Eiropas iekšējo kravu. Bez tam jūras transports atstāj iespaidu arī uz cilvēku dzīves kvalitāti, piedāvājot transporta pakalpojumus tiklab tūristiem, kā salu un attālāku apgabalu iedzīvotājiem. Tādējādi caur Eiropas ostām ik gadu iziet vairāk nekā 400 miljoni jūras transporta pasažieru.

Šajā sakarā Starptautiskā Darba organizācija (ILO) 2006. gadā pieņēma Konvenciju par darbu jūrniecībā (MLC), cenšoties radīt vienotu, saskanīgu instrumentu, kurā būtu iekļauti paši jaunākie standarti attiecībā uz starptautiskās jūrniecības darbaspēku. Tā nosaka virkni tiesību un darba aizsardzības pasākumu visiem jūrniekiem, lai kāda būtu viņu valstiskā piederība un kuģa karogs. Līdz šim MLC ratificējusi 81 valsts, kuru vidū ir visas ES dalībvalstis, izņemot Austriju, Slovākiju un Čehiju. ES tiesībās tās noteikumi iestrādāti ar Padomes Direktīvu 2009/13/EK. Konvencija atrisina dažas problēmas, kas attiecas uz atbildību un kompensāciju sakarā ar prasībām komandas locekļu nāves, traumas vai pamešanas gadījumā. Tomēr jūrnieki, kas strādā tālu no mājām, vēl nav pietiekami pasargāti no iespējamās pamešanas svešā ostā, kad kuģu īpašnieki vairs nepilda savus pienākumus.

Sakarā ar to Starptautiskās Darba konferences 103. sesijā Ženēvā 2014. gada 11. jūnijā, visām dalībvalstīm balsojot par, apstiprināja vairākus grozījumus. 2016. gada 5. decembrī ES jūras transporta nozares sociālie partneri vienojās

UZZIŅAI

Pēc Starptautiskās Darba organizācijas datiem, kopš 2004. gada ir pamesti 192 tirdzniecības kuģi, no kuriem 21 ir bijis kādas ES dalībvalsts karoga kuģis. 2016. gadā ES ostās tika pamesti pieci tirdzniecības kuģi ar 58 jūrniekiem.

par Direktīvas 2009/13/EK grozījumiem, kas atspoguļotu šīs izmaiņas. Tagadējais Komisijas priekšlikums šo Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociācijas (ECSA) un Eiropas Transporta darbinieku federācijas (ETF) nolīgumu iestrādā ES tiesību aktos.

Tomēr globālajā kuģošanas nozarē joprojām pastāvošā kārtība, kad dažādu valstu tiesību akti tiek piemēroti atkarībā no kuģa īpašnieka valsts, kuģa karoga valsts vai apkalpes locekļu valsts piederības, rada apgrūtināšas procedūras jūrniekiem tajos gadījumos, kad viņiem vai viņu ģimenes locekļiem jāmeklē tiesiskā aizsardzība.

Izstrādātais priekšlikums uzlabos jūrnieku aizsardzību, piemēram, darba atstāšanas gadījumā, ja kuģa īpašnieks vismaz divus mēnešus nav samaksājis līgumā noteikto algu vai ir pametis jūrniekus bez finansiālā nodrošinājuma un atbalsta, kas nepieciešams, lai nodrošinātu kuģa ekspluatāciju. EK uzskata, ka papildinājumi tiesību aktos nāks par labu ne tikai jūrniekiem, bet arī ES ostu pārvaldēm, risinot problēmas gadījumos, kad ostās tiek pamesti kuģi un to apkalpes.

Priekšlikums palīdzēs izvairīties no ilgiem maksājumu kavējumiem un birokrātijas, ar ko joprojām sašķaras jūrnieki vai viņu ģimenes

UZZIŅAI

Šī ir trešā reize, kad jūras nozares sociālie partneri vienojas par juridiski saistošiem Eiropas nolīgumiem. Pirmais bija Nolīgums par jūrnieku darba laika organizēšanu, otrais – grozījumi MLC konvencijā, kas stājās spēkā 2017. gada 18. janvārī un noteica, ka kuģu īpašniekiem jāgarantē finansiālais nodrošinājums jūrniekiem repatriācijas, invaliditātes vai nāves gadījumā.

jūrnieka darba nespējas vai nāves gadījumā, kuras cēlonis ir bijis viņa profesionālais darbs.

Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociācijas sociālo lietu komitejas vadītājs Tims Springets: “Varam būt lepni par to, ka panācām sociālo dialogu jūrniecības nozarē. Mūsu konstruktīvās sadarbības rezultātā esam īstenojuši vairākus kopīgus projektus un kampaņas, lai palīdzētu Eiropas kuģu īpašniekiem un jūrniekiem. Tāpat esam vienojušies arī par vērienīgu darbības programmu nākamajiem diviem gadiem.”



Tims Springets.



Marks Dikinsons.

Eiropas Transporta darbinieku federācijas oficiālais pārstāvis Marks Dikinsons: “Ir svarīgi, ka Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociācija un Eiropas Transporta darbinieku federācija ir spējušas saglabāt savu vienošanos par MLC konvencijas prasību ievērošanu. Mēs nedrīkstam aizmirst, ka šī konvencija ir dzīvs instruments, ar kura palīdzību varam uzlabot jūrnieku dzīves un darba apstākļus. Tādēļ esam ļoti iepriecināti, ka Komisija, pieņemot mūsu priekšlikumu, ir atbalstījusi mūsu mērķus un nākusi klajā ar priekšlikumu par grozījumiem ES tiesību aktos, lai uzlabotu jūrnieku dzīves un darba apstākļus, un ceram, ka neaizkavēsies šo dokumentu pieņemšana.”

Kuģu ekspluatācijas izmaksas pieaugs arī 2018. gadā

Starptautiskā finanšu konsultāciju kompānija “Moore Stephens”, kuras 626 biroji atrodas 108 pasaules valstīs, prognozē, ka kuģu ekspluatācijas izmaksas, kas ievērojami cēlās jau 2017. gadā, turpinās pieaugt arī 2018. gadā.

Pētījumi, kuru pamatā ir Eiropas un Āzijas lielāko starptautisko kuģniecības nozares pārstāvju, galvenokārt kuģu īpašnieku, sniegtās atbildes, atklāja, ka kuģu ekspluatācijas kopējās izmaksas 2017. gadā palielinājušās par 2,1%, bet 2018. gadā pieaugs par 2,4%, tai skaitā remonta un tehniskās apkopes izmaksas par 2,0%, bet izdevumi par rezervēs daļām par 1,9% (2,0% 2017. gadā).

Apkalpju darba algas izmaksas katru turpmāko gadu palielināsies vidēji par 1,7%, un paredzams, ka citi ar apkalpi saistītie izdevumi 2018. gadā pieaugs par 1,5% (2017. gadā tie pieauga par 1,6%).

Svarīgs izmaksu rādītājs ir kuģu apdrošināšana, kam 2018. gadā prognozē viena procenta pieaugumu, bet P&I apdrošināšanas prognozes pat paredz 1,1% pieaugumu.

Vispārējais izmaksu pieaugums vislielākais varētu būt ārzonas sektorā, kur 2018. gadā tas var sasniegt 3,8%, savukārt konteinerkuģu nozarē izmaksu pieaugums 2018. gadā tiek lēsts 0,8% līmenī, beramkravu – 2,4% un tankkuģu – 2,7%.

Respondentiem lūdza nosaukt trīs faktorus, kas nākamajā gadā visvairāk varētu ietekmēt ekspluatācijas izmaksas. 21% respondentu norādīja, ka nevar nosaukt vienu pozīciju, jo tās noteikti būs kopējās izmaksas, 19% uzskatīja, ka apkalpes izmaksas, bet 60% bija pārliecināti, ka ekspluatāciju sadārdzinās pieaugošā konkurence.

Respondentu komentāri

“Apkalpes izmaksas veido 60% no mūsu darbības izdevumiem, un tās visnotaļ ietekmē lielais darbaspēka

pieprasījums un ierobežotais piedāvājums, kas nozīmē, ka darba devējiem ir jāpilda arvien apgrūtinātākas prasības.”

“Lielākā daļa kuģošanas kompāniju, bet īpaši tās, kas apkalpo naftas tankkuģus, ķīmiskos tankkuģus un gāzvedējus, 2018. gadā saskarsies ar nopietnu izmaksu kāpumu, lai nodrošinātu savus kuģus ar augsti kvalificētiem speciālistiem.”

Kuģu tehniskā aprikošana atbilstoši Balasta ūdens apsaimniekošanas konvencijas prasībām tiek uzskatīta par ietilpīgāko finanšu resursu sadaļu, taču ne vienīgo.

“Protams, izdevumu pieaugums rada bažas jebkurai nozarei, un kuģošanas nozare nav izņēmums, jo īpaši tāpēc, ka pēdējos gados ir bijuši vairāki faktori, kas negatīvi ietekmējuši šo biznesa nozari un kavējuši peļņas gūšanu. Jūras kravu pārvadājumu apjoms pēdējos gados ir krities, visai sāpīgu triecienu daudzām kuģošanas kompānijām ir devis kuģu jaudas pārpalikums un lielā konkurence. Ja piepildīsies prognozes un 2018. gadā kuģošanas nozares darbības izmaksas pieaugs par 2,4%, tas tomēr būs par vienu sesto daļu mazāk nekā faktisko ražošanas izmaksu pieaugums, ņemot vērā pēdējo desmit gadu ieguldījumus,” tā situāciju komentē “Moore Stephens Partner”, “Shipping & Transports” analītiķis Ričards Greiners.

Tomēr situāciju kuģošanas biznesā ar zināmu sarkasmu vislabāk raksturo kāda respondenta komentārs: “Kuģniecības biznesa laudis ir mūžīgie optimisti – labas tirgus ziņas par vienu nedēļu, šķiet, palīdz tiem aizmirst astoņus šausminoši grūtus gadus un milzīgus finansiālos zaudējumus.”

Panamas kanāls atvērts kruīza kuģiem

2017. gada 7. novembrī kruīza kuģis “Caribbean Princess” ar 3086 pasažieriem kļuva par pirmo, kas 2017./2018. gada kruīza sezonā, kura oficiāli sākas 2. oktobrī, izbrauca tranzītā caur Panamas kanālu. Paredzams, ka sezonas laikā kruīza kuģi Panamas kanālu šķērsos 236 reizes.



Dienvidkorejas kuģu būvētāju ienākumi slīd uz leju

Dienvidkorejas kuģu būvētavas “Samsung Heavy Industries” pasūtījumi deviņos mēnešos, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, samazinājušies par 82%, peļņa sarukusi par 72%, bet pārdošanas apjoms nokrities par 37%. 2017. gadā par aptuveni 5000 samazināts darba vietu skaits, kaut precīzs skaitlis netiek nosaukts.

Uz kuģa “Agat” atrasta vairāk nekā tonna kokaīna

Vairāk nekā tonna kokaīna tika atrasta uz ro-ro kuģa “Agat”, kuru Portugāles narkotiku kontroles aģentūra sadarbībā ar Portugāles Jūras un Gaisa spēkiem pārtvēra Atlantijas okeānā, veicot narkotiku nelikumīgas tirdzniecības apkarošanas operāciju. Tika aizturēti 16 apkalpes locekļi vecumā no 24 līdz 63 gadiem, kuri tiek turēti aizdomās par sadarbību ar starptautisko noziedznieku tīklu, kas nodarbojas ar narkotiku kontrabandas transportēšanu no Latīņamerikas uz Eiropu. Narkotiku kontrabandas apkarošanas operācijās kopā ar Portugāles narkotiku apkarotājiem iesaistās arī Francijas un Apvienotās Karalistes kolēģi.

Roterdamas osta nosaka Āzijas un Eiropas kravu plūsmas

Roterdamas ostas pārvaldes īsteno tā politika ir bijusi tālredzīga, jo ieguldījumi, kas veikti pēdējos desmit gados, tai skaitā arī ekonomiskās krīzes un tirdzniecības lejupslīdes laikā, tagad dod labus rezultātus. Roterdamas ostas pārvaldes biznesa projektu vadītāja Anita van der Lāna atzīst, ka jau 2017. gada pirmajā pusē kravu apjoms ostā pieauga par 9,3%, un visas sarunas par kravu plūsmām nākamajos gados liecina, ka šī tendence būs ar augšupejošu līkni. Liela nozīme ir ostas atrašanās vietai Ziemeļjūrā, arī tam, ka jauniem projektiem šeit netiek likti šķēršļi un tos neapgrūrina nevajadzīga birokrātija, bet galvenais, protams, ir tas, ka osta spēj apstrādāt mega konteinerkuģus.



„Ņemot vērā Antverpenes un Hamburgas ostas ierobežojumus, ko nosaka upju akvatorija, lielo konteinerkuģu ienākšana tur ir apgrūtināta vai pat neiespējama, tāpēc Roterdamai šajā ziņā ir lielas priekšrocības,” uzsver Van der Lāna. „Tomēr osta nedrīkst samierināties ar sasniegto. Domājot par kravu pieaugumu, mums jāuzlabo serviss, piemēram, kuģu kustība starp ostas termināļiem. Svarīgi, lai starp pieciem ostas konteinertermināļiem notiktu saskaņota kravu komplektēšana un pārvietošana. Tieši tāpēc tiek veikta ostas infrastruktūras un iekšējo ceļu sakārtošana atbilstoši jaunajām servisa prasībām. Paredzams, ka šis projekts sāks darboties 2020. gadā.”

Singapūras ostas pārvalde uzstāda Ginesa rekordu

Singapūras ostas pārvalde (PSA) ir uzstādījusi Ginesa rekordu, „Tanjong Pagar Terminal” kravu laukumā no 359 krāsainiem konteineriem izveidojot Singapūras (*Lion City*) simbolu – lauvas galvas attēlu 128 x 128 metru platībā. Attēla izveide ilga 15 stundas, un tagad to labi var redzēt gan no gaisa, gan no pilsētas centra.



„Tanjong Pagar Terminal” dibināts pirms 45 gadiem, un tobrīd tas bija modernākais konteinerterminālis pasaulē, bet tagad vairs neatbilst prasībām, jo jaunajiem kuģiem vajadzīgas dziļākas piestātnes, tāpēc terminālis tiek izmantots cita veida kravu apstrādei, piemēram automašīnu transportēšanai.

Vecā temināja vietā tagad darbu sācis jaunais „Pasir Panjang Terminal”, kas ir viens no modernākajiem pasaulē.

PSA vadība uzsvēra, ka uzstādīt Ginesa rekordu mudinājusi vēlēšanās pieteikt savas ambīcijas nākotnei,



„Pasir Panjang Terminal” jauda ir 15 miljoni TEU gadā.

„Tanjong Pagar Terminal” savos ziedu laikos.



bet galvenokārt tomēr vēlēšanās godināt ostas mantojumu un tos, kuri, ieguldot finanses un enerģiju, dibināja pirmo konteinertermināli, kas no necila kravu laukuma izauga par vienu no vismodernākajiem pārkraušanas punktiem jūras tirdzniecībā starp Austrumiem un Rietumiem.

Tagad Singapūras ostas konteinertermināļos gadā kopumā apstrādā vairāk nekā 30 miljonus TEU un Singapūra ir pasaulē otrā lielākā konteinerosta.

Drosme, izcilība un izturība – to simbolizē lauva. Un arī darbu, kas jau ieguldīts un vēl tiks ieguldīts ostas attīstībā.

Kravu apgrozījums Rīgas ostā (2016.–2017.g. janvāris–novembris)

Kravu veidi	2016	2017	2017./ 2016., %
Beramkravas	19 767,4	19 381,6	-2,0
ķīmiskās beramkravas	2 520,5	2 210,6	-12,3
ogles	11 709,8	11 025,8	-5,8
koksnes šķelda	490,1	578,0	17,9
Lejamkravas	7 589,8	5 306,4	-30,1
naftas produkti	7 528,6	5 230,0	-30,5
Ģenerālkravas	5 979,1	6 428,9	7,5
konteineri	3 696,9	4 226,6	14,3
skaits TEU	350 951	409 809	16,8
Roll on/Roll of	233,3	389,8	67,1
skaits	57 993	77 177	33,1
koksne	1 720,0	1 707,0	1 472,9
tūkst. m ³	2 078,8	1 747,0	-16,0
melnie metāli un to izstrādājumi	265,9	254,3	-4,4
Kravas kopā	33 336,3	31 116,9	-6,7

Kravu apgrozījums Ventspils ostā (2016.–2017.g. janvāris–novembris)

Kravu veidi	2016	2017	2017./ 2016., %
Beramkravas	4 384,0	6 446,3	47,0
ķīmiskās beramkravas	281,4	177,4	-37,0
ogles	2 213,4	4 440,7	100,6
koksnes šķelda	119,9	144,5	20,5
Lejamkravas	10 384,6	9 751,2	-6,1
naftas produkti	9 854,8	9 200,1	-6,6
Ģenerālkravas	2 298,5	2 328,7	1,3
konteineri	0,0	0,0	0,0
skaits TEU	0,0	0,0	0,0
Roll on/Roll of	1 889,2	1 966,1	4,1
skaits	74 568	75 379	1,1
kokmateriāli	366,2	398,3	352,9
tūkst. m ³	441,4	389,4	-11,8
melnie metāli un to izstrādājumi	0,0	0,0	0,0
Kravas kopā	17 067,1	18 526,2	8,5

Kravu apgrozījums Liepājas ostā (2016.–2017.g. janvāris–novembris)

Kravu veidi	2012	2013	2017./ 2016., %
Beramkravas	3 894,1	4 472,8	14,9
labība un tās produkti	2 661,9	2 273,5	-14,6
koksnes šķelda	225,4	225,2	-0,1
Lejamkravas	337,6	436,2	29,2
jēlnafta	48,5	32,2	-33,6
naftas produkti	239,3	347,0	45,0
Ģenerālkravas	919,9	1 149,3	24,9
konteineri	33,3	49,8	49,5
skaits TEU	2 176	3 671	68,7
Roll on/Roll of	459,7	600,3	30,6
skaits	28 333	36 402	28,5
koksne	465,9	322,8	430,7
tūkst. m ³	357,0	503,6	41,1
melnie metāli un to izstrādājumi	54,4	5,0	-90,8
Kravas kopā	5 151,7	6 058,3	17,6

Raksturīgāko kravu veidu salīdzinājums Latvijas ostās (2008.–2017.g. janvāris–novembris)

Kravu veidi	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017./ 2016., %
Beramkravas	27 448,3	26 759,6	26 227,4	30 346,4	34 095,3	31 610,4	32 725,9	30 381,2	28 683,3	30 986,2	8,0
ķīmiskās beramkravas	4 268,4	2 882,2	3 486,9	4 078,2	3 019,6	2 714,7	3 794,6	2 580,0	2 934,2	2 514,4	-14,3
ogles	16 498,1	17 814,9	14 085,8	18 029,3	21 087,8	19 431,6	18 966,4	17 357,5	14 290,3	16 561,2	15,9
koksnes šķelda	1 335,5	1 331,0	1 611,7	1 428,6	1 419,7	1 325,6	867,2	941,2	1 144,6	1 309,3	14,4
Lejamkravas	21 835,3	22 525,8	19 253,8	21 263,8	23 168,8	21 726,6	24 348,8	23 820,0	18 326,8	15 508,2	-15,4
jēlnafta	1 632,5	612,7	193,1	97,7	182,3	131,1	159,1	89,1	48,4	32,2	-33,5
naftas produkti	18 820,9	20 945,1	18 371,9	20 597,5	22 264,7	20 978,6	23 396,9	22 976,6	17 622,7	14 777,1	-16,1
Ģenerālkravas	8 596,1	7 512,3	10 429,2	11 151,3	11 962,0	10 787,3	10 929,1	9 728,1	9 940,0	10 658,7	7,2
konteineri	1 938,2	1 689,8	2 451,4	2 922,5	3 386,0	3 637,5	3 861,7	3 547,2	3 730,2	4 276,4	14,6
skaits TEU	213 203	166 899	234 034	282 086	339 088	355 900	355 856	328 968	353 128	413 482	17,1
Roll on/Roll of	1 898,4	1 746,2	2 032,0	2 634,0	2 948,8	2 967,5	2 932,1	2 468,4	2 582,4	2 956,2	14,5
skaits	141 409	146 451	154 828	180 742	195 131	198 971	188 643	154 961	160 454	189 784	18,3
koksne	4 493,2	3 461,3	3 080,9	4 970,2	4 453,8	4 104,2	3 546,3	3 694,4	3 249,5	3 149,3	2 980,4
tūkst. m ³	3 895,7	3 476,9	5 660,3	5 193,8	4 836,2	4 217,7	4 356,5	4 315,3	3 804,4	3 477,7	-8,6
melnie metāli un to izstrādājumi	515,9	512,9	484,4	381,3	460,0	323,7	280,2	331,0	291,1	259,3	-10,9
Kravas kopā	57 879,7	56 797,7	55 910,3	62 761,6	69 226,1	64 124,3	68 003,8	63 929,3	56 950,1	57 153,1	0,4

Dzelzceļa kravu pārvadājumu apjomu salīdzinājums (2008.–2017.g. janvāris–novembris)

Pārvadājumu iedalījums	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017./ 2016., %
Kopējais pārvadājumu apjoms	50 593,2	48 930,8	45 005,4	53 550,8	55 663,7	50 559,2	51 403,6	50 778,9	42 881,7	39 969,7	-6,8
Iekšzemes pārvadājumu apjoms	1 562,1	1 193,4	1 187,4	1 098,1	1 301,8	1 086,1	1 143,8	1 546,5	1 386,6	1 535,7	10,8
Starptautisko pārvadājumu apjoms	49 031,1	47 737,4	43 818,0	52 452,7	54 361,9	49 473,0	50 259,8	49 232,4	41 495,1	38 434,0	-7,4
Eksporta kravu apjoms	1 268,7	1 055,6	1 583,4	1 782,0	1 670,8	2 338,4	2 504,9	1 400,7	946,6	308,7	-67,4
Importa kravu apjoms	4 109,5	2 718,7	3 140,8	3 389,2	3 290,0	3 796,8	3 597,9	3 807,2	3 626,0	2 788,9	-23,1
Kopējais tranzīta kravu apjoms	43 652,9	43 963,1	39 093,9	47 281,5	49 401,1	43 337,8	44 157,0	44 024,4	36 922,4	35 336,4	-4,3
Tranzīta apjoms caur ostām	39 361,3	41 195,5	35 899,7	42 929,3	45 080,3	40 877,9	42 536,4	41 303,6	35 266,4	32 187,7	-8,7
Sauszemes tranzīts caur teritoriju	4 291,6	2 767,6	3 194,1	4 352,2	4 320,8	2 459,9	1 620,7	2 720,8	1 656,1	3 148,7	90,1



Rekonstruēs “B.L.B. Baltijas termināls” naftas produktu pārkraušanas un uzglabāšanas termināli

Rīgas brīvostas valde 16. novembrī pieņēma lēmumu par “B.L.B. Baltijas termināls” naftas produktu pārkraušanas un uzglabāšanas termināļa rekonstrukciju, kā arī jaunas dzelzceļa estakādes būvniecību tumšo naftas produktu noliešanai no dzelzceļa cisternavagoniem. Valdes lēmumā noteikts, ka rekonstrukcijas darbi veicami atbilstoši ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojumam un Vides pārraudzības valsts biroja atzinumā izvirzītajiem nosacījumiem. “B.L.B. Baltijas termināls” modernizācijas mērķis ir ne tikai palielināt uzņēmuma darbības efektivitāti un konkurētspēju, bet arī būtiski samazināt tā darbības ietekmi uz apkārtnējo vidi.

“B.L.B. Baltijas termināls” saņem, īslaicīgi uzglabā un nosūta tālāk naftas produktus. Kopējais atļautais pārkraujamo naftas produktu apjoms ir 5,1 milj. tonnu gadā. Rekonstrukcijas gaitā apjoma palielinājums netiek plānots, bet terminālī uzstādīs mūsdienīgu naftas produktu tvaiku savākšanas un attīrīšanas sistēmu (kravas izgarojumu emisijas kontroles sistēma) un uzbūvēs jaunas ar naftas produktiem piesārņoto lietus ūdeņu attīrīšanas iekārtas. Galvenais ieguvums

no termināļa rekonstrukcijas būs nepatīkamo smaku ievērojama samazināšanās Jaunmīlgrāvī, Sarkandaugavā, Vecmīlgrāvī un Mežaparkā, ko nodrošinās jaunās tvaiku savākšanas iekārtas. Darbus plānots pabeigt līdz 2019. gadam.

Rekonstrukcijas ietvaros plānots arī demontēt vecos horizontālos naftas produktu uzglabāšanas rezervuārus un to vietā uzstādīt trīs jaunus vertikālus rezervuārus ar kopējo tilpību 24 tūkstoši m³. Paredzēts arī uzbūvēt jaunu dzelzceļa cisternavagonu noliešanas estakādi tumšajiem naftas produktiem, kas būs aprīkota ar tvaiku savākšanas iekārtām, jo noliešanas procesā var rasties naftas produktu izgarojumi un smakas. Pēc rekonstrukcijas tas būs pirmais naftas produktu pārkraušanas uzņēmums Baltijā, kurā kravas izgarojumu kontroles sistēma tiks izmantota tumšo naftas produktu (mazuts, bitums, vakuumbāzeļļa) pārkraušanā. Gaišo naftas produktu (benzīns, dīzeļdegviela, petroleja) pārkraušanā tvaiku savākšanas iekārtas pasaulē tiek izmantotas plašāk, jo produkti ir gaistošāki, ātrāk iztvaiko un rada lielāku gaisa piesārņojumu.

Jau tagad uzņēmumā ir ieviestas tehnoloģijas, kas palīdz ierobežot naftas produktu tvaiku emisijas, novēršot kaitīgo vielu un smaku nokļūšanu gaisā. Pastāvīgi tiek veikti benzola koncentrācijas mērījumi trijos monitoringa punktos, un nevienā novērojumu gadā nav pārsniegti cilvēku veselības aizsardzībai noteiktie gaisa kvalitātes normatīvi. 2014. gadā smaku koncentrācijas mērīšanai uzņēmumā tika uzstādītas trīs elektroķīmisko, metāla oksīdu un fotojonizācijas detektoru monitoringa stacijas – “elektroniskie deguni”. 2017. gada sākumā vienu monitoringa staciju no uzņēmuma pārvietoja uz Ozo golfa kluba teritoriju, lai novērtētu smaku izplatību teritorijā, kur pastāvīgi uzturas iedzīvotāji. Smaku monitoringa sistēma tiešsaistē ļauj sekot līdzi smakas koncentrācijas izmaiņām un nepieciešamības gadījumā veikt pasākumus emisiju samazināšanai. Traucējošu smaku izplatīšanās gadījumu skaits samazinās, tomēr pilnībā to novērst nav izdevies. Plānotie rekonstrukcijas darbi un mūsdienīgas kravas izgarojumu kontroles sistēmas ierīkošana palīdzēs mazināt smakas gan ostas teritorijā, gan ostai piegulošajās apkaimēs. ■



Vita Gerharde iepazīstina ar ostas darbību.

Jaunieši iepazīstas ar Rīgas ostu

Teju 40 skolēnu no visas Latvijas devās ekskursijā apskatīt Rīgas ostu, lai labāk sagatavotos Rīgas brīvdostas pārvaldes organizētajam konkursam "Osta pilsētai".

Jaunieši apskatīja Rīgas brīvdostas pārvaldes telpas un ostas make-tu, apmeklēja "Baltic Container Terminal" Kundziņsalā, kur varēja vērot kravas konteineru pārkraušanas procesu, un Rīgas brīvdostas pārvaldes kapteiņdienestu un Kuģu satiksmes vadības centru. Ekskursijas beigās viņiem bija unikāla iespēja uzkāpt Daugavgrīvas bākā. Katrā ekskursijas pieturas punktā skolēnus sagaidīja Rīgas ostas speciālisti, kuri stāstīja par ostas saimniecisko darbību, tās

nozīmi pilsētvides ainavā. Ekskursijā piedalījās skolēni no visas Latvijas: Rīgas, Liepājas, Kalnciema, Jelgavas, Madonas, Mārupes, Jūrmalas, Ogres, Bauskas, Salaspils un citām pilsētām. Ekskursija bija daļa no konkursa "Osta pilsētai", skolēni tās laikā varēja brīvi fotografēt un filmēt, lai sagatavotu savus darbus, tāpēc bija bruņojušies ar videokamerām, fotoaparātiem un pat droniem, iemūžinot ostas teritorijā notiekošos procesus. ■

Mācības ķīmisko vielu avārijas seku likvidēšanai

Lai pārbaudītu spēju reaģēt ārkārtas situācijās, pilnīgotu operatīvo dienestu sadarbību avārijas seku lokalizēšanā un likvidēšanā, kā arī izmēģinātu jaunas metodes un tehnoloģijas ķīmiskā piesārņojuma lokalizēšanai un savākšanai, SIA "Baltic Container Terminal" teritorijā Kundziņsalā 10. novembrī norisinājās ikgadējās mācības "EKO 2017", kurās tika simulēta augstas bīstamības ķīmiskās vielas noplūde uz sauszemes un Daugavas akvatorijā, ko izraisījusi konteiner-vedēja avārija.



Mācību ietvaros tika pārbaudīta arī Rīgas brīvdostas pārvaldes partnera SIA "Eko osta" gatavība operatīvi reaģēt, avārijas rezultātā radušos piesārņojumu savācot ar jaunām metodēm un aprīkojumu – īpašiem absorbējošiem pakļājiem, ko izmanto, lai savāktu izplūdušos naftas produktus ostas akvatorijā, un īpašu saistvielu – absorbentu piesārņojuma savākšanai no sauszemes virsmām. Mācību scenāriji katru gadu ir atšķirīgi, šogad tas tika izstrādāts, balstoties uz pēdējo gadu risku analīzi..

Saskaņā ar mācību scenāriju 2017. gada 10. novembrī plkst. 9:30 SIA "Baltic Container Terminal" teritorijā apgāzās konteinervedējs, bojājot *flexytank* konteineru, kā rezultātā notika nezināmas izcelsmes eļļainas vielas noplūde sauszemes teritorijā un Daugavas akvatorijā. Negadījumā bija cietis konteinervedēja šoferis. Tika informēti visi atbildīgie operatīvie dienesti, kas, ierodoties avārijas vietā, veica cietušā evakuāciju un sāka avārijas seku likvidēšanu – noplūdušās vielas noteikšanu, lokalizēšanu un piesārņojuma savākšanu, izmantojot gan ķīmisko absorbentu, gan norobežojošās absorbējošās bonas. Inscenētā ūdens akvatorijas piesārņojuma savākšanā tika pārbaudīta speciāla absorbējoša pakļāja efektivitāte, kas ir jauns risinājums šāda

►►► 38. lpp.



Ostas kapteinis Artūrs Brokovskis-Vaivods stāsta par kapteiņdienesta darbu.

▶▶▶ 37. lpp.

veida avārijas seku likvidēšanā. Mācību ietvaros avārijas seku lokalizēšanā un likvidēšanā piedalījās Rīgas brīvostas pārvaldes un Ostas policijas speciālisti, Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests, Katastrofu medicīnas centrs, Valsts vides dienests un SIA "Eko osta".

Ostas policijas priekšnieks Valdis Voins: "Katru gadu Rīgas brīvostas pārvalde organizē praktiskās mācības, lai pārbaudītu SIA "Eko osta" personāla iemaņas un tehnisko līdzekļu pietiekamību avāriju seku likvidācijai. Liela nozīme ir arī citu iesaistīto dienestu spējai operatīvi reaģēt un saskaņoti darboties. Šogad izspēlētā avārija noteikti nav tikai teorētiski iespējama. Vietas savākšanai tika izmantoti jaunākie materiāli, kuri pirmo reizi demonstrēti Latvijas ostā. Mācību rezultāti apliecina atbildīgo institūciju gatavību avāriju seku likvidēšanai. Ostas pārvalde pievērš lielu uzmanību vides aizsardzības jautājumiem un iespējamo avāriju seku likvidācijas pasākumiem. Kopīgi ar sadarbības partneriem jāturpina iesāktais, ieviešot praktiskajā darbā jaunākos materiālus, aprīkojumu un pasaules labāko pieredzi. Svarīgākais avāriju seku likvidācijas sistēmā ir labi sagatavots personāls, tāpēc arī turpmāk tiks organizētas mācības teorētisko un praktisko iemaņu nostiprināšanai."



SIA "Eko osta" avārijas seku likvidācijas nodaļas vadītājs Armands Lazdenieks: "Lai likvidētu avārijas sekas imitētajā akvatorijas daļā un sauszemes teritorijā, tika izmantoti Vācijā ražoti inovatīvi naftas produktu absorbenti, kā rezultātā tika efektīvi savākts mācību laikā izlietais naftas ķīmijas produkts. Šī ir pirmā reize, kad ostas piesārņojuma mācībās izmanto reālu ķīmisko vielu, ne tās aizvietošanu. Protams, šādu vielu mācībās var izmantot tikai tad, ja ir augsti efektīvas savākšanas metodes un tehnoloģijas. Arī piesārņojuma likvidācijas laiks, strādājot ar jaunajiem materiāliem, ir ievērojami īsāks, un šajos apstākļos piesārņojuma tālāka izplatīšanās nav iespējama."



Pārrunā iespējas atjaunot prāmju satiksmi starp Sāremā un Ventspili

22. novembrī Ventspils brīvostas pārvaldē ieradās Sāremā pašvaldības delegācija, lai ar Ventspils pašvaldības un brīvostas pārstāvjiem pārrunātu iespēju atjaunot prāmju satiksmi starp Sāremā un Ventspili un to, kā šī procesa veicināšanā varētu iesaistīties abu pušu pašvaldības un ostu pārvaldes. Lai gan apritējis jau gandrīz 10 gadu, kopš līnija Ventpils – Mintu (Sāremā) ir slēgta, gan Igaunijas, gan Latvijas pusē šo prāmi aizvien atceras, un pašvaldības pārstāvji vairākkārt ir saņēmuši iedzīvotāju jautājumus par iespējām līnijas darbību atjaunot.

Ventspils brīvostas pārvaldē ar Ventspils pilsētas domes priekšsēdētāja pirmo vietnieku Jāni Vitolīgu, brīvostas pārvaldnieku Imantu Sarmuli un pārvaldnieka vietnieku, mārketinga un attīstības nodaļas vadītāju Igoru Udodovu tikās Sāremā pašvaldības pārstāvis un Mintu ostas pārvaldnieks Mihkels Undrests un Sāremā pašvaldības piesaistītie pētnieki Ādo Keskaips un Jiri Sakeuss. Viesi puda Sāremā pašvaldības nostāju, ka prāmju līnijas atjaunošana Sāremā salai

i UZZIŅAI

Prāmis līnijā Ventpils – Mintu kursēja no 2005. līdz 2008. gadam. Šajā laikā prāmis "Scania", uz kura bija 300 vietu, pārvadāja gandrīz 60 000 pasažieru. 2008. gadā ekonomiskās krīzes iespaidā "Saaremaa Laevakompānii" meitas uzņēmums "SSC Ferries" izvēlējās līniju slēgt. Pēc līnijas slēgšanas brīvostas pārvalde sadarbībā ar Sāremā pašvaldību vairākkārt centās īstenot kopprojektus līnijas atjaunošanai, taču tā arī nevienu no prāmju kompānijām ieinteresēt neizdevās, pat neskatoties uz savulaik brīvostas piesaistīto ES līdzfinansējumu līnijas iespējamajai atjaunošanai.

ir ļoti svarīga. Akcentējot, cik lielu ieguldījumu prāmju līnijas darbībā un centienos to atjaunot savulaik ieguldījusi Ventspils brīvostas pārvalde, viesi aicināja veidot kopīgu darba grupu idejas īstenošanai. Šobrīd Sāremā pašvaldības piesaistītie konsultanti pēta līnijas atjaunošanas iespējas un ir sazinājušies ar prāmju kompānijām. Abas puses gan bija vienisprātis, ka, neskatoties uz lielo abpusējo interesi, noteicošā būs prāmju kompāniju interese par līniju. ■

“Ventspils Grain Terminal” palielina caurlaides spēju

Graudu terminālis “Ventspils Grain Terminal”, kas jau 12 gadus darbojas Ventspils brīvdostā, pēc modernizācijas ne tikai ievērojami palielinājis caurlaides spēju, bet arī guvis iespēju uzņemt un pārkraut daudz lielāku lauksaimniecības produkcijas klāstu.

“Īstenojot projektu, mūsu šauras specializācijas graudu terminālis pārtop par universālu jebkuras lauksaimniecības produkcijas pārkraušanas termināli abos virzienos – gan jūrā, gan arī no jūras. Jaunā termināļa universālums slēpjas faktā, ka tajā var iekraut un izkraut jebkuru kravu, neapdraudot tās kvalitāti,” paziņoja “Ventspils Grain Terminal” (VGT) valdes priekšsēdētājs Vladislavs Šafranskis.

Graudu termināli atklāja jaunos infrastruktūras objektus: divu sekciju

noliktavu vairāk nekā 5500 m² platībā, kur var uzglabāt 30 000 tonnu lauksaimniecības produkcijas, un 15 metrus garu ēku iekraušanas un izkraušanas operāciju veikšanai, izmantojot mūsdienīgas tehnoloģiskās iekārtas, ar kurām iespējams iekraut kravas gan jūras, gan sauszemes transportā. Uzglabāšanas telpu kopējā ietilpība ir 100 000 tonnu, bet termināļa kopējā caurlaides spēja sasniedz 2 miljonus tonnu gadā.

Galvenais jautājums, kas tagad interesē daudzus: vai termināli būs



Lentīti noliktavas atklāšanā pārgriez VGT valdes priekšsēdētājs Vladislavs Šafranskis (no kreisās), Ventspils brīvdostas pārvaldnieka vietnieks Guntis Drunka un Ventspils domes priekšsēdētāja vietnieks Didzis Ošenijs.

šīs jaunās kravas un vai tas varēs sasniegt projektēto jaudu? Termināļa vadītājs Šafranskis ir piesardzīgs, runājot par nākotnes prognozēm: “Šajā Latvijas tranzītam tik sarežģītajā brīdī ir grūti sniegt kaut kādus solījumus un garantijas, taču mēs darīsim visu, lai kravas būtu. Jaunās noliktavas būvniecības ideja kalpo par apstiprinājumu tam, ka mēs esam gatavi darīt visu jaunu kravu piesaistīšanai.”■

BMGS atjaunos Dienvidu molu Ventspilī

Ventspils brīvdostas pārvaldes izsludinātajā atklātajā konkursā par tiesībām veikt ostas Dienvidu mola atjaunošanu uzvarējusi AS “BMGS”, kas darbus piedāvā veikt par 2,4 miljoniem eiro. Plānots, ka būvdarbi Dienvidu molā varētu sākties šā gada beigās un ilgt līdz nākamā gada vidum. Būvdarbi tiks veikti un finansēti projekta Nr. 6.1.1.0/17/I/003 “Ventspils brīvdostas hidrotehnisko būvju pārbūve un atjaunošana” ietvaros, kura realizācija notiks saskaņā ar darbības programmas „Izaugsme un nodarbinātība” 6.1.1. specifiskā atbalsta mērķi “Palielināt lielo ostu drošības līmeni un uzlabot transporta tīkla mobilitāti”.

Atklātajā konkursā par Dienvidu mola atjaunošanu savus piedāvājumus iesniedza divi pretendenti – AS “BMGS” un PS “LNK Industries Group”. Pēc piedāvājumu izvērtēšanas Iepirkumu komisija pieņēma lēmumu par uzvarētāju atzīt un iepirkuma līguma slēgšanas

tiesības piešķirt pretendentam, kas piedāvājis zemāko līgumcenu, t.i., AS “BMGS”.

Dienvidu mols Ventspilī ir viena no iecienītākajām ventspilnieku un viesu pastaigas vietām, bet ostai mols ir viena no svarīgākajām hidrobūvēm – dambis, kas no cietzemes iestiepjas jūrā un pasargā ostu no vilņiem, ledus un sanesumiem. Ventspils ostas moli tagadējā veidolā būvēti pirms vairāk nekā 100 gadiem. Pēdējie nozīmīgie atjaunošanas darbi Dienvidu molā veikti 90. gadu vidū, tomēr tik pamatīgu rekonstrukciju, kāda plānota tuvākajā nākotnē, Dienvidu mols nav pieredzējis vismaz 60 gadu.

Galvenie plānotie darbi ir mola tetrapodu krāvuma papildināšana, segumu atjaunošana, fasāžu remonts un jauna apgaismojuma izbūve visā mola garumā.

Ventspils brīvdostas pārvalde arī noslēgusi līgumu ar būvfirma SIA

„Ventbetons V”, kas atklātā iepirkuma procedūrā tika atzīta par uzvarētāju ar līgumsummu 590 000 eiro, par jauna pievedceļa izbūvi piekļūšanai pie Dienvidu mola, kas būs savienots ar Dienvidu mola stāvlaukumu. Jaunajā posmā tiks stiprinātas kāpas, izbūvēts ceļa segums, ietves vairāk nekā 3400 m² platībā, uzstādīts apgaismojums, žogs, ierīkota lietus ūdens kanalizācija un veikti apzaļumošanas darbi. Darbus plānots sākt decembrī un pabeigt līdz nākamajai tūrisma sezonai.

85% no projekta attiecināmajām izmaksām sedz Eiropas Savienības Kohēzijas fonds. Projekts Nr. 6.1.1.0/17/I/001 „Pievedceļu attīstība Ventspils brīvdostas teritorijā esošajiem termināļiem un industriālajām zonām” tiek īstenots darbības programmas „Izaugsme un nodarbinātība” 6.1.1. specifiskā atbalsta mērķa „Palielināt lielo ostu drošības līmeni un uzlabot transporta tīkla mobilitāti” ietvaros.■

"TransKazakhstan / Translogistica 2017": Latvija meklē jaunas sadarbības iespējas

No 1. līdz 3. novembrim Kazahstānas galvaspilsētā Astanā norisinājās starptautiskā transporta un loģistikas izstāde "TransKazakhstan / Translogistica 2017". Tas ir galvenais transporta un loģistikas nozares notikums Centrālāzijā, kur satiekas vadošie nozares profesionāļi gan no Kazahstānas, NVS valstīm un Ķīnas, gan Eiropas valstīm, kam svarīga sadarbība Eirāzijas loģistikas ķēžu veidošanā. Izstādes ietvaros norisinājās starptautiskā konference "TransEurasia 2017", kurā diskutēja par transporta infrastruktūras un loģistikas sistēmas attīstīšanu un uzlabošanu Eirāzijā. Latvijas delegācija apmeklēja arī Latvijas Republikas vēstniecību Kazahstānā un tikās ar Latvijas vēstnieku Juriju Pogrebņaku.

Latvijas nacionālajā stendā par sadarbības iespējām stāstīja lielākie transporta un loģistikas nozares pārstāvji – "Latvijas dzelzceļš", Ventspils, Rīgas, Liepājas



ostas un uzņēmums „Riga Container Terminal”.

Rīgas ostai sadarbība ar Kazahstānu ir svarīga, un tai ir liels potenciāls gan kravu piesaistē no šīs valsts, gan veidojot transporta koridorus pārvadājumiem no Ķīnas. Īpaši jāņem vērā, ka Kazahstānas transporta politika pēdējos gados ļoti nopietni vērsta uz Kazahstānas kā tranzītvalsts starp Eiropu un Ķīnu attīstību. Tā saucamā Jaunā zīda ceļa iniciatīva izveidot efektīvu sauszemes savienojumu no Ķīnas uz Eiropu caur Kazahstānu ir Kazahstānas transporta politikas prioritāte. Tāpat ir vērojama Kazahstānas investoru interese par

iespējām Rīgas ostā izveidot savus termināļus.

Rīgas ostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš: "Rīgas brīvostai ir sena un veiksmīga sadarbības vēsture ar Kazahstānu. Kazahstānas kravas vienmēr ir gājušas caur Rīgas ostu, un tās ostā tiek krautas arī šobrīd. Taču pašreiz mēs visvairāk skatāmies uz konteineru pārvadājumiem un efektīviem Austrumu – Rietumu tranzīta koridoriem, tā saucamo Jauno zīda ceļu, un Kazahstāna nepāšaubāmi ir nozīmīgs posms šajā ceļā."

RBP un ostas uzņēmumu pārstāvji uzsver, ka izstāde "TransKazakhstan / Translogistica" ir laba platforma, lai satiktu esošos klientus un veidotu attiecības ar jauniem sadarbības partneriem. Tā kā Kazahstāna atrodas diezgan tālu, izstāde ir laba iespēja reizi gadā satikt klientus klātienē, demonstrēt termināļu un Rīgas ostas iespējas, informēt par jaunumiem. Izstādes formāts ļauj parādīt klientiem visa Latvijas tranzīta koridora priekšrocības un operatīvi risināt dažādus kravu tranzīta jautājumus.

Ventspils brīvostas pārvaldes uzdevums Kazahstānā bija iepazīstināt potenciālos sadarbības partnerus un investorus ar brīvostas priekšrocībām, akcentējot kravu transportēšanu caur Ventspils ostu un jaunu ražotņu atvēršanu Ventspilī.■

UZZIŅAI

"TransKazakhstan/Translogistica" ir viena no lielākajām transporta un loģistikas servisa un tehnoloģiju izstādēm Centrālāzijā. Izstādē bija pārstāvētas vairāk nekā 80 kompānijas no Azerbaidžānas, Baltkrievijas, Kazahstānas, Ķīnas, Lietuvas, Latvijas, Krievijas, Ukrainas un Somijas.

Saskaņā ar HELCOM plānu hidrogrāfiskie mērījumi veikti 640 kvadrātkilometru platībā

Šā gada hidrogrāfisko mērījumu sezonā Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta speciālisti FAMOS projekta ietvaros veikuši mērījumus 640 kvadrātkilometru platībā.

FAMOS ir ES atbalstīts projekts hidrogrāfisko mērījumu intensificēšanai Baltijas jūrā, lai uzlabotu

kuģošanas drošību Latvijas teritoriālajos ūdeņos un ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā saskaņā ar HELCOM plānu.

Sezonas sākumā mērījumus kavēja gan nelabvēlīgie laika apstākļi, gan hidrogrāfijas kuģa "Kristiāns Dāls" remonts, tomēr sezonas mērījumu plānu 600 kvadrātkilometru

platībā līdz novembra pirmajai pusē izdevās ne tikai izpildīt, bet pat pārsniegt.

Hidrogrāfi šajā sezonā veikuši mērījumus arī Liepājas ostā, gandrīz visās mazajās ostās, kā arī mērījumus, kas nepieciešami Rīgas ostas jaunās kartes sagatavošanai.■

Latvijas jūrniecība Latvijas simtgadei

Gaidot Latvijas simtgadi, žurnāls “Jūrnieks” uzsāk rakstu sēriju par cilvēkiem un notikumiem, kas veidojuši Latvijas jūrniecības vēsturi un arī šodien ieraksta tajā neizdzēšamas rindas. Katrs stāsts ir svarīgs, katrs cilvēks ir nozīmīgs un katrs notikums ir no svara, jo tikai visi kopā mēs rakstām vēsturi.

Jūrnieki uz durkļiem

Mans vectēvs Jānis Rudzītis bija lauku cilvēks, kurš četrdesmitajā gadā pirms krievu ieņākšanas bankai bija izmaksājis kredītu par savu jaunsaimniecību. Pie jaunās padomju varas viņš visu pazaudēja un, tikai pateicoties savam kalpam, kurš bija nonācis pie varas un teikšanas un vectēvu izvītroja no izsūtāmo sarakstiem, jo cienīja kā labu saimnieku, brīnumainā kārtā varēja palikt savās mājās. Deviņdesmitajos, saņemot kompensācijas sertifikātus par vectēva zemi, tos ieguldīja Rīgas ostas stividorkompānijā “Rīnūži” un, protams, pazaudēju, bet tas jau ir cits stāsts. 1917. gadā Jānis Rudzītis dienēja Krievijas kara armijas kara flotē par radistu. Viņa kuģis bijis Sevastopolē, kad lielinieki gāza caru. Kuģis nepārgāja revolūcijas pusē, bet palika uzticīgs caram dotajam zvērestam. Vectēvs stāstīja, cik stingrs savā pārliecībā un caram dotajā zvērestā bijis kapteinis, kādu disciplīnu viņš no saviem jūrniekiem prasījis, kā viņi turējušies pretī un kā revolūcijas trubadūri tomēr kuģi ieņēmuši. Jūrnecipus vārda tiešā nozīmē uz durkļiem nonesuši no kuģa. Vectēvs, izkūlies cauri revolūcijas jukām un briesmām, atgriezās Latvijā. Biju vēl sīka, kad reiz laukos abi ar vectēvu gājām pa lietu, un es teicu, ka tagad gan esam izmirkuši līdz ādai. “Pareizi tu saki, līdz ādai. Latvieši izmirst līdz ādai, un tikai krievi izmirst līdz kauliem, jo nekā cita viņiem nav,” noteica vectēvs. Viņa teiktais man palicis atmiņā, un tikai pēc daudziem gadiem apjautu to skaudro sāpi, ko viņš toreiz bija ielicis vienā teikumā.

Mēs bijām tie bezbailīgie

Tikko bija nodibināta neatkarīga Latvijas valsts, kad 1918. gada 31. decembrī piedzima Ēriks Tomsons.



Ēriks Tomsons 2017. gada vasarā Ainažos.

Šogad, savas 99. dzimšanas dienas priekšvakarā, sirmais kungs ir mundrs un optimisma pilns, neskatoties uz to, ka izgājis gulaga noņemnes Norijskā un Kolimā.

Vēl neatkarīgās Latvijas laikā – 1937. gadā Ēriks Tomsons iestājās Krišjāņa Valdemāra jūrskolā, lai izmācītos par mehāniķi. Tēvs gribējis, lai kļūst par lauksaimnieku, bet viņu vairāk vilcis uz jūras pusi. Kā nekā tēvabrālis un krusttēvs, kurš kristībās mazo puiku it kā esot iesvaidījis ar sāļo jūras ūdeni, bijis tālbraucējs kapteinis uz buriņkiem. Studiju gados Tomsona kungs strādājis uz tirdzniecības kuģiem “Skrunda”, “Amata” un “Kaija”. “Skaisti kuģi bija,” saka Ēriks Tomsons.

1944. gadā Latvijas Centrālā padome vērsās pie jauniešiem jūrniekiem ar lūgumu, vai viņi nevarētu piedalīties cilvēku glābšanā, un Ēriks kopā ar vēl citiem puisiem priekšlikumu pieņēma. “Nolēmu riskēt. Ne man sievas, ne bērnu, ne arī bailes. Gribējās paveikt ko

lielu un neparastu. Bija 1944. gada vasara. Tikko biju beidzis Rīgā jūrskolu, strādāju jūrniecības departamentā par mehāniķi. Tajā reizē gadījās Mērsragā. Vācieši atkāpās, nāca krievu armija. Un es domāju, kāpēc gan es nevarētu braukt jūrā un kaut kā palīdzēt latviešiem. Sarunāju kapteini, tas bija zēns no mana kursa, kurš pārzināja navigācijas lietas. Sagudrojām, ka brauksim ar jūras velkoni, kas bija manā rīcībā,” stāsta bijušais pārcēlājs. Un tā vairāk nekā tūkstoti bēgļu no Latvijas, kas 1944. gada rudenī, glābjoties no padomju okupācijas un iznīcības draudiem Sibīrijā, devās pāri Baltijas jūrai uz Zviedriju, pārcēlājs Tomsons nogādājis drošībā. Padomju vara 1947. gadā Ērikam Tomsonam piesprieda 25 gadus spaidu darbos un vēl piecus gadus izsūtījumā. Ironiski, ka Kolimā viņu nogādāja kuģis “Sovetskaja Latvija”, kurš Latvijas brīvvalsts laikā bija “Hercogs Jēkabs”. No divdesmit pieciem Ēriks Tomsons nosēdēja desmit gadus, jo nāca Hruščova atkusnis un amnestija. Kad jautāju, kas viņam lika iesaistīties tik bīstamā pasākumā, cienījamais kungs paskatās man acīs un saka: “Mani skolasbiedri un vienaudži bija iesaukti leģionā un cīnījās frontē kaut kur Volhovas purvos. Es taču nevarēju palikt malā, arī man vajadzēja kaut ko darīt Latvijas labā. Sirdsapziņa man neļāva palikt malā. Mēs bijām tie bezbailīgie.”

Tas ir tikai neliels fragments no sarunas ar Ēriku Tomsonu, un es ļoti ceru, ka 2018. gada rudenī Ērika Tomsona dzīvesstāstu un vēl deviņdesmit deviņus stāstus jūs varēsiet izlasīt grāmatā “Latvijas jūrniecība Latvijas simtgadei. Simt stāstu par jūrniecību”. Ja kāds no jums vēlas dalīties piedzīvotajā vai izstāstīt interesantu notikumu, jūs taču zināt, kur mani atrast! ■

Anita Freiberga

Bez skaļām frāzēm par patriotismu

IGORS LAPŠINS ir Latvijas Jūras administrācijas vecākais kuģu kontroles inspektors. Dzimis Latvijā jauktā ģimenē, pasē tautība “krievs”, runā nevainojamā latviešu valodā un ir pārliecināts, ka uzticība savai zemei Latvijai jāpierāda nevis ar vārdiem un patriotiskiem žestiem, bet gan ar darbiem. Par sevi saka tā: “Es vienmēr esmu bijis tāds mazliet “lecīgs”. Varbūt tādēļ reizēm, būdams latviešu sabiedrībā, mēdzu aizstāvēt krievus, un otrādi – būdams starp krieviem, aizstāvu latviešus.”

“Mani vecāki uzskatīja, ka man būs lielākas iespējas iegūt labu izglītību, ja būšu mācījies krievu skolā – tad varēšu studēt jebkurā padomju augstskolā. Skolu pabeidzu 1983. gadā, starp citu, tikai ar vienu četrinieku – krievu valodā. Tas bija laiks, kad sākās notikumi Afganistānā, un es zināju, ka negribu savu pienākumu pret valsti pildīt ar automātu rokās svešā zemē. Tolaik Iekšlietu ministrija skolu absolventus ar labām sekmēm “bīdīja” apgūt juridisko izglītību un strādāt valsts drošības struktūrās, bet sapratu, ka arī tas man neder. Attāļāki radnieki no mātes puses gāja jūrā, un es varēju salīdzināt, kā dzīvo viņi un kā dzīvo mana ģimene, tātad, izvēloties jūrnieka profesiju, mazsvarīga nebija arī materiālā puse. Protams, gribējās redzēt pasauli. Tomēr svarīgi bija, ka no jūrniecības augstskolām puišus neņēma armijā. Es jutos gudrāks par visiem un biju pārliecināts, ka varu iestāties jebkurā augstskolā. Pārāk liela jau tā izvēle nebija – mācīties Ļeņingradā vai Kaļiņingradā. Kaļiņingradā gatavoja jūrniekus zvejas, bet Ļeņingradā – tirdzniecības flotei, taču man tas nelikās būtiski, galvenais, ka Kaļiņingrada bija mazliet tuvāk Rīgai. Man bija jākārto tikai divi eksāmeni, viens no tiem matemātikā, par kuru biju pilnīgi pārliecināts, ka dabūšu “pieci”. Un tomēr man ielika četrinieku. Konkurss bija liels, un es netiku augstskolā. Iestājos Kaļiņingradas jūrskolā,” stāsta Igors.

Pēc jūrskolas beigšanas Igors atgriezās Rīgā un sāka strādāt Rīgas traleru un refrīžeratoru flotes bāzē.



Taču jau pēc gada darba vieta aizkomandēja jauno jūrnieku uz Kaļiņingradas Augstāko jūrskolu. “Latvijā tad sāka dibināties Tautas fronte, bija jūtams, ka kaut kas mainīsies. Mans tēvs strādāja AS “Augstsprieguma tīkls”, viņš nesa mājās avīzi “Atmoda”. Avīze iznāca arī krievu valodā, un es to vedu uz Kaļiņingradu. Pēc savas saprašanas stāstīju un skaidroju, kas ir Latvija un kāpēc mēs gribam neatkarību. Daļai manu studiju biedru tas viss bija vienaldzīgi, taču bija arī liela daļa progresīvi domājošu cilvēku. Nezinu, cik liela tur bija tā politiskā izpratne, taču cilvēki gribēja dzīvot tāpat kā ārzemēs. Mēs bijām vienā kursā tādi, kas jau strādājuši jūrniecībā, tātad lielākā daļa bija redzējusi un saprata, kāda ir tā atšķirība. Mācījos kopā arī ar lietuviešiem, viņi tāpat veda savas avīzes, viņiem vēl vairāk gribējās zināt, kas notiek Latvijā. Es tolaik staigāju ar Latvijas sarkanbaltsarkanā karodziņa nozīmīti pie formas tērpa – tas bija astoņdesmit septītais, astoņdesmit astotais gads,” piebilst Igors.

Studējot Kaļiņingradā, Igors iepazinās ar savu nākamo sievu. “Tur jau nebija variantu, es biju tā audzināts – ja esi sācis veidot attiecības ar meiteni, tad tev viņa arī jāprec. Kad piedzima meita, zināju, ka mācīšu viņai latviešu valodu. Vienkārši jau tas nebija, sieva un sievasmāte ar bērnu runāja krieviski, es biju aizņemts mācībās, taču, kad biju mājās, runāju ar viņu latviski. Beidzu studijas, atgriezāties Latvijā, meita sāka iet latviešu bērnudārzā, pēc tam latviešu skolā. Skolā no sākuma viņa runāja ar akcentu, protams, viņai tādēļ nācās ciest – bērnu vidē tas ir normāli, ja tu kaut kādā ziņā atšķiries no pārējiem. Taču tas neturpinājās ilgi. Man pašam šķiet, ka, ja runa ir par manu attieksmi pret Latviju, tad tas, ka mana meita ir pabeigusi Latvijas Universitāti, ieguvusi bakalaura un maģistra grādu un dzīvo un strādā Latvijā, arī ir mans devums valstij,” spriež Igors.

Taču Igoram nepatīk lietot skaļas frāzes un publiski apliecināt lojalitāti Latvijas valstij. Ar ironiju viņš pavēsta, ka savulaik nācies pat kārtot latviešu valodas eksāmenu – labi, ka vismaz Latvijas pilsonība esot iedota. Tā kā Igora mamma ir latviete, viņš būtu varējis reģistrēties kā latvietis, taču pats saka: “Kas tad es par latvieti, ja esmu Igors Ļvovičs Lapšins? Tāds es esmu piedzimis – 50 pret 50. Iespējams, tādiem cilvēkiem kā es ir mazliet grūtāk. Tu jūties piederīgs abām tautībām, un tev sāp par abām tautībām, ja kāds aizskar.”



Igors Lapšins studiju gados Kaļiņingradā. 1987. un 1988.gads.

Igors atceras, ka 1991. gadā, augusta puča laikā, viņa kuģis atradās Zviedrijā remontā. Uz kuģa bijuši arī daži puča atbalstītāji. "Viņi gribeja, lai komanda paraksta vēstuli, ka mēs atbalstām puču, taču viņos neviens neklausījās. Vismaz trīs no komandas locekļiem palika Zviedrijā. Nezinu, ja mājās nebūtu sieva un meitiņa, varbūt arī es būtu palicis, gan tikai sava jaunības avatūrisma mudināts. Patiesībā nekad neesmu domājis un vēlējies dzīvot kaut kur citur, nevis Latvijā."

Igora tēva māsa visu mūžu strādājusi Latvijas Mikrobioloģijas institūtā. "Viņa bija profesore, piedalījās arī remantadīna izstrādāšanā. Viņas vīrs Igors Indulēns arī bija profesors, kriminālists, sarakstījis vairākas mācību grāmatas kriminālistikā, man dots viņa vārds. Mans

tēvs sešdesmito gadu sākumā atbrauca no Krievijas ciemos pie māsas un tā arī te palika. Gada laikā iemācījās latviešu valodu, strādāja, kā jau minēju, "Augstsprieguma tīklā". Tā, starp citu, bija viena no ļoti retajām organizācijām, kur visa dokumentācija padomju laikos bija tikai latviešu valodā. Zinu, ka mammas ģimene ir cietusi no represijām, taču mamma visu mūžu ir baidījiesies par to runāt. Zinu, ka no represijām cietusi arī tēva ģimene, tante ir to pieminējusi, bet arī ļoti skopi. Nezinu, vai šodien būtu tas viss jāceļ augšā."

"Es ar to nekad neesmu lielījies, taču mans darbs ir pārstāvēt Latviju. Bieži braucu uz dažādām starptautiskām sanāksmēm un konferencēm, un manā vietā uz galda ir nolikts uzraksts "Latvija" un man pie

krūtīm tiek piesprausta zīmīte ar uzrakstu "Latvija". Taču arī ikdienā, ejot pārbaudīt ārvalstu kuģus, mēs pārstāvam Latviju. Mēs esam Latvijas ostas valsts kontrole. Ārzemju jūrnikiem Latvija ir tas, cik profesionāli mēs strādājam, kā izturamies, kāda ir mūsu stāja un attieksme. Varbūt daļai no viņiem tā arī būs bijusi ciešākā saskare ar Latviju un spilgtākie iespaidi par mūsu zemi," saka Igors. Un piebilst: "Jā, protams, gadu gaitā man tas neizbēgami kļūst par rutīnas darbu, es strādāju Latvijas Jūras administrācijā no 2001. gada. Pašam grūti noticēt – nu jau esmu gados vecākais kuģu kontroles inspektors, bet, kad sāku strādāt, biju gados visjaunākais. Taču tas nenožīmē, ka būtu mainījusies mana attieksme vai mana atbildība par savu darbu."

Sarma Kočāne



Veselīgs dzīvesveids un ģimeniskās vērtības



Starptautiskā Jūrniecības sporta savienība (*International Maritime Sport Community, IMSC*) dibināta 2012. gadā. Tās dibinātājs Aleksejs Bogdaņecs saka: “Organizācija tika veidota ar mērķi iesaistīt dažādās sportiskās aktivitātēs jūrniecības nozarē strādājošos un viņu ģimenes locekļus. Visas mūsu darbības pamatā ir veselīgs dzīvesveids un ģimeniskās vērtības.”

Divas reizes gadā – vasarā un rudenī – IMSC rīko sacensības, kuru dalībnieki ilgākā laika posmā krāj punktus, veicot regulāras sportiskas aktivitātes. Šogad oktobrī notika “IMSC October Sport Fest 2017”. Pasākumā piedalījās 14 komandas no sešām valstīm – Latvijas, Lietuvas, Krievijas, Spānijas, Kipras un Austrālijas. Komandas piedalījās dažādos treniņos, kopīgo aktīvi pavadīto laiku reģistrējot ar viedtālrunos vai viedpulksteņos ielādētas speciālas aplikācijas palīdzību. Pasākums turpinājās visu oktobri, un uzvarētājas komandas tika noteiktas divās grupās – “profesionāļos” un “populārizētājos”. “Profesionāļu” grupā bija komandas, kuru dalībnieki lietoja

aparatūru, kas noteica treniņa intensitāti, veicot pulsa mērījumus, savukārt “populārizētāju” grupā, kā paskaidroja A. Bogdaņecs, treniņu intensitāte tika noteikta, paļaujoties uz dalībnieku godaprātu.

Starp “profesionāļiem” pirmās trīs vietas sadalīja “Novikontas” Jūras koledža, “Columbia Shipmanagement” un apvienotā “Selandia”/“Novikontas” Jūras koledžas komanda. Savukārt “populārizētāju” grupā pirmā vieta “Baltic Group International” 1. komandai, otrā – “Bureau Veritas” un trešā – “Baltic Group International” 2. komandai, no kuras tikai pavisam nedaudz atpalika Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra komanda.

Vasarā notiek līdzīgs pasākums – “IMSC Summer Challenge”, kurā piedalās nevis komandas, bet individuālie dalībnieki, turklāt punktu krāšana turpinās trīs mēnešus – no 1. jūnija līdz 31. augustam.

Jau divus gadus IMSC ir organizējusi vasaras nometnes ģimenēm – pagājušajā gadā Ventspilī un šovasar Liepājā, bet 2018. gada vasarā nometne plānota Lietuvā. Nometnes laikā dalībnieki profesionālu treneru vadībā nodarbojas ar dažādiem sporta veidiem – katrs atbilstoši savām spējām un sagatavotības līmenim. Nometnē tiek organizēti arī citi kopīgi brīvā laika pasākumi. Dalībnieki maksā par dzīvošanu atbalstoši savām

vēlmēm un ēšanu, taču treniņi un pārējās aktivitātes ir bez maksas, jo gan nometnes organizatori, gan treneri savu darbu veic brīvprātīgi. Nometnes ar katru gadu kļūst populārākas, dalībnieki tās novērtējuši kā patiešām jauku un ģimenesisku laika pavadīšanas un atpūtas iespēju.

Taču IMSC darbība neaprobežojas tikai ar pasākumu organizēšanu, regulāri norisinās treniņi, kas organizācijā tiek dēvēti par sporta skolām. Ziemas periodā treniņi notiek sporta zālē, vasarās arī brīvā dabā. Un atkal treneri strādā brīvprātīgi. Ir gan fitnesa, gan spēka, gan augstas intensitātes un paš aizsardzības treniņi, gan fizioterapijas nodarbības. "Mūsaprāt, ir ļoti svarīgi, ka uz mūsu treniņiem var doties visa ģimene. Līdz ar to jaunajiem vecākiem nav jādala pienākumi – šodien es iešu uz treniņu un tu paliks mājās ar mazuli, bet rīt mājās būšu es. Nē, pie mums vecāki var ņemt savus bērnus līdzi. Kamēr vecāki nodarbojas ar sportu, bērni spēlējas. Pašam mazākajam IMSC dalībniekam ir deviņi mēneši," piebilst A. Bogdanecs.

Vasarā aktivizējas skrējēji, skriešanas treniņi sākas agrā pavasarī un beidzas vēlu rudenī.

Populāri ir arī IMSC organizētie pārgājieni gan kājāmgājējiem, gan riteņbraucējiem, laivošana un nesen modē nākušie SUP braucieni. Visu informāciju par IMSC aktivitātēm var meklēt portālā "Facebook" pēc adreses www.facebook.com/groups/internationalmsc/ un www.facebook.com/internationalmaritimesportcommunity/, kā arī "Instagram" lapā @internationalmsc. Jautājumus var uzdot, arī rakstot uz e-pastu imsc@internationalmsc.com.

Jautājums A. Bogdanecam: vai IMSC aktivisti nebaidās, ka organizācija varētu kļūt pārāk populāra, un kādiem sportot gribētājiem tādā gadījumā nāksies atteikties? Aleksejs ir pārliecināts, ka tas nav iespējams. "Mūsu mērķis – jo vairāk, jo labāk! Aicināti ir visi jūrniecības nozarē – gan jūrā, gan krastā – strādājošie un, protams, arī viņu ģimenes!"



Ļoti daudz smaidījām un smējāmies!

Starptautiskās Jūrniecības sporta savienības (IMSC) rīkotajās komandu sacensībās "October Sport Fest 2017" piedalījās arī Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra komanda – Normunds Taurītis, Ilga Zeiliņa, Dace Šteinerte, Ruta Dundure un Svetlana Ševcova. Komanda izcīnīja 4. vietu un saņēma IMSC balvu.

"Lielākais gandarījums ir par to, ka cilvēki, kuri oktobrī piedalījās šajā akcijā, sāktās fiziskās aktivitātes nepamet un turpina sportot! Akcijas mērķis noteikti tika sasniegts, jo katrs dalībnieks izvērtēja, kādas sportiskās aktivitātes viņam būtu piemērotas, lai iegūtu iespējami vairāk punktu. Daži sāka vai atsāka braukt uz darbu ar divriteni, citi vairāk uzmanības veltīja "vakara darbiem" – treniņiem pēc darba laika beigām," skaidro Normunds Taurītis.

"Es noteikti nebūtu oktobrī vilkusi velosipēdu laukā no pagrabā! Man gan riteņbraukšana bija tikai viena no sportiskajām aktivitātēm, ne mazāk svarīgas bija citas – skriešana, lēkšana, vingrošana sporta zālē kopā ar pārējām komandas dalībniecēm. Jūrnieku reģistrā esmu pavisam jauna darbiniece, tikai oktobrī sāku strādāt, bet šāds pasākums man šķiet vienkārši fantastisks! Galvenais, ka ir interesanti," uzsver Dace Šteinerte.

"Patiesībā tas ir arī lielisks kolektīva saliedēšanas pasākums. Mums visu laiku notika aktīva komunikācija, skatījāmies,

kā veicas pārējiem, cits citu uzmundrinājām, reizēm mazliet pastrīdējāmies, bet ļoti daudz smaidījām un smējāmies. Mums ar Daci bija tā lielākā konkurence: "Cik stundu ir tev? Ak, tā? Tad man šovakar jāpaņem vēl viena pusstunda papildus!" Rezultātā mums katram bija vairāk nekā 50 stundu. Citām kolēģēm nedaudz mazāk, bet arī viņas savā starpā konkurēja. Neviens nevienam jau neprasīja darīt neko neiespējamu, mēs novērtējām katra devumu komandas kopējo punktu daudzumā. Jā, bija jau arī citas komandas, kurās daži cilvēki mēneša laikā savāca pat 100 stundu," stāsta Normunds.

"Nevajag jau arī iet pāri saprāta robežām. Konkurence ir konkurence, taču svarīgi, lai pats no savas darbošanās vari gūt prieku, lai tā nepārvērstos par mocībām," piebilst Dace.

"Man pats svarīgākais bija piedalīties! Tas bija lieliski. Es arī ikdienā nodarbojos ar vingrošanu, pilatēm, braucu ar riteni, taču ne tik regulāri un ne tik intensīvi," saka Ilga Zeiliņa.

"Esmu piedalījies arī IMSC rīkotajās sacensībās, kur katrs krāj punktus individuāli. Arī tas nav slikti, taču komandā noteikti ir interesantāk un ir lielāka motivācija," vērtē Normunds.

Jūrnieku reģistra komanda ir pārliecināta, ka līdzīgās aktivitātēs piedalīsies arī turpmāk, un to iesaka ikvienam!



“Burinieks” izdzied odu priekam!

“Kad vīri dzied, sievas uzmanīgi klausās!” – šī kādreiz noklausītā sentence nāca prātā vīru kora “Burinieks” piecu gadu jubilejas koncertā Jūrmalas kultūras centrā Majoros, kur divas dienas gaisā bija jūtama zivju smarža un jūras sāļums. Dienu iepriekš te bija sumināti zvejnieki Zemkopības ministrijas gada nominācijā “Lielais loms 2017”.

Kad koris uzvelk formu

Teic – dzīvē nekas nav tikai nejaušība! Tā bijis arī pirms pieciem gadiem, kad Jūrmalas vilcienā radošā noskaņojumā satikušies diriģents Jānis Sējāns un dziesmu aizrautais Juris Griķis. Abi, nākdami no populārām un dziedošām jūrmalnieku dzimtām, nosprieduši, ka Jūrmalā jādibina vīru koris. Sākumā pulcējušies kopā nelielā pulkā, un Jānis Sējāns aizrautīgo dziedāšanu vadījis tīri mīlestības un nesavtības jutoņā. Bet, kur vīri, tur pamanās arī savu roku pielikt gādīgās Jūrmalas kultūras dzīves kopējas. Tā nu 2013. gadā “Burinieks” kļuva par pilntiesīgu Jūrmalas kultūras centra kolektīvu, un te daudz nopelnu pilsētas domes deputātam Aigaram Tampem, kurš vietējo dziedātāju

un dejotāju vidē ir ar īpašu statusu. Un nu jau “Burinieks” var veiksmīgi startēt Jūrmalas kora skatē, līdz klāt ir XXV Vispārējie latviešu dziesmu un XV Deju svētki, kur gājienā un uz Mežaparka lielās estrādes iezīmējas vīru kora “Burinieks” krāsas un paši staltie vīri jūrnieku formās. Mērķis ir sasniegts, un Latvija ir ieguvusi jaunu pilnskanīgu kolektīvu, ko vieno jūra un jūrniecības gars!

Repertuāra izvēlē griež pret vilni

Iet gadi, otrdienās un trešdienās vīri pulcējas uz kopādziedāšanu. Un, kā min kora arhivārs Aivars Lasis, jāpateicas visām koristu ģimenēm, kurās ir saprotoši vīru aizraušanās atbalstītāji. Viņš pats savos 87

gados ir “Burinieka” sirmākais dziedātājs, kamēr visjaunākajam dalībniekam Edvinam Latkovskim vēl studijas Latvijas Mūzikas akadēmijas mežradzniekos.

Aktieris, ilggadējais Latvijas Operetes teātra mākslinieks Bruno Liebauers kori raksturo kā nebēdīgu kolektīvu, kur sanākuši vīri ar gadskārtu rūdījumu. Viņi gan nebrauc kopīgi ne medīt, ne makšķerēt, toties dzied vareni, katrs kopkorī ieliekot ne tikai savas balss, bet arī dvēseles stīgas.

No kurienes korim tik romantisks vārds? Izrādās, tas nāk no Jāņa Sējāna tēva Leona kādreizējā ansambļa “Burinieks”, kur viņš dziedājis, izsakot visu – gan latviešu jūrasbraucēju sīkstumu un gadu gaitā rakstīto daudzšķautņaino vēsturi,



gan romantiskās alkas, raugoties uz baltām burām tālumā un sapņojot par tāltālām zemēm ar ziedošām palmām un kolibri – mazāko putniņu ar vislielāko sirdi krūtīs!

Atraktīvais Kaspars Vēveris, kurš pieteic arī jubilejas koncerta programmu, neslēpj, ka viņus vieno dirigenta Jāņa Sējāna harizma. Kora repertuārs arī nav no vieglajiem: Jāzepa Mediņa "Krāc jūrmalas priekš", Ērika Ešenvalda "Brīvība", Jurjānu Andreja "Latvijā", Emīla Dārziņa "Mirdzi kā zvaigzne" – tā ir mūsu kora mūzikas klasika, kas dziedama ar īpašu pietāti, un ne katram amatierkolektīvam tas ir pa spēkam. Īpaši "Buriniekam" rakstītas kora daļībnieka Andra Sējāna dziesmas "Akords" (Ojāra Vācieša vārdi) un "Tēvis, tēvis, tais man laivu" (tautas dziesmas vārdi).

Kad koncerta otrajā daļā korim pievienojas vokāli instrumentālā grupa "Pērkons" Jura Kulakova vadībā, šķiet, Jūrmalas kultūras centram "aizlidos jumts", jo skan Jura Kulakova komponētais leģendārais cikls "Mīlestībā vilņo krūts". Vārdi, protams, iz Veidenbauma! To pirmoreiz "Burinieks" dziedājis 2014. gada maijā Tabakas fabrikā,

un kopā ar Ievu Akurateri un Rai-mondu Bartaševiču skan lieliski. Īpaši "Reiz zaļoja jaunība" un "Oda priekam", ko dzied visi zālē esošie, jo nekas mūsdienu skaudrajā realitātē šodienas Latvijā, gaidot valsts simtgadi, nav tik aktuāls kā Veidenbaums. "Par spīti grūtiem laikiem" liek celties kājās un dziedāt līdz, jo spīts un varēšana vēl mūsos ir, un mēs to pierādīsim!

Jūrniekam jāiet jūrā!

"Burinieks" nebūtu īsts Jūrmalas vīru koris, ja tur nedziedātu kaut viens jūrnieks! Un vīriem ir laimējies – viņu vidū jau ceturto gadu dzied tālbraucējs kapteinis Vilnis Saltais. Pats esmu satīcis Vilni tālajos deviņdesmitajos, kad ar Rīgas kuģniecības malkvedēju "Cēsis" viņš bija iekuģojis Salacgrīvas ostā. Īsts jūras vilks, kurš pārman-tojis jūras gēnus no tēva – ilggadējā zvejnieku kopsaimniecības "9. Maijs" (vēlāk – "Auda") priekšsēdētāja tālbraucēja kapteiņa Gunāra Saltā, kuru Latvijas jūrniecības vēsturē atcerēsies kā goda vīru un cilvēku ar plašu jūrlietu zināšanu apvārsni. Tovakar uzrunāju Vilņa Saltā kundzi Sandru, taujādams,

kā tad ir – vai viņa jūtas labāk, kad vīrs ir krastā kā tagad, vai tomēr toreiz, kad gāja jūrā?! Šķelmīgi pasmaidījusi, Sandra lietišķi noteica: "Jūrniekam ir jāiet jūrā!", tūdaļ gan piemetinādama, ka vīrs jau viņu bieži nēmis līdzī reisos, un tas bijis tik jauki! "Vai tu atceries, kā tev Lamanšā noplīsa motors?" viņa caur smiekliem taujā, uz ko Vilnis, precizējams gan, ka tas bijis Bosforā, atbild: "Poļi galveno dzinēju toreiz bija notriekuši līdz kliņķim!"

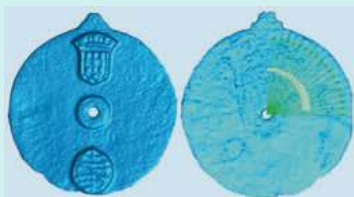
Sandra teic, ka toreiz viņa trīs dienas nav jutusies īsti labi, jo kuģis tā šūpojies, ka nav varēts īsti komfortabli ieturēt maltīti. Tāda nu ir tā jūrnieka sievas dzīve!

Jāņa Griķa cikls "Burinieks" ar Ojāra Vācieša vārdiem izskan kā himnisks vēstījums iz aizlaikiem, un, paceldams tostū, kora dirigents Jānis Sējāns savējiem un "Burinieka" skartajiem vēl satikties pēc pieciem gadiem. Teiktais gūst plašu atsaucību, jo visi klātesošie ir pārliecināti, ka koris, kura burās dzied vējš un vīri, kurus kopā tur dziesma, ir sizāla virvēm stipri sieta barkentīna, kura dodas tālumā.■

Gints Šmanis

Unikāls atradums aizpilda plaisas vēstures liecībās

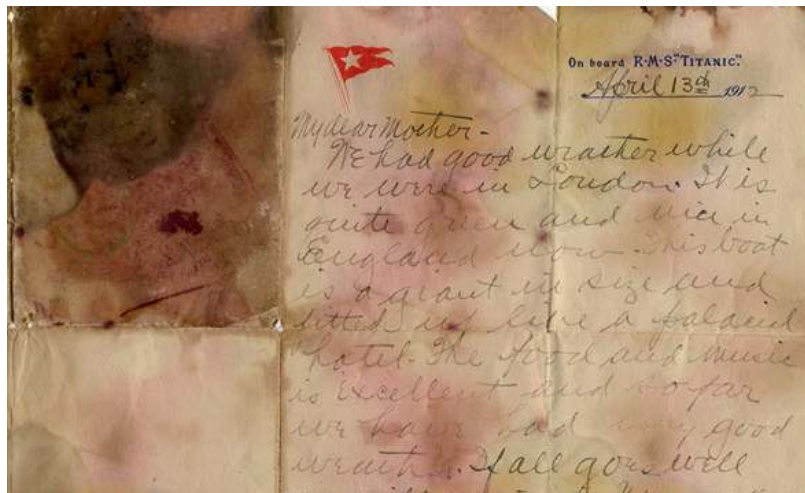
Apvienotās Karalistes Varvikas Universitātes zinātnieki nākuši klājā ar paziņojumu, ka artefakts, kas 2014. gadā tika izcelts no 1503. gadā Indijas okeānā vētrā bojā gājušā Portugāles kuģa "Esmeralda" vraka, visticamāk, ir vecākais atklātais jūras navigācijas instruments, ko jūrnieki izmantojuši, lai izmērītu saules augstumu un noteiktu kuģa atrašanās vietu atklātā jūrā.



Lai gan no dzelmes izceltajam priekšmetam nebija redzamu navigācijas marķējumu, tikai gravētas ar Portugāles ģerboni un Portugāles karaļa Manuela I (valdīja no 1495. līdz 1521. gadam) emblēmu, profesors Marks Viljamss, izmantojot modernu skenēšanas tehnoloģiju un 3D attēla veidošanu, atklāja cilvēka acij neredzamas sīkas detaļas – objekta malu iedalījums pierāda, ka tas ir astrolabs.

Starp citu, kuģis "Esmeralda" bija daļa no portugāļu jūrasbraucēja Vasko da Gamas flotes, kad viņš devās savā pirmajā braucienā no Eiropas uz Indiju.

Zinātnieki ir bezgala lepnī, ka tieši viņiem ir bijusi milzīgā privilēģija atrast kaut ko tik retu un vēsturiski nozīmīgu, kas palīdzēs aizpildīt plaisas vēstures liecībās. ■



"Titānika" katastrofā bojā gājušā vēstuli izsolē pārdod par 166 tūkstošiem dolāru

"Ja viss ies labi, mēs ieradīsimies Ņujorkā trešdien no rīta," dienu pirms kuģa liktenīgās saskriešanās ar aisbergu rakstīja Aleksandrs Oskars Holversons.

Vēstule, kas tika atrasta pie kuģa "Titāniks" bojā gājušā pasažiera Holversona, pārdota izsolē par 166 tūkstošiem ASV dolāru, kas tiek uzskatīta par rekordcenu. Rakstītājs bija pirmās klases pasažieris, veiksmīgs komersants, un viņš mātei adresētajā vēstulē apraksta savus

iespaidus par kuģi un slavē ēdienus un mūziku. Holversons uz kuģa bija kopā ar sievu Mēriju Alisi, kas izdzīvoja "Titānika" traģēdijā.

Savā vēstulē Holversons apraksta arī cilvēkus, ar kuriem kopā atradās uz kuģa: "Uz kuģa ir arī amerikāņu finansists un nekustamā īpašuma investors Astors. Lai gan viņš ir viens no pasaules bagātākajiem cilvēkiem, kuram ir miljoniem liels kapitāls, viņš izskatās kā jebkurš no mums un kopā ar mums atpūšas uz klāja." ■

Arktikas ledāji kust ātrāk

Kalgari Universitātes jaunākie pētījumi atklāj, ka Arktikas ledāji kust straujāk, nekā zinātnieki līdz šim bija domājuši. "Cryosphere Climate Research Group" ziņojumā, kas publicēts akadēmiskajā žurnālā "Geophysical Research Letters", rakstīts: "Satelītnovērojumi rāda, ka gada laikā ledus biezums samazinājies par 25 procentiem. Jaunākās zinātniskās prognozes liecina, ka Arktikā vasaras sezonā ledus pilnībā izkusīs jau ap 2040. – 2050. gadu. No ledus brīvs Ziemeļu Ledus okeāns nenovēršami ietekmēs globālās laika apstākļu izmaiņas, palielinot lielo vētru biežumu." ■





LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048

E-pasts: lja@lja.lv

Fakss 67860082

Valdes priekšsēdētājs 67062101

Sabiedrisko attiecību speciāliste 67062125, 26454516

LATVIJAS KUĢU REĢISTRS

Tālr. 67062165

E-pasts: kr@lja.lv

LATVIJAS JŪRNIEKU REĢISTRS

Tālr. 67099419, fakss 67323100

E-pasts: jr@lja.lv

HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tālr. 67062101, fakss 67062139

E-pasts: lhd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS

Tālr. 67062155

E-pasts: kdd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 67062166, fakss 67860083

E-pasts: kdi@lja.lv

KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 67062128, fakss 67860082

E-pasts: koai@lja.lv

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



@LVJurasAd

**NO JŪRAS KRASTIEM
NĀKAM MĒS**

(FRAGMENTS)

Lai jaunus spēkus smelāties,
Šai vietā svētā stāvot!
Tas varoņgars, ko devis Dievs,
Lai nāk mums sirdī mājot!

Lai mūsu tēvija
Stāv stipra, spēcīga!
Ja būsīm nomodā,
Plauks mūsu Latvija
Un Dieva miers to svētīs!

Admirālis Teodors Spāde