



JŪRNIIEKS

NR. 3 (100) 2017



100

Žurnāla "Jūrnieks" pirmā redaktore
Sarma Kočāne: **"Žurnāla pirmais numurs
iznāca 2007. gada janvārī, un pa šiem desmit
gadiem tas izaudzis no mazas A5 formāta
burtnīciņas līdz pavisam cienījama žurnāla
apmēriem, kādu mēs to šodien turam rokās."**

"Jūrniekam" 100. numurs!

Latvija ar cerībām raugās Ķīnas virzienā

**Vai jūrnieki zina savas tiesības
un kā respektē savus pienākumus?**

Visu paaudžu jūrnieki tradicionāli tiekas Ainažos

**Jahta "Spaniel" regatē noburās 7000 jūras jūdžu,
divas reizes šķērsojot Atlantijas okeānu**



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

Tālrunis 67062165

E-pasts: kr@lja.lv

LATVIJAS JŪRNIEKU REĢISTRS

Tālrunis 67099419, fakss 67323100

E-pasts: jr@lja.lv

HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tālrunis 67062101, fakss 67062139

E-pasts: lhd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS

Tālrunis 67062155

E-pasts: kdd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA

Tālrunis 67062166, fakss 67860083

E-pasts: kdi@lja.lv

KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA

Tālrunis 67062128, fakss 67860082

E-pasts: koai@lja.lv

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



@LVJurasAd

Saturs

LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 2 Sveiciens "Jūrnieka" 100. numuram!
- 3 Kapteinis. Gaismas nesējs
- 4 Latvija piedalās nozīmīgās transporta un loģistikas izstādēs
- 6 Atklāj konteineru maršrutu no Rīgas uz Ķīnu
- 7 Augulis aicina Ķīnas uzņēmējus attīstīt loģistikas centrus un industriālos parkus Latvijas brīvostās
- 8 Auditori Jūras administrācijas darbu vērtē pozitīvi
- 9 CESMA 22. ģenerālā asambleja Rīgā
- 9 Pārbauda jūras zvejas laivas
- 10 Māksliniecei Elitai Viliamai jauna pastmarka sērijā "XIX gadsimta vēsturiskie kuģi"
- 10 Veiktas drošības pārbaudes kuģiem "Romantika" un "Isabelle"
- 11 Pārbaudīta iekšējo ūdeņu pasažieru kuģu drošība
- 11 Starptautisko mācību laikā iznīcina sprādzienbīstamus objektus
- 11 Baltijas valstu jūras spēku mācības "Baltic Fortress 2017"
- 12 Zilais karogs šovasar plīvos 21 Latvijas peldvietā un jahtu ostā
- 12 "LSC Shipmanagement" tehniskajā pārraudzībā esošo floti papildina tankkuģis "Elandra Falcon"
- 12 "LSC Shipmanagement" virsnieki tiek ikgadējā seminārā

IZGLĪTĪBA

- 13 Noslēdzies konkurss "Enkurs 2017"
- 14 Ārstniecības, neatliekamās palīdzības un darba drošības prasmju pilnveidošanas projekts
- 14 Konference apsprieda jūrniecības nozarei aktuālus tematus
- 15 Pilnveidos mācību programmas un iegādāsies simulatorus
- 16 Liepājas Jūrniecības koledžā aizvadīta Atvērto durvju diena
- 16 Līdzpārvalde saņem "Gada pašpārvaldes" titulu
- 17 Topošie jūrnieki pirmo reizi piedalās "ZZ čempionātā"

NUMURA TĒMA – JŪRNIĒKU TIESĪBAS

- 18 Diskriminācija darba tirgū
- 19 Netaisnīga attieksme pret jūrniekiem kriminālprocesu ietvaros
- 21 Krāpnieciski darba piedāvājumi
- 21 Likumdošanas nepilnības ļauj turēt aizdomās un tiesāt nevainīgu cilvēku
- 22 Jūrnieka darba un drošības garants ir koplīgums
- 23 Vislielāko problēmu pamatā ir alkatība
- 24 Jūrnieka ABC. Pirms parakstīt, ir uzmanīgi jāizlasa
- 25 Kā jūrnieki kļūst par vergiem uz kuģiem?
- 27 Baltās flotes melnā puse
- 29 Seksuālā vardarbība jūrā – par to runā nelabprāt
- 31 Jūrniekiem vairāk jādomā par veselību un drošību

OSTAS

- 32 Statistika
- 33 Rīgas brīvostas ziņas
- 35 Ventpsils brīvostas ziņas
- 37 Vai tranzītam būs jāatmet ar roku?
- 40 LSEZ ziņas

BRĪVBRĪDIS

- 41 Jahtai „Spaniel” kopvērtējumā 4. vieta
- 41 Rendez-Vous 2017 Tall Ships Regatta” posmā
- 42 Jūrnieku vīrišķību godinot
- 44 Pilnveidos un modernizēs Ovišu bākas ekspozīciju
- 45 No Liepājas ostas prom nezināmā tēlumā...

Simtā “Jūrnieka” sakarā

Šodien rakstīt un drukāt žurnālu reizēm šķiet pilnīga bezjēdzība. Internets ir pilns ar informāciju, vajag tikai *ieugulēties*, lai attiecīgajam vaicājumam tiktu piedāvāti tūkstoši atbilstošu variantu. Kurš gan vēl tagad, kad ik mirkli pie rokas ir mobilie datu nesēji, varētu vēlēties šķirstīt un lasīt žurnālu? Lasīt vairs neesot nedz stilīgi, nedz mūsdienīgi. Tādas senilas lietas un aizgājuši gadsimti.

Neslēpšu, ka tamlīdzīgas domas reizēm tiešām neliek mieru. Mēģinu saprast, kāds ir vidējais statistiskais žurnāla lasītājs, kāds ir viņa vecums, dzimums, izglītība un intereses, bet šādās pārdomu reizēs atkal un atkal nonāku pie secinājuma, ka noņemšanās ar analizēšanu arī ir bezjēdzīga. Nav tāda vidējā statistiskā “Jūrnieka” lasītāja, tāpēc neatliek nekā cits, kā piedāvāt lasītājam gana plašu informācijas dažādību.

Domu par drukātā vārda bezjēdzību mazina vēsturiskā pieredze. Te nu jāpiemin tādi diži vīri kā Krišjānis Valdemārs un Ansis Bandrevičs, kuri ir bijuši Latvijas jūrniecības celmlauži un pamatlicēji. Ja Valdemāru jūrniecības sabiedrība piemin ik reizi svinīgos un jūrniecībai nozīmīgos saietos, tad Bandreviča vārds sabiedrībā ir mazāk zināms. No saviem 85 mūža gadiem vairāk nekā sešdesmit piecus viņš veltījis jūrniecības žurnālistikai un jūrniecības preses izdošanai, jo saprata, ka nepietiek vien ar jūrskolu dibināšanu Latvijā, ir arī jāinformē tauta un jāved tā tuvāk kuģniecībai. Viņa no 1889. gada līdz 1910. gadam izdots “Jūrnieku kalendārs” ir ne tikai unikāls sava satura dēļ, bet arī retums Eiropas jūrniecības un kuģniecības literatūrā. 1906. gadā Bandrevičs izdod nedēļas laikrakstu “Jūrnieks”, kas iznāk līdz pat 1911. gadam. Bandreviča iesāktās preses tradīcijas turpināja 1929. gadā iznākušais ikmēneša žurnāls “Jūrnieks”, bet no 2007. gada jūrniecības žurnāls ar tādu pašu nosaukumu turpina jūrniecības žurnālistikas pamatlicēja Bandreviča iesākto.

Drukātais vārds informē, audzina un, protams, atstāj laikmeta iecības. Raugoties tādās kategorijās, domas par drukātā vārda bezjēdzību kļūst bezjēdzīgas. Vēl jo vairāk tad, kad redzu, ka žurnālu “Jūrnieks” lasa Latvijas Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrniecības koledžas studenti.

Mēs varam būt lepnī, ka esam JŪRAS VALSTS, kurai ir savs JŪRNIĒCĪBAS NOZARES ŽURNĀLS un JŪRAS SVĒTKI! Sveiciens visiem Jūras svētkos un 100. “Jūrnieka” iznākšanas reizē!

Anita Freiberga, žurnāla redaktore

P.S. Jūs jau noteikti zināt, ka Ansis Zeltiņš, visticamāk, būs jaunais Rīgas brīvostas pārvaldnieks, bet tas jau ir pavisam cits stāsts nākamajam – 101. “Jūrnieka” numuram.

Žurnāls “Jūrnieks”. 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. Datortrafika: Kaspars Vēveris.

Ilustrācijām izmantoti Sarmas Kočānes, Valda Brauna, Anitas

Freibergas, Andra Kozlovskas, Lindas Liepas, Gata Dieziņa/ “Tēvijas sargs”, Normunda Smāļinska, Latvijas Jūras akadēmijas, Liepājas Jūrniecības koledžas, Satiksmes ministrijas, “Latvijas dzelzceļa”, Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas, Rīgas brīvostas, Ventpsils brīvostas, LSEZ, ILO, “Reuters”, navaltoday.com, NATO, EU NAVFOR, Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja un ārzemju preses foto materiāli. JA materiālus apkopoja Sarmā Kočāne. Informāciju žurnālam apkopoja un sagatavoja Anita Freiberga, informācijai izmantoti ES, EP, EK, IMO, ITF, ICS, LETA, SM, RBP, VBP un LSEZ, kā arī ārzemju preses materiāli.

Sveiciens “Jūrnieka” 100. numuram!

“Jūrnieka” pirmais numurs iznāca 2007. gada janvārī, tātad vēl pirms 100. numura atzīmēšanas būtu bijis iemesls nosvinēt arī žurnāla 10. dzimšanas dienu. Taču patiesībā “Jūrnieka” vēsture ir daudz senāka!

Vēl pirms Pirmā pasaules kara “Jūrnieks” neilgu laiku iznāca kā nedēļas avīze, kuras darbību pārtrauca karš. Šis fakts minēts 1929. gada sākumā iznākušajā nu jau ikmēneša žurnāla “Jūrnieks” pirmā numura ievadrakstā “Darbu sākot”. Ievadrakstā atrodamas daudzas interesantas domas. Piemēram: ““Jūrnieka” vadība zin it labi, ka pie mums diemžēl ne noteicējas aprindas, ne tautas masas nepiegrīž jūrniecībai to vēribu, kāda tai pienākas valsts un tautas saimniecības laukā. Pret šo vienaldzību un nevērību grib cīnīties “Jūrnieks”, kas sprauz sev par mērķi lauzt vēl valdošos aizspriedumus par kuģniecības nozīmi un svaru.” Žurnāla izdevēji bija raduši šai problēmai vismaz vienu ļoti būtisku iemeslu: “Jūrniekiem nav līdz šim izdevies dabūt sevim pārstāvi – deputātu Saeimā.” Ko lai te saka, 88 gadi pagājuši, bet problēmas un to iemesli nemaz tik ļoti nav mainījušies.

Lai nu kā, bet ideja atjaunot pirmskara laika “Jūrnieku” piešķir toreizējam Latvijas Jūras administrācijas direktora vietniekam, tagad JA valdes loceklim un Rīgas brīvostas kapteinim Artūram Brokovskim. Tolaik, vēl 2006. gadā, es tikai nesen biju sākusī strādāt par JA sabiedrisko attiecību speciālisti, un man kā žurnālistei šī ideja šķita gana interesanta, lai tai ķertos klāt. Jāpiebilst, ka saņēmu visu iespējamo atbalstu no JA vadības, īpaši direktora Anša Zeltiņa. Bija tikai viens jautājums, par kuru mēs ilgi nevarējām vienoties: kam tad īsti jābūt uz jaunā izdevuma pirmā vāka? Anša uzstādījums bija pilnīgi skaidrs – nekādus stūres ratus, bākas, kuģus, kompasus un citas pārlieku tradicionālas un “nodrillētas” lietas! Bet ko

tad? Atceros kā šodien Anša pēdējo norādījumu šinī sakarā: “Nu ne gluži plikas sievietes, bet kaut ko līdzvērtīgu!”

Un tā, paturot prātā domu par kaut ko līdzvērtīgu plikām sievietēm, tapa mākslinieka Daiņa Breikša zīmētais ronītis jūrnieka formā. Lepni pagozējies uz atjaunotā žurnāliņa pirmā vāka, viņš turpināja savu ceļu, parādīdamies no jauna katru mēnesi vairāku



gadu garumā. Ko visu šajā laikā ronītis darīja: remontēja kuģus, glāba nelaimē nonākušos, skoloja jaunos ronīšus, atzīmēja dažādus svētkus. Mums ar Daini nemaz nenācās tik viegli izdomāt jaunas nodarbes mūsu varonim katru mēnesi!

Ronīša ēra tika pārtraukta 2010. gada sākumā, kad Jūras administrācija uz laiku nonāca politikās vadības rokās. Es saņēmu norādījumu, ka ronītim jāpazūd un tā vietā uz žurnāla vāka jāliek dīvains

foto ar svešas valsts kara jūrnieku attēlu... Es gan negribu apgalvot, ka šādas bildes parādīšanās uz Latvijas jūrnieku izdevuma pirmā vāka būtu bijusi jāuztver kā kāds simbols, nē, drīzāk gan jaunajai vadībai nebija īstas skaidrības, ne kas tie par vīriem, ne kas tā par formu.

Taču ronītim bija lemts atgriezties – jau 2010. gada nogalē viņš atkal drīkstēja parādīties, tagad ieņemot vietniņu žurnāla vāka augšējā labajā stūrī blakus nosaukumam “Jūrnieks”. Un šo vietniņu viņš saglabājis joprojām!

Savukārt pats žurnāls pa šiem desmit gadiem izaudzis no mazas A5 formāta burtņiņas līdz pavisam cienījamā žurnāla apmēriem, kādu mēs to šodien turam rokās. Taču, pats galvenais, žurnāliņš pieaudzis ne tikai izmērā, bet arī saturā! Sešos pirmajos gados “Jūrnieks” bija pierādījis, ka ir pelnījis papildu resursus – gan finansiālos, gan arī tā sauktos cilvēkresursus. Un no 2013. gada es, atviegloti nopūšoties, savu garabērnu nodevu jūrniecības lietās pieredzējušās redaktore Anitas Freibergas rokās, turklāt, pateicoties Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājam Jānim Krastiņam, “Jūrniekam” tika piesaistīti arī papildu līdzekļi.

Vēlreiz atskatoties vēsturē, redzams, ka pirmskara žurnāls “Jūrnieks” iznāca vienpadsmit gadus – no 1929. līdz 1940. gadam. Mūsu “Jūrniekam”, es cieši ticu, ir visas iespējas to pārspēt un kļūt par visilgmūžīgāko žurnālu “Jūrnieks” pasaules vēsturē! To arī jubilāram novēlu!■

Sarma Kočāne, Latvijas Jūras administrācijas sabiedrisko attiecību speciāliste

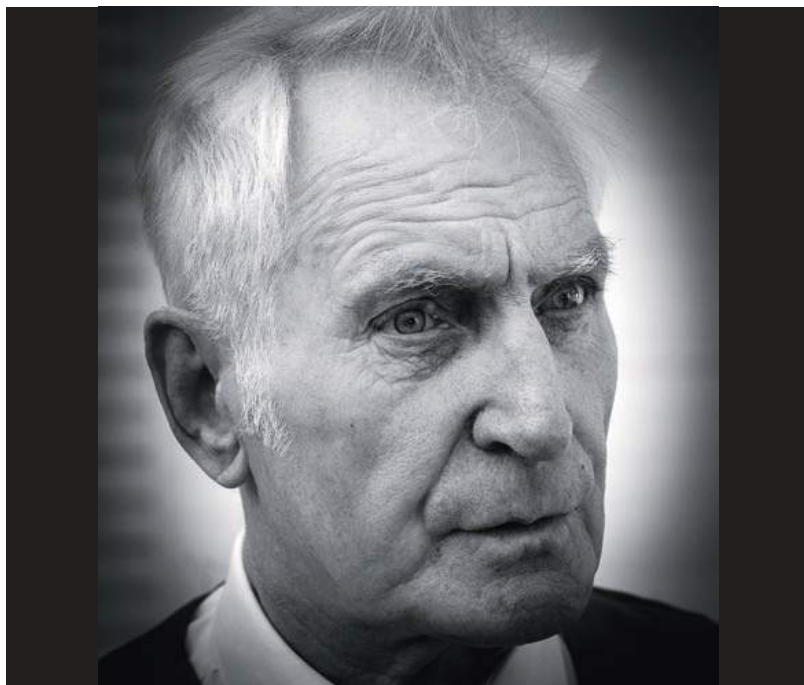
KAPTEINIS. GAISMAS NESĒJS

Visvaldis Feldmanis (09.04.1938. – 15.05.2017.)

Pieminot tālbraucēju kapteini Visvaldi Feldmani, uzreiz nāk prātā Kolkas bāka. Lai gan ar šo vienīgo Latvijas salu ir saistīts tikai neliels kapteiņa mūža nogrieznis, to atceramies visvairāk un te atmiņu ir krietni pulkāk nekā par Visvalža jūras gaitām. Par tām parasti viņš stāstīja pats, ērtāk izkārtojis savus viesus mājīgajā "Buru" verandā, kur ik glezna, ik fotoattēls un uz savdabīgā, stūres ratam līdzīgā bāra stiklotās virsmas izkārtotie tālju suvenīri stāstīja par tālbraucēja kapteiņa mūžu – smeldzīgu, piedziļojumiem un pārbaudījumiem bagātu, apskaustu un intrigās ievērtu, jo Visvaldis Feldmanis nebija no ērtajiem, viņam bija daudz pa ziņu, bet maz draugu. Tikai retajam bija ļauts pa savam kārtot šo subordināciju starp izglītotu tālju kapteini un sauszemes dubļu bridēju, jo daudzus tā arī Visvaldis nodēvēja – par klīnkūriņiem, plānā galda urbējiem.

Tiešums un domu precizitāte – tā varam raksturot Kapteiņa lūkojumu uz pasauli, kurā viņam bija lemts nodzīvot 79 gadus – raibus kā dzeņa vēders, mīlot un tapt mīļētam. Veiksme zēnībā uz Doma laukuma kāpnēm sastapt toreizējo zivsaimniecības ministru Kārli Budi, panākumi pirmajos reisos, kur labi atalgotais darbs ļauj iegādāties māju Dzintaros, darbaudzinātāja talants un uzticēšanās savai komandai, kas ļāvis īstenot vispārdošākās idejas.

Visvaldis bija romantiķis. Saunaga puika, kurš ar lībieša sīkstumu visu dzīvē sasniedzis tikai pats ar savām rokām. Mīļākais kuģis – ražošanas refrīžerators "Tauiska", kas kalpojis par radošuma laboratoriju Liepājas skartajiem – Egonam Līvam un Olafam Gūtmanim. "Tauiskā" pa klusam iebūvētajā saunā dzimušas idejas par latviešu jūrskolām, skaudro kuģniecības vēsturi un pašu darāmo, lai no kuģiem nepazustu pēdējais latvietis. Uz "Tauiskas" bija 13 tautību jūrnieki, jo 14. tautība toreiz vēl netika oficiāli atzīta. Ierakstu pasē, ka ir lībietis,



Visvaldis saņēma tikai 1988. gada 25. aprīlī.

Veiksme – šo vārdu nākas atkārtot. Arīdzan mācīšanās pie tādām jūrskolotājiem kā zemūdenes "Ronis" komandieris Hugo Legzdīnš, skolas gaitas kopā ar Bruno Zeiliņu, Kolkas bākas pārvaldība Rīgas brīvostas pakļautībā. Toreizējais Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs paša atbalstītajā filmā "Gaisma pār Kolkasragu" par Visvaldi Feldmani saka: "Visvaldis Kolkas bākā ir ieguldījis tik daudz savas enerģijas, cīnoties ar tumsas spēkiem, labojis, atjaunojis, atgriezis bāku sabiedrības aprītē."

2016. gada Lībiešu svētkos Kapteinis svinīgi nodeva Rīgas vēstures un kuģniecības muzejam Kolkas bākas zīmi, kas tai bijusi piestiprināta kopš celtniecības laikiem. Paglābis no metāllūžņu vandāļiem, lētas popularitātes un slavas kārotājiem. "Bāka pieder valstij, un arī bākas zīmei ir jānonāk valsts muzejā," stingri pārliecināts bija Kapteinis.

Man atmiņā žurnālistes Violas Lāzo teiktais par tālju kapteiniem – "viņi nav šaurā laivā sēdētāji". Visvaldis pirmais paceļ Eiropas Savienības karogu Kolkas bākā, un stāsts par karogiem ir īpašs. Viņa "Burās" svētku reizēs mastā ir trīs karogi – Latvijas, Eiropas Savienības un lībiešu zaļi balti zilais. Vārti vienmēr bijuši atvērti gaidītiem ciemiņiem, un atbildība, ar kādu "Burās" gaidīti viesi, ir no tiesas apbrīnojama. Kad sarunās pavīd personiski motīvi, bieži vien Kapteiņa acis kļūst valgas, jo līdzpārdzīvojums teiktajam ir pārāk skauds. Bet tad atkal skan smiekli, kāds jūrnieku joks vai atgadījums no dzīves. "Burās" nestāstīja anekdotes, jo jūrā un kras-tā piedzīvotais bija daudz interesantāks, daudz aizraujošāks.

Vienmēr pietrūka laika. Kaut kas bija jāatstāj arī nākamajai tikšanās reizei. Un tā – vienmēr. Līdz brīdim, kad Visvaldis atkal satiksies ar savu Kolkas bāku. Jo, kā teica Kapteinis, katram cilvēkam dzīvē ir jābūt savai bākai...■

Gints Šimanis

Latvija piedalās nozīmīgās transporta un loģistikas izstādēs

“TransRussia 2017”

Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Kaspars Ozoliņš darba vizītes ietvaros Maskavā uzstājās 22. starptautiskās transporta konferences “TransRussia” plenārsesijā, kā arī uzrunāja izstādes dalībniekus un viesus starptautiskās transporta un loģistikas izstādes “TransRussia 2017” atklāšanas ceremonijā, kas notika 18. aprīlī. Starptautiskā transporta un loģistikas izstāde “TransRussia” ir viens no svarīgākajiem Eirāzijas transporta nozares gadskārtējiem pasākumiem. Latvijas transporta un loģistikas stends saņēma izstādes “TransRussia 2017” Goda diplomu par labāko ekspozīcijas prezentāciju.



Izstādē “TransRussia 2017” piedalījās LSEZ pārvaldnieks Jānis Lapiņš (centrā).



LDz šefs E. Bērziņš stāsta par Latvijas tranzītkoridora iespējām.



LDz stends izstādē.

“Latvija kā loģistikas un preču distribūcijas mezgls ir interesanta daudziem – Krievijai, citām NVS valstīm, Āzijai, Rietumeiropai, Ziemeļeiropai, kā arī Melnās jūras reģionam,” uzsvēra Ozoliņš. “Āzijas valstis izrāda īpašu interesi par mūsu multimodālajām un labi attīstītajām ostām, kas aktīvi strādā, ne tikai lai palielinātu pārvadājumu apjomus, bet arī lai paātrinātu piegādes.

Krievija ir Latvijai svarīga partnervalsts, un īpaši nozīmīga ir sadarbība transporta un loģistikas jomā. Likumsakarīgi, ka Latvijas un Krievijas starpvaldību komisijas (SVK) priekšsēdētāji ekonomiskās, zinātniski tehniskās, humanitārās un kultūras sadarbības jomās ir abu valstu satiksmes ministri. Jāatzīmē, ka SVK savā kārtējā sēdē plāno tikties Rīgā.”

Rīgas brīvostas mārketinga direktors Edgars Sūna: “RBP mērķis izstādē ir uzturēt pozitīvu Rīgas brīvostas tēlu, apliecinot esošajiem un potenciālajiem partneriem ostas ieinteresētību arī turpmāk būt stabilam partnerim tranzītkrāvu pārvadājumos. Šogad kopā ar ostas uzņēmumiem īpaši uzsvērām, ka Rīgas ostā piedāvāto pakalpojumu kvalitāte ir nemainīgi augsta un

i UZZIŅAI

Latvijas standā piedalījās vairāk nekā 30 Latvijas uzņēmumu, t.sk. VAS "Latvijas dzelzceļš", Rīgas un Ventspils brīvpostas, Liepājas speciālā ekonomiskā zona, SIA "LDz Cargo", SIA "LDz Cargo loģistika", "Alpa Centurms", SIA "Inflot", SIA "AA Logistic", SIA "Ergs", "P&B Terminal", SIA "Liter", SIA "Stena Line", SIA "Quinto Logistics", "TFS Trans", "Transasia", "F. B. Logistics", "Sigis", SIA "Jaunmīlgrāva ostas kompānija", SIA "Rīgas tirdzniecības osta", "Rīgas universālais termināls", "Frigo Baltic", "Sistem Terminal", "Kravu serviss", "Transstar", "Ardena Transport", "KS Terminal".

attiecīme pret ikvienu klientu nevainojama. Tieši tas, neskatoties uz ģeopolitiskajiem apstākļiem, ir jāvis Rīgas ostai saglabāt klientus un veiksmīgi konkurēt Baltijas jūras ostu vidū."

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieks Jānis Lapiņš: "Starptautiskā transporta un loģistikas izstāde "TransRussia" nepārsprotami ir vieta, kur iegūt informāciju par Krievijas transporta un tranzīta nozares attīstību. Daudz tiešo kontaktu un divpusējo sarunu ar kravu īpašniekiem, kuri meklē tiešos pārvadātājus. Ir interese arī par sadarbību ar Liepājas ostas uzņēmējiem."

Gan uzņēmumu, gan ostu un valsts pārstāvj ir apmierināti ar Krievijas lielākā nozares foruma norisi, paužot optimismu par kravu pārvadājumiem nākotnē. Tai pašā laikā eksperti pauž viedokli, ka arī konkurējošās valstis nesnauž un komersantiem jāērķinās ar kaimiņvalstu stratēģiju iespējami vairāk kravu nosūtīt caur savām ostām.

"Transport Logistic 2017" Minhenē

Minhenē norisinājās viena no lielākajām transporta un loģistikas izstādēm Eiropā "Transport Logistic 2017", kuras laikā notiekošajā forumā VAS "Latvijas dzelzceļš" prezidents Edvīns Bērziņš prezentēja nupat atklāto konteinerlīniju maršrutu no Rīgas uz Ķīnu un akcentēja nozares izaicinājumus arvien pieaugošās konkurences apstākļos.



Uzstājoties konferencē "Dzelzceļa nozare tranzīta ātrumā", LDz prezidents iepazīstināja klātesošos ar jauno multimodālo maršrutu no Vācijas caur Rīgas ostu uz Ķīnu. Viņš uzsvēra, ka Latvijas transporta un loģistikas nozares prioritāte patlaban ir Eirāzijas transporta koridoru attīstība un Latvijas sekmīga līdzdalība gan Ķīnas un Vidusāzijas kravu pārvadājumos, gan jaunveidojamā Ziemeļu – Dienvidu koridora attīstībā pārvadājumu nodrošināšanai no Indijas un Irānas. Tāpat LDz prezidents atzīmēja Latvijas potenciālu kravu loģistikā no Āzijas valstīm uz Skandināviju, kā arī no Skandināvijas uz Āziju, kas patlaban ir aktuāls attīstības virziens.

E. Bērziņš: "Šajā izstādē un forumā, iespējams, vairāk nekā jebkad agrāk bija redzams, cik liela ir konkurence kravu loģistikas un pārvadājumu jomā un kā nozarē tiek uztverta ikviena jauna iniciatīva. Arī no Rīgas uz Ķīnu šajā nedēļā nosūtītais konteinerlīniju izraisīja jūtamā aktivitāti nozarē, kas apliecina šā projekta nozīmīgumu. Vienlaikus šie novērojumi liek skaidri apzināties, ka jebkādi lēmumi

attiecībā uz nozares attīstību un to, vai varam atļauties noraidīt kādas kravas, kuras piedāvā vest caur Latviju, ir jāapsver ļoti pārdomāti un gudri. Taču esmu gandarīts, ka konkurences pieaugums ir saliedējis nozari Latvijā un izstādē Minhenē piedalījāmies vienotā standā ar visām lielākajām ostām, un arī komunikācija ar ikvienu standā apmeklētāju bija vienota."

Foruma dalībnieki bija vienprātīgi, ka globālā līmenī būtiski pieaugusi konkurence kravu pārvadājumu organizēšanā un līdzās pārvadājumu cenai un sniegtā pakalpojuma ātrumam aizvien lielāka nozīme ir klientu servisa attīstīšanai, atvieglojot kravu pārvadājumu procesu.■

i UZZIŅAI

Izstāde "Transport Logistic" Minhenē notiek katru otro gadu un vienmēr pulcē lielu skaitu interesentu. Arī šogad izstādē bija pārstāvēti visi lielākie Eiropas transporta un loģistikas nozares dalībnieki. Latvijas nacionālajā standā bija apvienojušās lielākās ostas, "Latvijas dzelzceļš" un loģistikas uzņēmumi.

Konteinervilciena maršruta svinīgā atklāšana.



Atklāj konteinerwilciena maršrutu no Rīgas uz Ķīnu

Maija vidū no Rīgas uz Ķīnu devās pirmais konteinerwilciens, kas kravu caur Kazahstānu nogādās Ķīnas austrumdaļā – Kašgarā. Šis ir jauns VAS “Latvijas dzelzceļš” meitaskompānijas “LDz Loģistika”, Krievijas uzņēmuma “TransContainer” un loģistikas uzņēmuma “Gefco Baltic” kopīgi izstrādāts maršruts kravu transportēšanai caur Latvijas ostām uz Ķīnu.

“Ir patīams gandarījums, ka sekmīgas sadarbības rezultātā atklājam šo maršrutu, kas ir reāls apliecinājums pareizi pieņemtiem lēmumiem un veiksmīgam darbam visus šos mēnešus. Par spīti šaubām, šodien redzam pierādījumu tam, ka spējam attīstīt multimodālus pārvadājumus, ka varam ne tikai iekļauties tranzīta koridoros kravu transportēšanai no Āzijas, bet arī sekmīgi iesaistīties atpakaļkravu komplektēšanā un nodrošināšanā uz Ķīnu. Šis notikums paver jaunas iespējas pārvadājumu tālākai attīstībai, ar laiku piedāvājot vēl konkurētspējīgākus nosacījumus,” uzsvēra satiksmes ministrs Uldis Augulis.

“Šodien redzam, ka pastāv iespēja organizēt kravas arī pretējā virzienā. Attīstot šo darbības virzienu, nākotnē tranzīta koridors caur Latvijas ostām kļūs arvien izdevīgāks klientiem un efektīvāks nozarei.



UZZIŅAI

Pirmā vilciena sastāvā ir 52 četrdesmit pēdu konteineri, ar kuriem Ķīnas austrumdaļā tiks nogādātas ražošanas iekārtas tekstiluzņēmumiem. Krava uz Rīgu atgādāta pa jūru no Duisburgas (Vācija). Multimodālo kravu transportēšanas piedāvājumu Eiropas un Ķīnas klientiem sagatavojis uzņēmums “Gefco Baltic”, savukārt maršrutu izstrādāja “LDz Loģistika” sadarbībā ar “TransContainer”.

Turklāt būtiski, ka līdz ar šo maršrutu Latvija iesaistās multimodālo pārvadājumu ķēdē kopā ar nozīmīgiem globāliem loģistikas nozares partneriem, kā to paredz pagājušā gada nogalē LDz un “TransContainer” parakstītais stratēģiskās sadarbības memorands par konteinerpārvadājumu organizēšanu starp Ķīnu un Latviju,” norādīja LDz prezidents Edvīns Bērziņš.

Pārvadājumi ar vilcienu ir viens no uzticamākajiem kravu transportēšanas veidiem, un jaunais piedāvājums, iekļaujot Rīgu, nodrošina kravu transportēšanu līdz galamērķim 12–14 dienu laikā, garantējot augstu kvalitāti un izmantojot multimodālo loģistikas pakalpojumu priekšrocības. “Tik vērienīgus projektus iespējams īstenot, tikai strādājot kopā. Es ceru, ka šonedēļ no Rīgas izbraukušais vilciens ir sākums labai sadarbībai un šajā maršrutā pārvadās daudz kravu,” uzsvēra “Gefco Baltic” ģenerāldirektors Martins Keršis.

PAO “TransContainer” pārdošanas un biznesa attīstības direktors Aleksandrs Podilovs: “Pirmā vilciena nosūtīšana šajā maršrutā liecina par multimodālo transporta pakalpojumu pieprasījumu, ņemot vērā dzelzceļa pārvadājumu priekšrocības – garantētu tranzīta laiku, kravas drošību un piegādes ātrumu.”

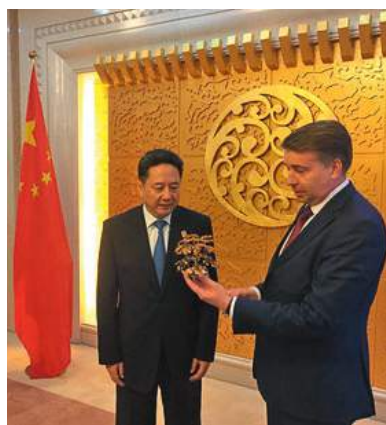
Augulis aicina Ķīnas uzņēmējus attīstīt loģistikas centrus un industriālos parkus Latvijas brīvostās

Satiksmes ministrs Uldis Augulis, uzturēdamies darba vizītē Ķīnā, 16. maijā Pekinā tikās ar Ķīnas transporta ministru Li Sjaopenu un Ķīnas Nacionālās attīstības un reformu komisijas vicepriekšsēdētāju.

Sarunās ar Ķīnas transporta ministru puses pārrunāja abu valstu līdzšinējo divpusējo un starptautisko sadarbību iniciatīvas "Viena josla, viens ceļš" ietvaros, kas aptver transporta savienojumus Eirāzijas kontinentā. Ministri vienojās arī turpmāk sekmēt sadarbību prioritējām jomās – dzelzceļa un aviācijas nozarē, kā arī ostu, termināļu un industriālo zonu attīstībā.

Sarunā U. Augulis uzsvēra, ka sadarbība starp Latviju un Ķīnu pēdējā gada laikā ir bijusi ļoti aktīva un produktīva, īpaši dzelzceļa nozarē. "Kravu pārvadājumos pa dzelzceļu sadarbība turpinās, šonedēļ uz Ķīnu dosies otrais vilciens no Latvijas. Tāpat no Latvijas jau būsīm nosūtījuši divus konteineru vilcienus un tagad gaidām arī no Ķīnas puses nokomplektētu vilcienu uz Latviju. Protams, vēl jāstrādā pie tā, lai šis vilciena maršruts būtu maksimāli efektīvs un regulārs. Taču esmu pārliecināts, ka, stiprinot sadarbību un izpildot nozarē nepieciešamos nosacījumus, padarīsim to par nozīmīgu Eirāzijas kontinenta tranzīta savienojumu," uzsvēra Augulis.

Vienlaikus ministrs norādīja, ka Latvija ir ieinteresēta iesaistīties Ķīnas un Baltkrievijas industriālā parka "Lielais akmens" savienojumu nodrošināšanā, kur Latvija var piedāvāt izeju uz jūru preču tālākai



distribūcijai. "Valdības līmenī sadarbojamies ar Duisburgas ostu Vācijā, lai efektīvizētu konteineru vilciena Ķīna – Duisburga maršrutu un novirzītu Skandināvijai paredzēto kravu plūsmu caur Latviju," viņš sacīja.

"Ķīnas uzņēmēji ir aicināti izmantot iespējas un attīstīt loģistikas centrus un industriālos parkus Latvijas brīvostās un specialajās ekonomiskajās zonās, tādējādi nodrošinot piekļuvi gan Eiropas Savienības, gan Krievijas, Baltkrievijas un Kazahstānas tirgiem," akcentēja Augulis. Viņš arī aicināja Ķīnas transporta ministru apmeklēt Latviju, lai klātienē iepazītos ar valsts iespējām stiprināt turpmāko sadarbību transporta nozarē.

Savukārt Ķīnas transporta ministrs Li Sjaopens augstu novērtēja Latvijas paveikto abu valstu sadarbībā tranzīta un loģistikas attīstībā, kā rezultātā sasniegti reāli rezultāti, piemēram, izveidots jauns konteineru vilciena maršruts. Viņš atzinīgi novērtēja Latvijas satiksmes ministra ieguldīto darbu abu valstu sadarbības stiprināšanā transporta un loģistikas nozarē.

Lai arī citās jomās attīstītu sadarbību tikpat veiksmīgi kā dzelzceļa nozarē, ministri vienojās izveidot abu valstu starptautisko darba grupu, kā to paredz pērn noslēgtais memorands.

Darba vizītes laikā Augulis tikās arī ar Ķīnas Nacionālās attīstības un reformu komisijas (NARK) vicepriekšsēdētāju Ninga kungu un pārrunāja progresu abu valstu sadarbībā transporta jomā. Tāpat ministrs un Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Kaspars Ozoliņš piedalījās NARK meitas institūcijas NARK Starptautiskās sadarbības centrs rīkotā pasākumā, prezentējot Ķīnas uzņēmējiem perspektīvākos investīciju projektus aviācijā, dzelzceļa nozarē un termināļu attīstībā. Ministrs parakstīja eksprešlīgumu, kas paredz ciešāku sadarbību un informācijas apmaiņu starp abu valstu institūcijām, lai veicinātu investīciju piesaisti. ■

Auditori Jūras administrācijas darbu vērtē pozitīvi

5. jūnijā Latvijas Jūras administrācijā notika kvalitātes vadības sistēmas sertifikācijas uzraudzības audīts, ko veica SIA "Bureau Veritas Latvia". Auditoru atziņums par JA darbību ir pozitīvs, neatbilstības netika konstatētas.

Audita laikā tika pārbaudīta JA kvalitātes vadības sistēmas atbilstība standarta ISO 9001:2015 prasībām, izvērtējot Kuģošanas drošības departamenta, Kuģu un ostu

aizsardzības inspekcijas, Jūrnieku reģistra un Saimniecības nodaļas procesus, kā arī kvalitātes vadības procesu kopumā.

Auditori, kuri pagājušajā gadā izsniedza vadības sistēmas atbilstības standarta sertifikātu, uzraudzības audita gaitā īpaši akcentēja JA gada laikā paveikto: ir izstrādāta un apstiprināta uzņēmuma risku politika, ētikas noteikumi, kas ietver arī klientu apkalpošanas pamatprincipus,

sagatavoti procesu apraksti un to pārskatu kārtība, kā arī veiktas klientu aptaujas.

Slēdzienā auditori izteikuši vairākus novērojumus un ieteikumus, piemēram, vienkāršot dokumentu klasifikāciju iestādes iekšējā elektronisko dokumentu sistēmā EDUS. "Šis ir ļoti labs, ko paši bijām apzinājuši un kura risināšanu jau esam uzsākuši," atzīst JA kvalitātes vadības sistēmas vadītāja Lelde Lipšane. ■

CESMA 22. ģenerālā asambleja Rīgā

2017. gada 11. un 12. maijā Rīgā notika Eiropas Kuģu kapteiņu asociācijas (*Confederation of European Shipmasters' Associations, CESMA*) 22. ģenerālā asambleja, kuras rīkošanu bija uzņēmusies Latvijas Kuģu kapteiņu asociācija sadarbībā ar Rīgas brīvostas pārvaldi.



11. maijā notika CESMA Padomes sēde, kurā tika risināti dažādi konfederācijas organizatoriskie jautājumi. Savukārt 12. maijā Rīgas brīvostas konferenču zālē notika konference, kurā kapteiņi no Francijas, Īrijas, Lietuvas, Nīderlandes, Slovēnijas, Vācijas, Horvātijas, Spānijas, Itālijas, Melnkalnes, Bulgārijas un Latvijas apsprieda aktuālos Eiropas jūrniecības jautājumus, ar kuriem ik dienas saskaras Eiropas Savienības kuģu īpašnieki un ES karogu kuģi. Vissvarīgākais jautājums, protams, ir kuģošanas drošība, kas šodien nav iedomājama bez modernām kuģu tehnoloģijām un profesionāli sagatavotiem jūrniekiem.

Lai arī pēdējo desmit gadu laikā ir daudz darīts un panākts kuģošanas drošības celšanā, starptautiskajā kuģošanas biznesā joprojām ir neatrisinātas problēmas. Viena no tādām ir pirātisms un bruģotas laupīšanas, kas apdraud kuģošanas un jūrnieku drošību, tāpēc konferences laikā notika diskusijas par to, ko darīt, lai šo problēmu risinātu, piemēram, kā labāk izmantot bruģotas apsardzes pakalpojumus



uz ES valstu karoga kuģiem. Dažus pēdējos gadus tirdzniecības flotes drošību lielā mērā ietekmē arī neglābo migrantu problēma Vidusjūrā, kas apdraud gan kuģošanu, gan jūrnieku drošību, kā arī rada papildu izmaksas kuģu īpašniekiem. Tāpat konferencē sprieda par



UZZIŅAI

CESMA dibināta 1995. gadā, un tās mērķis ir pārstāvēt ES kuģu kapteiņus Eiropas Komisijā un Eiropas Parlamentā. CESMA uzmanības lokā ir kuģošanas drošības, jūras vides, jūrniecības izglītības un apmācības, kā arī ES jūrnieku nodarbinātības jautājumi.

jūrnieku darba drošības jautājumiem, par ES jūrnieku nodarbinātību, analizēja jūras negadījumu cēloņus un pārrunāja citus jūrniekiem un kuģošanas biznesam svarīgus jautājumus.

Konferencē pieņēma 10 rezolūcijas, kas noteiks konfederācijas kursu tuvāko gadu laikā. Latvijas kapteiņiem, LKKA biedriem, tā bija vienreizēja iespēja tikties un diskutēt ar saviem kolēģiem no citām Eiropas valstīm, dalīties pieredzē, ietekmēt lēmumus un reprezentēt Latvijas jūrniecības sabiedrību.

CESMA 22. ģenerālajā asamblejā piedalījās Kuģu kapteiņu asociāciju pārstāvji no Francijas, Itālijas, Vācijas, Īrijas, Slovēnijas, Bulgārijas, Kipras, Zviedrijas, Spānijas, Nīderlandes, Melnkalnes Lietuvas un Latvijas.

CESMA asambleja noslēdzās ar vakariņām un saviesīgu pasākumu kultūras pilī „Ziemeļblāzma”.



Pārbauda jūras zvejas laivas

Maijā un jūnijā visā piekrastē notiek jūras zvejas laivu ikgadējās drošības pārbaudes, ko veic Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības departamenta inspektori. Līdz 10. jūnijam bija pārbaudītas 130 zvejas laivas.

Pavisam Jūras administrācijas Kuģu reģistrā reģistrētas 611 jūras laivas, taču ne visas tiek izmantotas komerciālai zvejai. Inspektori pārbauda tikai tās laivas, ko īpašnieki uzrāda apskatei.

Inspektori uzsver, ka vislielākā uzmanība pārbaudes laikā tiek pievērsta tieši glābšanas aprīkojumam. Glābšanas riņķi un glābšanas vestes laivām parasti ir, turklāt lietošanas kārtībā. Atsevišķos gadījumos konstatēts, ka glābšanas vestēm nav atstarojošo elementu, tātad tās nav paredzētas braukšanai jūrā. Visbiežāk novērotais glābšanas aprīkojuma trūkums – pirotehnikai (signāllāpām) beidzies lietošanas termiņš.

Vēl viens iemesls, kādēļ laivu īpašniekiem netiek pagarinātas (vai izsniegtas) kuģošanas spējas apliecības, ir tas, ka beidzies reģistrācijas apliecības termiņš. Šādā gadījumā, ja citi trūkumi nav konstatēti vai ir novērsti, laivas īpašniekam jāierodas Kuģu reģistrā pagarināt reģistrācijas apliecības derīguma termiņu, un tad uzreiz iespējams saņemt arī kuģošanas spējas apliecību, laivu atkārtoti neuzrādot pārbaudei.

No nākamā gada 1. janvāra spēkā būs grozījumi MK noteikumos par kuģu reģistrāciju Latvijas Kuģu reģistrā, kas paredz, ka zvejas laivām



tiks izdota tikai kuģa reģistrācijas apliecība. Turpmāk īpašuma apliecība un kuģošanas spējas apliecība zvejas laivām netiks izsniegtas, visa nepieciešamā informācija būs ietverta reģistrācijas apliecībā. Noteikumi paredz, ka zvejas laivas reģistrācijas apliecība būs beztermiņa, ar nosacījumu, ka tiek veikta ikgadējā apskate un attiecīgs apliecinājums attēlots uz reģistrācijas apliecības. Ja minētā apliecinājuma nebūs, reģistrācijas apliecība nebūs derīga. Līdz 2017. gada 31. decembrim izsniegtās apliecības būs spēkā līdz tajās norādītā derīguma termiņa beigām.

Ikgadējo pārbaudi laivām plastmasas laivām tiek pārbaudīts, vai kārtībā ir „peldkastes”, kas laivu notur virs ūdens pat tad, ja tā ir apgāzusies. Savukārt, ja laiva ir aprīkota ar dzinēju, tai nepieciešams ugunsdzēsības aparāts. Tāpat tiek pārbaudīts, kādā kārtībā ir dzinēji un vai darbojas sūkņi. Problēmas parasti nerada sakari, jo piekrastes zvejnieki neizkuģo ārpus mobilo telefonu uztveršanas zonas un moblie telefoni ir visiem. Tiek arī pārbaudīts, vai laivas īpašniekam vai vadītājam ir šķipera apliecība, kas nepieciešama, lai ar komercdarbību paredzētu laivu dotos jūrā.■

Māksliniecei Elitai Viliamai jauna pastmarka sērijā “XIX gadsimta vēsturiskie kuģi”

“Latvijas pasts” sērijā “XIX gadsimta vēsturiskie kuģi” izdevis Ventspilī būvētajam četrmastu gafelšonerim “Abraham” veltītu pastmarku.

Jaunās pastmarkas nominālvērtība ir 0,61 eiro, kas atbilst vienkāršas A klases vēstules nosūtīšanas izmaksām Latvijas teritorijā. Pastmarka izdota 100 000 eksemplāru metienā. Reizē izdota arī speciāla aploksne 1500 eksemplāru metienā. Pastmarkas un aploksnes dizaina autore

ir māksliniece Elita Viliama.

Uz kuģu sērijas otrās pastmarkas attēlots 1891. gadā Ventspilī būvētais četrmastu gafelšoneris “Abraham”, kuru būvējis slavenais latviešu kuģu būvētājs Mārtiņš Morgenšterns. “Abraham” kuģojis gan pa tuvējām jūrām, gan arī transatlantiskos



reisos, līdz 1897. gadā Meksikas līcī cietis avārijā. Kuģis tika remontēts ASV ostā, bet lielo remonta izmaksu dēļ vēlāk lēti pārdots un iekļauts ASV flotē.

“Latvijas pasts” pastmarku sēriju “XIX gadsimta vēsturiskie kuģi” sāka izdot 2016. gadā, godinot latviešu jūrniecības un kuģubūves straujās attīstības periodu 19. gadsimtā. Uz sērijas pirmās pastmarkas attēlots 1891. gadā Ainažos būvētais burinieks “Andreas Weide”.■

Veiktas drošības pārbaudes kuģiem “Romantika” un “Isabelle”

16. un 17. maijā tika veiktas regulārās drošības pārbaudes zem Latvijas karaģa reģistrētajiem kompānijas “Tallink” pasažieru/ ro-ro tipa kuģiem “Romantika” un “Isabelle”. Šādas pārbaudes divreiz gadā notiek atbilstoši ES direktīvai par obligātā apsekojuma sistēmu ro-ro prāmjiem un ātrgaitas pasažieru kuģiem, kas kursē regulārā maršrutā.

Saskaņā ar direktīvu pasažieru kuģiem, kuri uztur regulāru satiksmi starp divām dažādu valstu ostām, drošības apsekojumu veic abu valstu kuģošanas drošības inspektori. Tā kā “Romantika” un “Isabelle” uztur satiksmi starp Rīgu un Stokholmu, pārbaudē piedalījās gan Latvijas Jūras administrācijas, gan Zviedrijas Transporta aģentūras speciālisti.

No Latvijas puses pārbaudē piedalījās Latvijas Jūras administrācijas vecākais kuģu kontroles inspektors Igors Lapšins, kuģu kontroles inspektors Valters Veits un kuģu kontroles inspektors Jānis Dobris. Inspektori atzinīgi novērtēja sadarbību ar Zviedrijas kolēģiem, kas izveidojusies gadu gaitā.

Pārbaudes laikā tika kontrolēta kuģa un apkalpes dokumentācija, apsekots kuģa korpus, atveres, ūdensdrošās un ugunsdrošās durvis, kuģa mehānismu darbība, kā arī pārbaudīts navigācijas un sakaru aprīkojums, tai skaitā pasažieru informēšanas sistēma. Tāpat tika veikti testi, lai izvērtētu radio aprīkojuma, avārijas ģenerators, avārijas apgaismojuma darbību. Rīkojot mācību trauksmes, inspektori pārbaudīja kuģa apkalpes gatavību rīcībai avārijas situācijās, glābšanas un ugunsdzēsības aprīkojumu.

Abu kuģu drošības pārbaudes rezultāti ir pozitīvi.

“Isabelle” ir 1989. gadā Horvātijā būvēts kuģis, tā garums ir 153,57 metri, platumš 27,60 metri. Kuģis “Romantika” būvēts Somijā, būve pabeigta 2002. gadā, un tas ir pirmais prāmīš, ko kompānija “Aker Finnyards” uzbūvēja pēc AS “Tallink” pasūtījuma. Kuģis ir 193,8 metrus garš un 29 metrus plats.■



Pārbaudīta iekšējo ūdeņu pasažieru kuģu drošība

Katru pavasari pirms sezonas Latvijas Jūras administrācijas kuģošanas drošības inspektori pārbauda kuģus un kanāla laivas, kas veic pasažieru pārvadājumus Daugavā un Rīgas pilsētas kanālā, kā arī Ventspils ekskursiju kuģi “Hercogs Jēkabs”.

Šogad tāpat kā pērn līdz 20. maijam pārbaudīti un par pasažieru pārvadāšanai drošiem atzīti 16 kuģi. Septiņi no tiem ir lielie upju kuģi un deviņi mazie kuģi, kas pasažierus galvenokārt vizina pa kanālu, izbraucot tikai nelielus posmus pa Daugavu.

Pārbaudes laikā inspektori kontrolē kuģa korpusa un dzinēja stāvokli, stūres iekārtas darbību, kā arī aprīkojumu, tai skaitā ugunsdzēsības un glābšanas līdzekļus. Tāpat tiek pārbaudīta kuģa apkalpes kvalifikācija.

Šajā sezonā inspektori īpašu uzmanību pievērš tam, vai kuģu radiostacijas ir aprīkotas ar DSC (ciparu selektīvā izsaukuma) pogu un GPS uztvērējiem. Katrai radiostacijai nepieciešams Elektronisko sakaru direkcijā piešķirts individuāls numurs. Tieši šo prasību izpildē visbiežāk tika konstatēti trūkumi.

Vairāku kuģu apkalpes neprata rīkoties ar minēto aprīkojumu. Nepilnības tika konstatētas arī kuģu un kuģu apkalpju dokumentācijā.

Ja pasažieru kuģa tehniskais stāvoklis, aprīkojums vai apkalpes sastāvs un kvalifikācija neatbilst noteiktajiem standartiem, kuģis nevar sākt darbu. Pēc atklāto trūkumu novēršanas tiek veikta atkārtota pārbaude.

Šogad visi konstatētie trūkumi īsā laikā tika novērsti un pēc atkārtotas pārbaudes kuģi varēja sākt darbu.

Iekšējo ūdeņu pasažieru kuģu pārbaudes tiek veiktas regulāri reizi gadā, parasti pavasarī pirms navigācijas sezonas sākšanas. Bez tam sezonas laikā tiek veiktas ārpuskārtas pārbaudes, visbiežāk tad, ja ir iemesls uzskatīt, ka kuģa apkalpe vai tās īpašnieks rīkojas neatbilstoši kuģošanas drošības prasībām.■

Starptautisko mācību laikā iznīcina sprādzienbīstamus objektus

2017. gada 3. maijā Liepājā ieradās NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas (SNMCMG1) kuģi Igaunijas Jūras spēku komandiera Johana Eliasa Seljamā vadībā. Pirms ierašanās Liepājā HODOPS mācības notika Norvēģijas teritoriālajos ūdeņos Oslo tuvumā, kur sadarbībā ar Norvēģijas Jūras spēku kuģiem tika identificētas un neitralizētas vairāk kā 30 nesprāgušas vēsturiskās mīnas un sprādzienbīstami objekti. Kopumā šajā gadā SNMCMG1 jau ir apmeklējusi Vāciju, Franciju, Lielbritāniju un Norvēģiju.

Mācību HODOPS gaitā līdz 11. maijam pretmīnu grupas kuģi veica

nesprāgušās munīcijas neitralizēšanu Latvijas ūdeņos.

NATO spēku integrācijas vienības komandiera padomniece sabiedrisko attiecību jautājumos Anda Bergmane: "HODOPS mērķis ir turpināt kuģošanas un zvejošanas rajonu attīrīšanu no Baltijas jūras dzelmē esošajiem sprādzienbīstamajiem objektiem, tādējādi mazinot nesprāgušās munīcijas iespējamus riskus kuģošanai, zvejniecībai un ekoloģijai." SNMCMG1 komandieris Johans Eliass Seljamā: "SNMCMG1 sniedz ekspertīzi NATO jūras mīnu neitralizēšanā, un HODOPS mācības ir

i UZZIŅAI

Grupā ir flagmaņkuģis "ENS Wambola" un trīs mīnu neitralizēšanas kuģi: "HNOMS Hinnoey", "HMS Shoreham", "BNS Primula", un tā ir daļa no NATO paaugstinātas gatavības Reaģēšanas spēkiem, kas ir būtisks NATO elements. SNMCMG1 kopā ar NATO dalībvalstīm un partnervalstīm piedalās dažādās daudznacionālās mācībās.

nozīmīgs pasākums ne tikai pašas grupas kompetenču pilnveidošanā, bet arī nesprāgušās munīcijas iznīcināšanā."■

Baltijas valstu jūras spēku mācības "Baltic Fortress 2017"



No 19. līdz 27. maijam Igaunijas ūdeņos notika ikgadējās Baltijas valstu jūras spēku mācības "Baltic Fortress 2017", kurās piedalījās Baltijas valstu jūras eskadra (BALTRON). Baltijas valstu četru kuģu grupu komandēja komandleitnants Kaspars Miezītis, Liepājā bāzētā mīnu kuģa M-06 "Tālivaldis" komandieris.

Mācību "Baltic Fortress" mērķis ir sniegt iespēju Baltijas jūras spēku

vidējā līmeņa štāba kursa studentiem patstāvīgi plānot un vadīt operācijas jūrā un kuģu personālam apgūt uzdevumu izpildi krīzes operāciju gadījumā. "Baltic Fortress" notiek kopš 2008. gada un ir Baltijas valstu jūras spēku kopējās mācības BALTRON sastāvā. To organizēšanu katru gadu pēc rotācijas principa nodrošina viena no trim Baltijas valstīm. Nākamgad mācības organizēs Lietuvas Jūras spēki.

Mācībās piedalījās Jūras spēku flotiles štāba un apgādes kuģis A-90 "Varonis", Lietuvas mīnu kuģis M51 "Kuršis" un Igaunijas mīnu kuģi M314 "Sakala" un M313 "Admiral Cowan", kā arī nacionālās kuģu grupas no Lietuvas un Igaunijas. Lai gan "Varonis" ir pierakstīts Rīgā, pirms mācībām tas atradās Liepājā un no turienes pa taisno devās uz Igaunijas ūdeņiem.

Baltijas valstis kuģus BALTRON sastāvā deleģē rotācijas kārtībā uz 6 līdz 12 mēnešiem, veidojot vienību ar diviem mīnu kuģiem un štāba un apgādes kuģi.

Viens no galvenajiem BALTRON mērķiem ir paaugstināt kuģu personāla profesionalitāti, piedaloties ikgadējās mīnu meklēšanas mācībās un operācijās, tostarp NATO pretmīnu vienības realizētajās operācijās, un vienlaikus veicināt savietojamību starp Baltijas valstu jūras spēkiem. Šogad BALTRON kuģi piedalīsies astoņās mācībās Baltijas jūrā.■

Zilais karogs šovasar plīvos 21 Latvijas peldvietā un jahtu ostā

Starptautiskā Zilā karoga žūrija atbalstījusi 21 Latvijas peldvietas un jahtu ostas kā atbilstošas visām sertifikācijas prasībām. Tādējādi Latvija nostiprinājusi savas līderpozīcijas Baltijas valstīs.

Lai nodrošinātu pieteikumu neatkarīgu un pilnvērtīgu izvērtēšanu, Zilā karoga pieteikumi tiek vērtēti divos līmeņos – nacionālā un starptautiskā. 2017. gadā starptautiskajam Zilā karoga sertifikātam aprit jau 30 gadu.

Vides izglītības fonda pārstāvis Jānis Ulme: "Vērtējot šāgada rezultātus, protams, priecē tas, ka Zilā karoga ģeogrāfija Latvijā turpina paplašināties, Latvijai kļūstot par stabili līderi Baltijas valstīs. Kandidātu un sertifikācijas prasības izturējušo skaita pieaugums liecina, ka pašvaldības un apsaimniekotāji arvien vairāk domā par tūrisma un vides aizsardzības interešu saskaņošanu piekrastē. Reizē jāņem vērā, ka Zilā karoga iegūšana ir tikai viens no atskaites punktiem gan mūsu, gan pašvaldību darbā. Sākoties sezonai, ir jāiegulda liels darbs, lai nodrošinātu visu sertifikācijas kritēriju izpildi un Zilais karogs plīvotu mastā visu sezonu.

Nemot vērā pagājušā gada programmas kvalitātes kontroles pieredzi, kas līdz pat starptautiskās žūrijas lēmuma saņemšanai uzturēja intrigu par to, cik īsti sertifikācijas pieteikumu no Latvijas tiks atzīti par atbilstošiem, ir skaidrs, ka vēl ir daudz jādara, lai mēs arī nākotnē noturētu programmas augsto kvalitātes līmeni. Mēs ceram, ka nākamajos četros gados piekrastes pašvaldības pievērsīs aizvien lielāku uzmanību vides jautājumiem. Tad redzēsim daudz vairāk Zilo karogu plīvojam Latvijas pludmalēs un jahtu ostās."

Par Zilā karoga programmas īstenošanu Latvijā ir atbildīgs Vides izglītības fonds (VIF) – pasaules vadošās vides izglītības un neatkarīgās tūrisma ekosertifikācijas organizācijas "Foundation for Environmental Education" (*FEE International*) pārstāvis, kas Latvijā nodrošina visu starptautisko FEE programmu (Zilais karogs, Zaļā atslēga, Ekoskolas, Jaunie vides reportieri, "Izzini mežu") īstenošanu vai pārraudzību. ■

"LSC Shipmanagement" tehniskajā pārraudzībā esošo floti papildina tankkuģis "Elandra Falcon"

Jūnija vidū AS "Latvijas kuģniecība" meitas uzņēmums SIA "LSC Shipmanagement" (LSCSM) papildināja savu pilnā tehniskajā pārraudzībā esošo floti ar jauno Dienvidkorejā būvēto tankkuģi "Elandra Falcon". Tas paredzēts naftas produktu pārvadāšanai. Tankkuģa kopējais garums ir 268,25 metri un kravnesība – 81 686 tonnas.

"Esmu gandarīts, ka spējam paplašināt savu tehniskajā pārraudzībā esošo floti, kas nozīmē, ka varēsim piedāvāt plašāku pakalpojumu klāstu mūsu klientiem. Līdz ar flotes paplašināšanos aicinām darbā jaunus darbiniekus uz *Oil/Chemical*



tankkuģiem – gan virsniekus, gan klāja un mašīntelpas ierindas sastāvu, lai arī turpmāk varētu nodrošināt mūsu klientiem profesionālus kuģniecības pakalpojumus atbilstoši starptautiskajiem kvalitātes standartiem," uzsver AS "Latvijas kuģniecība" valdes priekšsēdētājs Roberts Kirkups.

"Elandra Falcon" būvēts Dienvidkorejas kuģu būves uzņēmumā "Sungdong Shipbuilding LTD" un ir otrais šogad LSCSM tehniskajā pārraudzībā nodotais tankkuģis. 19. aprīlī tehniskajā pārraudzībā esošajai flotei pievienojās tankkuģis "Elandra Eagle". ■

"LSC Shipmanagement" virsnieki tiekas ikgadējā seminārā

Šā gada 2. maijā AS "Latvijas kuģniecība" meitas uzņēmums SIA "LSC Shipmanagement" organizēja uzņēmuma ikgadējo flotes virsnieku semināru, kas vienkopus pulcēja vairāk nekā 100 dalībnieku. Kā informēja SIA "LSC Shipmanagement" valdes priekšsēdētājs Mikjals Poulsens, flote šobrīd strauji paplašinās, kas savukārt nozīmē, ka uzņēmums aktīvi meklē jaunus darbiniekus darbam uz *Oil/Chemical* tankkuģiem.

SIA "LSC Shipmanagement" valdes priekšsēdētājs Mikjals Poulsens: "Esmu gandarīts, ka uzņēmums šogad paplašina savu floti, kas nozīmē, ka varēsim sniegt plašākus, kvalitatīvākus pakalpojumus

mūsu klientiem. Līdz ar to mums ir svarīgi atrast jaunus, mērķtiecīgus darbiniekus uz tankkuģiem – virsniekus, klāja un mašīntelpas ierindas sastāvu. Mūsu darbinieki ir mūsu uzņēmuma vislielākā vērtība, tāpēc īpašu vērību seminārā, kā jau katru gadu, pievēršam drošībai darbā uz kuģiem, lai mūsu darbinieki atgrieztos mājās sveiki un veseli."

Semināra laikā flotes virsnieki tika iepazīstināti ar SIA "LSC Shipmanagement" iekšējās darba organizācijas sistēmas uzlabojumiem un svarīgākajiem darba drošības jautājumiem, kā arī citām aktualitātēm. ■



Noslēdzies konkurss “Enkurs 2017”

22. aprīlī Latvijas Jūras akadēmijā notika jūrniecības nozares konkursa “Enkurs 2017” fināls. Savu pārākumu kārtējo reizi apliecināja Liepājas Valsts 1. ģimnāzijas un Bauskas Valsts ģimnāzijas komandas, izcīnot 1. un 2. vietu. Savukārt Rēzeknes 5. vidusskola pirmo reizi iekļuva uzvarētāju trijniekā, apsteidzot spēcīgo Alūksnes Valsts ģimnāziju, kam nācās samierināties ar vissāpīgāko – ceturto vietu.

“Olimpisko sešinieku” papildināja Jelgavas Valsts ģimnāzijas un Ventspils Valsts 1. ģimnāzijas komandas.

Latvijas Jūras akadēmijas studenti “Enkura” finālistiem bija sagatavojuši atraktīvus uzdevumus: ātrgaitas kuterā vadīšana, izmantojot navigācijas trenāžieri, koordinātu atlikšana un objektu atrašana uz jūras kartēm, mezglu siešana, uzdevuma atšifrēšana, lietojot signālkarogus, kā arī pirmās medicīniskās palīdzības sniegšana.

Stafetes uzdevumu pirmo reizi bija sagatavojis Nacionālo bruņoto spēku Rekrutēšanas un atlases centrs, un, lai šo uzdevumu izpildītu, jauniešiem nācās demonstrēt ne tikai fizisko veiklību, bet arī prasmi plānot, pieņemt lēmumus un sadarboties, strādājot komandā. Sadarbība

ar Rekrutēšanas un atlases centru “Enkurs 2017” finālā vērtējama kā ļoti veiksmīga, un iespējams, ka turpmākajos konkursos tā tiks turpināta un paplašināta.



Jūnijā sākumā trīs uzvarētājas komandas izmantoja savu godam nopelnīto balvu – kruīza braucienu uz Stokholmu. Brauciena laikā konkursa uzvarētājiem AS “Tallink Latvija” nodrošināja iespēju apmeklēt kuģa komandtiltiņu un iepazīties ar īsta kuģa vadību, salīdzināt to ar konkursa laikā iegūtajām zināšanām un prasmēm.

Rēzeknes 5. vidusskolas puīši apstiprināja, ka kruīzs uz Stokholmu bijis papildu stimuls, lai turpmāk cīnītos ar stabilajiem konkursa līderiem par uzvarētāja godu. Tieši no Rēzeknes 5. vidusskolas gandrīz ik gadus kāds absolvents, reizēm pat vairāki iestājas Latvijas Jūras akadēmijā, nereti saņemot arī “Enkura” stipendiju. Šogad šo skolu beidz trīs *enkuriēši*, no kuriem divi gatavojas kļūt par jūrniekiem. ■

Ārstniecības, neatliekamās palīdzības un darba drošības prasmju pilnveidošanas projekts



No 18. līdz 21. aprīlim Latvijas Jūras akadēmijā notika otrā projekta "Ārstniecības harmonizācija uz kuģa, darba drošības un neatliekamās palīdzības prasmes, kuģojot Baltijas jūrā" (*OnBoard-Med*) partneru tikšanās. Pasākumā piedalījās visi projekta partneri – Turku Lietišķo zinātņu universitāte un Ālandu Lietišķo zinātņu universitāte no Somijas, Igaunijas jūrskola, Latvijas Jūras akadēmija un Rīgas Stradiņa universitāte.

Notika vairākas darba grupu tikšanās – vadības, komunikācijas un apmācības kursu izstrādes jomās. Tikšanās nobeidumā partneri vienojās par turpmāk veicamajām aktivitātēm projekta ietvaros.

Projekta galvenais mērķis ir saskaņot un attīstīt apmācības kursus ārstniecības, neatliekamās palīdzības un darba drošības prasmju pilnveidei Baltijas jūras kuģniecībā,

kā arī attīstīt pārrobežu sadarbību starp medicīnas un jūras transporta institūcijām.

Projekta gaitā tiek izstrādāti deviņi profesionālās apmācības kursi, lai attīstītu ārstniecības, darba drošības un neatliekamās palīdzības sniegšanas prasmes kuģu apkalpju, kuģniecības māsu, navigācijas un inženierijas personālam. Izstrādātos kursus apobēs pilotapmācībā, tiks sagatavoti mācību materiāli ar iespēju tos izmantot e-apmācības formā starptautiskajā vidē. Projekta rezultātā izstrādātie studiju kursi nodrošinās iespēju attīstīt mūsdienās nepieciešamās profesionālās iemaņas, kas veicinās vietējo darbinieku iesaisti Eiropas un starptautiskajā darba tirgū.

Papildus tam projekta dalībnieki piedalījās Latvijas Jūras akadēmijas rīkotajā 19. starptautiskajā konferencē "Jūras transports un infrastruktūra 2017", kurā projekta vadītāja Suvi Kivelä no Turku Lietišķo zinātņu universitātes uzstājās ar mutisku prezentāciju par "OnBoard-Med" projektu.



Projekta "Ārstniecības harmonizācija uz kuģa, darba drošības un neatliekamās palīdzības prasmes, kuģojot Baltijas jūrā" realizācijai Latvijas Jūras akadēmijai piešķirti 119 313 eiro projekta īstenošanai plānoto attiecināmo izmaksu segšanai (priekšfinansējums un līdzfinansējums), ko veido augstskolas līdzfinansējums no valsts budžeta līdzekļiem 15% apmērā (17 897 eiro) un Eiropas Reģionālā attīstības fonda finansējums 85% apmērā (101 416 eiro).

Projekta kopējais budžets ir 998 600 eiro, to finansē Eiropas Reģionālās attīstības fonds. ■

Konferencē apsprieda jūrniecības nozarei aktuālus tematus

2017. gada 20. un 21. aprīlī norisinājās Latvijas Jūras akadēmijas organizētā ikgadējā, nu jau 19. starptautiskā konference "Ūdens transports un infrastruktūra", kurā piedalījās pārstāvji no 13 valstīm – Igaunijas, Vācijas, Gruzijas, Lietuvas, Ukrainas, Spānijas, Grieķijas, Zviedrijas, Somijas, Turcijas, Melnkalnes, Albānijas un Latvijas.

Konferencē apsprieda jūrniecības nozarei aktuālus tematus, tādus kā drošības, piesārņojuma un starptautisko tiesību jautājumi, jūrniecības izglītība, ostu darbības optimizācija, zemūdens autonomo aparātu izmantošana un vienotu elektronisko sistēmu izmantošana jūrniecībā.

Lielu interesi par konferenci izrādīja LJA studenti, kuri tajā aktīvi piedalījās ar prezentācijām.

Konferenci atklāja Latvijas Jūras akadēmijas rektora v.i. Andrejs Zvaigzne.

Īpašs paldies konferences atbalstītājiem – "Lloyd's Register", AS "Latvijas kuģniecība", AS "Rīgas kuģu būvētava" un "Swedbank", kuras mājīgajās telpās notika konference. ■



Pilnveidos mācību programmas un iegādāsies simulatorus

16. maijā Liepājas Jūrniecības koledža un Lietuvas Jūras akadēmija noslēdza partnerības līgumu par Latvijas – Lietuvas pārrobežu sadarbības programmas projekta „Darbspēka mobilitātes un iemaņu uzlabošana Latvijas – Lietuvas jūras transporta sektorā” īstenošanu. Līgumu parakstīja Liepājas Jūrniecības koledžas direktors Vladimirs Dreimanis un Lietuvas Jūras akadēmijas direktors Viktors Senčila.

Īstenojot šo projektu, Liepājas Jūrniecības koledžas attīstībā tiks ieguldīti pēdējo gadu laikā apjomīgākie līdzekļi gan mācību programmu pilnveidošanā, gan darbinieku apmācībā, gan mācību infrastruktūras uzlabošanā un specifisku simulatoru iegādē, kas būtiski cels mācību iestādes kapacitāti un konkurētspēju topošo speciālistu sagatavošanā.

Projekta galvenās aktivitātes Liepājas Jūrniecības koledžā

1. Liepājas Jūrniecības koledža iegādāsies specifisku simulatoru, lai izveidotu navigācijas, manevrēšanas un dzinēju vadības laboratoriju. Laboratorijas vajadzībām tiks remontētas un pielāgotas bēniņu stāva telpas. Īstenojot šo projektu, Liepājas Jūrniecības koledžā pāversies iespēja tiešsaistes režīmā izmantot Lietuvas Jūras akadēmijā iegādāto un uzstādīto ostu operāciju simulatoru. Proti, izmantojot internetu, būs iespēja savienot



divus simulatorus – virtuālo kuģi (Lietuvas Jūras akadēmija) un navigācijas, manevrēšanas un dzinēju vadības laboratorijas simulatoru (Liepājas Jūrniecības koledža) un kopīgi veikt manevrēšanas uzdevumus, simulējot reālo situāciju, kad divi kuģi satiekas jūrā.

2. Liepājas Jūrniecības koledžas un Lietuvas Jūras akadēmijas pasniedzēji pārstrādās mācību materiālus četros priekšmetos Liepājas Jūrniecības koledžas izglītības programmā “Starptautisko pārvadājumu organizācija”, kā arī tiks veikta viena moduļa kursa “Ostu operāciju tehnoloģijas strādājošiem speciālistiem” un kursa “Operācijas visos ostu termināļos” izstrāde. Tāpat, īstenojot projektu, tiks izstrādāti mācību materiāli darbam navigācijas, manevrēšanas un dzinēju vadības laboratorijā un trīs tematiskās grāmatas.

3. Lai atbilstoši darba tirgus prasībām kvalitatīvi pārstrādātu izglītības programmu priekšmetus, izstrādātu jaunus moduļu kursus un tehniski veiktu uzdevumus ar moderniem simulatoriem, projektā

paredzēti vairāki pasākumi personāla kvalifikācijas celšanai. Liepājas Jūrniecības koledžas un Lietuvas Jūras akadēmijas pārstāvji apmeklēs Čalmera Tehnoloģijas universitāti (*Chalmers University of Technology*) Zviedrijā, kur jau ir izstrādāts projekts, kas praktiski savieno virtuālā tiltiņa simulatorus no vairākām valstīm, kā arī piedalīsies mācībās Antverpenes ostu mācību centrā un apmeklēs specifiskus mācību kursus, kas tiks organizēti Liepājas Jūrniecības koledžā, pieaicinot lektorus no starptautiskas jūrniecības akadēmijas.

4. Izmantojot jaunus mācību materiālus un navigācijas, manevrēšanas un dzinēju vadības laboratorijas simulatoru, Liepājas Jūrniecības koledžas un Lietuvas Jūras akadēmijas studenti izies pilotapmācību gan Liepājā, gan Klaipēdā.

Pēc statistikas datiem, Liepājas Jūrniecības koledža katru gadu izsniedz diplomus aptuveni 230 absolventiem. Ap 120 speciālistu katru gadu ceļ kvalifikāciju, apmeklējot Liepājas Jūrniecības koledžas Mūžizglītības nodaļas kursus. ■

UZZIŅAI

Projekta vadošais partneris:
Liepājas Jūrniecības koledža.

Sadarbības partneris:
Lietuvas Jūras akadēmija.

Projekta īstenošanas laiks:
03.04.2017. – 02.04.2019.

Projekta kopējā summa: 900 458,89 eiro
(no tiem 85% jeb 765 390,05 eiro – Eiropas Reģionālās attīstības fonda finansējums).

Liepājas Jūrniecības koledžas budžets projektā: 606 169,60 eiro (no tiem 515 244 eiro – Eiropas Reģionālās attīstības fonda, 90 925,44 eiro – Latvijas Valsts budžeta finansējums).

Liepājas Jūrniecības koledžā aizvadīta Atvērto durvju diena

2017. gada 28. aprīlī Liepājas Jūrniecības koledža vēra durvis ikvienam, kas vēlējās saņemt sīkāku informāciju par mācību iestādes piedāvātajām iespējām apgūt ar jūrniecību saistītas profesijas. Pēc dalībnieku reģistrācijas visi interesenti pulcējās skolas zālē, kur pēc koledžas direktora Vladimira Dreimaņa uzrunas nodaļu vadītāji sniedza informāciju par studiju programmām un prakses iespējām.

Koledžas metodiķe Gita Girņus pastāstīja, ka Atvērto durvju dienas pasākumu organizēšanā aktīvi piedalījās jūrskolas audzēkņi Arta Grabe, Ivo Štreimers, Edgars

Karpickis, Erans Dominiks Saveļis, Klāvs Roberts Lohanskis, Roberts Jevtejevs, kuri palīdzēja reģistrēt apmeklētājus un pēc tam izvadāja viņus nelielā ekskursijā

pa koledžu. Tāpat gan paši studenti, gan audzēkņi bija sagatavojuši prezentācijas par savām studiju programmām. Par to, kā šeit mācās topošie stūrmaņi, stāstīja

Līdzpārvalde saņem “Gada pašpārvaldes” titulu

2017. gada 27. aprīlī Liepājas O. Kalpa-ka 15. vidusskolā notika Skolēnu domes organizētā konference Liepājas izglītības iestāžu audzēkņu līdzpārvaldēm/ pašpārvaldēm “Lai spuldze deg”. Tās gaitā tika paziņoti konkursa “Gada pašpārvalde” rezultāti. Liepājas Jūrniecības koledžas līdzpārvalde ieguva otrās labākās “Gada pašpārvaldes” titulu. Pieteikumus konkursam bija iesniegušas astoņas mācību iestāžu pašpārvaldes vai līdzpārvaldes.

Piesakoties konkursam, bija jāiesniedz pārskaits par līdzpārvaldes aktivitātēm mācību gadā un līdzpārvaldes koordinatora atsauksme. Tika vērtēta arī līdzpārvaldes darbība Liepājas Skolēnu domē.

Šajā mācību gadā audzēkņi bija ļoti atsaucīgi un aktīvi darbojušies līdzpārvaldē.

Liepājas Jūrniecības koledžas metodiķe Gita Girņus pastāstīja, ka šajā mācību gadā audzēkņi bijuši ļoti atsaucīgi un aktīvi darbojušies līdzpārvaldē. “Audzēkņu ieinteresētība bija jūtama jau no paša mācību gada sākuma, kad organizējām Skolotāju dienai veltītu pasākumu. Jaunieši aktīvi iesaistījās arī jaunas līdzpārvaldes un tās prezidenta vēlēšanās, ar aizrautību organizēja valsts svētkiem veltītu pasākumu 18. novembrī un gada nogales pasākumu saistībā ar Ziemassvētkiem un Jauno gadu. Aktivīstu kodolam piepulcējās pārējie kursa biedri, kas arī gribēja kaut ko darīt, gribēja būt kopā.” Metodiķe uzsver,



ka visos pasākumos vadītāji vienmēr bijuši paši audzēkņi, kuri pirms tam kopīgi strādājuši pie scenārija. “Protams, ne jau vienmēr bija viegli, jo ir nodarbību grafiks, un tad, kad var vieni, nevar citi. Tas radīja tādu kā spriedzīti, bet, ja labi grib, tad visu var sabalansēt un, ātri strādājot, īsā laikā izdarīt labas lietas,” saka G. Girņus. Reizē metodiķe norāda, ka vēlētos, lai nākamajā mācību gadā aktīvāki būtu arī pašpārvaldes studenti. “Līdzpārvaldes dalībnieki gan atsaucas uz aicinājumiem, gan paši nāk ar idejām, bet gribētos, lai arī studenti izrādītu lielāku pašiniciatīvu. Lai būtu apziņa, ka arī paši var kaut ko

izdarīt, negaidot aicinājumus un pamudinājumus no malas,” saka G. Girņus un cer, ka nākamajā gadā situācija varētu mainīties.

Runājot par to, ko vēlētos uzlabot nākamajā mācību gadā, metodiķe saka, ka noteikti ir jādāmā, kā studentus un audzēkņus vairāk iesaistīt ar mācību procesu saistītos jautājumos, kā veicināt informācijas un viedokļu apmaiņu ar koledžas administrāciju, tāpat būtu jāuzlabo sadarbība ar sporta jomas pārstāvjiem koledžā, jo vienam cilvēkam aptvert visas iniciatīvas ir ļoti grūti. ■

jūrskolas audzēkņi Gintars Muižninks un Emīls Kudums, par kuģu mehāniķu studijām informēja koledžas studenti Aleksandrs Novickis un Aleksandrs Zimičs, bet ar topošo loģistikas speciālistu studijām iepazīstināja Oļesja Baumanē, Baiba Strazdiņa un Alise Zube. Pēc audzēkņu prezentācijām klātesošie varēja noklausīties koledžas projektu speciālistes Jekaterinas Zalomovas stāstījumu par starptautisko sadarbību, tostarp arī par jauniešu apmaiņu "Erasmus+" programmas ietvaros.

Savukārt par iestāšanās noteikumiem, par to, kādi priekšmeti ir jāapgūst un kā noris pats mācību process, stāstīja mācību iestādes pedagogi. Jūrskolas mācību programmu direktore Svetlana Raksa informēja par mācību iespējām pēc 9. klases. Par koledžas līmeņa studiju programmām stāstīja Inženiertehniskās nodaļas vadītāja Marina Treguba, Kuģu vadītāju nodaļas vadītājs Mihails Mutors, kuģu vadītāju studiju programmas direktore Elīna Dimza un Studiju daļas vadītāja Marija Prusa. Kā zināms, pagājušajā mācību gadā, ņemot



vērā pieaugušo interesi par jūrskolas piedāvātajām mācību programmām, Liepājas Jūrniecības koledža kuģu vadītāju specialitātē uzņēma divas grupas, nevis vienu, kā bija plānots iepriekš. Pēc pasākuma zālē notika izziņoša ekskursija pa Liepājas Jūrniecības koledžu, ko vadīja paši audzēkņi.

Liepājas Jūrniecības koledža ir viena no vecākajām šāda veida mācību iestādēm Latvijā, kas jauniešiem gan pēc pamatskolas, gan vidusskolas beigšanas piedāvā apgūt kuģu mehāniķa, kuģu vadītāja un loģistikas speciālista profesiju, iegūstot pirmā līmeņa augstāko profesionālo izglītību.■

Topošie jūrnieki pirmo reizi piedalās "ZZ čempionātā"

Stadionā "Daugava" 11. maijā norisinājās Latvijas skolēnu vērienīgāko sporta un prāta spēļu "ZZ

čempionāts" trešais pusfināls. Lai tiktu uz pusfinālu, klasēm vai grupām sākotnēji bija jāizpilda mājas

darbs – jāizveido video par sevi, kā arī jā sagatavo klases/ grupas apraksts, ko Liepājas Jūrniecības koledžas komandai veiksmīgi izdevās veikt.

Sacensībās Liepājā pavisam piedalījās 180 klases no Kurzemes reģiona un Rīgas. Dalībnieku pulkā bija arī Liepājas Jūrniecības koledžas S-21 grupas audzēkņu komanda, kas par savu kapteini izvirzīja Eranu Dominiku Saveli. Kaut arī koledžas komandai šoreiz nepaveicās, jo pietrūka punktu, lai kvalificētos finālam, tomēr sportiskais azarts un jautri pavadītais laiks ir lielākais ieguvums, kas nostiprina pārliecību nākamajā gadā startēt atkal.

Sacensības, ko organizē "Tele2", notiek jau 11. reizi, tajās dalībnieki sacenšas dažādās atrakcijās un orientēšanās spēlēs, rādot savu veiklību un atjautību.■



Diskriminācija darba tirgū

Filipīnas ir lielākais jūrnieku darbaspēka piegādātājs pasaules tirgū. Aptuveni 300 tūkstoši filipīniešu strādā pasaules jūrās, un tieši viņi ir vieni no vismazāk aizsargātajiem darba ņēmējiem. Starptautiskā Darba organizācija (ILO) pauž viedokli, ka pastāv reāla verdzība tirdzniecības, zvejas un kruīza kuģu flotē.

Jaunā cilvēku paverdzināšana notiek uz izdevīgo karogu kuģiem, uz kuriem pamatā tiek nodarbinātas nacionālās apkalpes. Šie cilvēki faktiski tiek padarīti par vergiem, viņi strādā sliktos apstākļos un par darbu saņem neadekvāti zemu atalgojumu. Viņi ir pakļauti fiziskai, seksuālai un psiholoģiskai vardarbībai, ko īsteno *baltie virsnieki*.

Šie cilvēki nevar cerēt uz palīdzību no Filipīnu valdības, jo valsts amatpersonas, piemēram, darba tiesību biroja ierēdņi vistiešākajā veidā ir saistīti un sadarbojas ar Filipīnu jūrnieku darbā iekārtošanas kompānijām un kuģu īpašniekiem, gūstot no tiem daļu netīrās peļņas par jūrnieku vergu darbu, tāpēc nevar gaidīt, ka viņi pārstāvēs savu pilsoņu tiesības.

Nereti darba līgumā tiek minēts augstāks atalgojums, bet reāli filipīniešu jūrnieki, strādājot uz



Divkosīga jūrnieku darba tirgus politika

Tieši tā varētu raksturot visu, kas jau gadiem notiek jūrnieku darba tirgū. Lūk, tikai viens piemērs tam, cik ļoti vārdi nesaskan ar darbiem.

"Nautilus" arodbiedrība, kas pārstāv 22 tūkstošus jūrnieku Lielbritānijā, Nīderlandē un Šveicē, atzīst, ka viņus nomāc diskriminējošā atalgojuma sistēma attiecībā uz trešās pasaules valstu jūrniekiem. Viņi arī pauž viedokli, ka nevajadzētu cilvēkus šķirot pēc dzimuma, ādas krāsas vai tautības, un ar nožēlu atzīst, ka šāda diskriminācija joprojām ir realitāte. Tā, piemēram, jūrnieki, kas strādā uz Apvienotās Karalistes karoga kuģiem, ir tiesīgi saņemt valstī noteikto minimālo algu, bet tas neattiecas uz ārvalstu jūrniekiem, tāpēc izdevīgi ir algot filipīniešu jūrniekus, kuriem var maksāt ievērojami mazāk.

"Mums vajadzētu apturēt šo cilvēku izmantošanu un diskrimināciju," saka "Nautilus" līderi, tomēr

tie joprojām ir tikai skaļi saukļi bez reālas rīcības.

Arī MLC konvencija būtībā neierobežo diskrimināciju jūrnieku darba tirgū, jo tā stingri pieprasa vien to, lai jūrnieku darba samaksa atbilstu noslēgtā darba līguma prasībām, bet neviens vārds nav teikts par to, kāds tad ir tas minimums, zem kura nedrīkstētu noslīdēt jūrnieku algas, šā jautājuma izlemšanu atstājot karoga valsts ziņā. Izņēmums ir matrožu minimālā alga, kas 2017. gadā it kā nedrīkst būt zemāka par 614 dolāriem.

Šī situācija rada vēl citas problēmas, ko nākas risināt. Piemēram, Eiropas valstis ir noraizējušās, ka samazinās Eiropas jūrnieku skaits uz šo valstu kuģu īpašnieku kuģiem, jo tos no darba tirgus izspiež lētais darbaspēks.

Vārdos visi ir gatavi cīnīties pret šādu tendenci, tomēr ekonomiskais spiediens ir tik milzīgs, ka izdevīgais (lasi – lētais) darbaspēks ir Eiropas kuģu īpašnieku izdzīvošanas jautājums. ■

UZZIŅAI

Jūras virsnieku darba tirgū 18,5% kopējā darbaspēka nāk no Eiropas, tai skaitā 57,5% ir Rietumeiropas, bet 42,5% – Austrumeiropas kuģu virsnieki.

krimināliem, tā sauktajiem pirātu kuģiem, algā mēnesī saņem 250 dolāru plus vēl 50 dolāru apmaiņā pret neierobežotām virsstundām.

Lai gan formāli starptautiskā likumdošana aizsargā jūrnieku tiesības uz adekvātu atalgojumu, visbiežāk tas neattiecas uz to valstu jurisdikciju, kurā viņi strādā, jo saskaņā ar starptautiskajām jūras tiesībām kuģa karogs nosaka tā pārvaldību. Kuģu īpašnieki, kuri savus kuģus reģistrē Panamā vai Maltā, lieliski izvairās no sociālajām saistībām pret saviem darbiniekiem.

Netaisnīga attieksme pret jūrnikiem kriminālprocesu ietvaros

1917. gada 6. decembrī Helifeksas ostā Kanādā notika sadursme starp kuģiem "Mont Blanc" un "Imo". Sadursmes sekas bija katastrofālas – gandrīz 2000 cilvēku miruši, aptuveni 9000 ievainoti un vismaz 10 000 palikuši bez pajumtes. Tas tādēļ, ka "Mont Blanc" kravā sadursmes brīdī bija liels daudzums dažāda veida sprāgstvielu, ko bija paredzēts vest uz kara plosīto Eiropu. Eksperti atzina, ka negadījuma izraisīšanā vainojams "Imo", jo tas bija kuģojis pa ostas kanāla nepareizo pusi, turklāt pārsniedzot atļauto ātrumu. Lielākā daļa "Imo" apkalpes, ieskaitot kapteini, negadījuma rezultātā gāja bojā, līdz ar to viņus saukt pie atbildības vairs nebija iespējams, tomēr sabiedrība alka redzēt, ka vismaz kāds tiek sodīts par tām šausmām, ko nācies pieredzēt. Tādēļ ātri vien pēc katastrofas Kanādas prokuratūra sadursmes izraisīšanā apsūdzēja tos, kuriem bija palaimējies izdzīvot – "Mont Blanc" kapteini un loci. Vēlāk tiesa apsūdzības atcēla, bet notikusi netaisnība jau bija radījusi tālejošas sekas, piemēram, apsūdzētais locis četrus gadus nevarēja atgūt



Anete Logina (PhD),
Latvijas Jūras administrācijas
juriskonsulte

loča apliecību un bija spiests dzīvot no iekrājumiem.

Diemžēl netaisnīga attieksme pret jūrnikiem kriminālprocesu ietvaros ir sastopama ne tikai gadsimtu vecās vēstures liecībās. Tā ir realitāte arī mūsdienās. Daudzi eksperti pat argumentē, ka mūsdienās šī parādība ir kļuvusi daudz

►►► 20. lpp.

Krāpnieciski darba piedāvājumi

Nereti jūrniki uzķeras uz krāpnieciskiem darba piedāvājumiem, kad darbā iekārtošanas kompānijas pieprasa samaksu par it kā vajadzīgo dokumentu sakārtošanu, bet reizēm kā samaksa tiek noteikti procenti no algas.

Kāds Apvienotās Karalistes kuģu kapteinis, atsaucoties uz kruinga kompānijas publicēto darba piedāvājumu, vēlējās iekārtoties darbā. Viņš jau bija samaksājis kruinga kompānijai pirmo pieprasīto iemaksu, tomēr, pirms slēgt līgumu, vēlējās pārbaudīt, vai darba piedāvājums nav krāpniecisks, un vērsās pēc padoma Eiropas Kuģu kapteiņu asociāciju konfederācijā (CESMA).

CESMA reaģēja uz kapteiņa lūgumu. Kad pēc ilgām pūlēm izdevās sazināties norādīto tālruna numuru, atsaucās kāds, kas angļiski runāja ar izteiktu Nigērijas akcentu. "Port Harcourt Nigeri" izrādījās vistīrākā krāpnieku firma, kura par krietnu samaksu piedāvāja darbu uz solīdu kompāniju kuģiem, bet solītā darba reāli nemaz nebija.

Šajā gadījumā kapteinis ietaupīja līdzekļus, jo nesamaksāja visu pieprasīto summu, bet CESMA atzīst, ka diemžēl nav iespējams brīdināt katru, kurš, meklējot darbu, var sastapties ar negodīgu kompāniju tukšiem solījumiem par solīdu samaksu.

Arī ITF brīdina jūrnikus, ka jāuzmanās, piemēram, no e-pasta vēstulēm, kurās interesentiem tiek piedāvāts augsti apmaksāts darbs uz "Princess Cruise Line Australia" kruīza kuģiem. ITF norāda, ka aizdomīgā e-pasta adrese, uz kuru darba pretendents jānosūta savs CV, beidzas ar "su". Jūrnikiem vajadzētu būt uzmanīgiem un neiekrīst uz krāpnieciskiem darba piedāvājumiem, jo, samaksājot atlīdzību par iekārtošanu darbā, viņi piedzīvos tikai vilšanos: darba nebūs, bet krāpnieku firma būs pazudusi bez pēdām. Ja kādu interesē darbs uz kompānijas "Princess Cruises" kuģiem, informāciju par vakantajām darba vietām vajadzētu meklēt kompānijas mājas lapā: <http://www.princess.com>.





►►► 19. lpp.

izplatītāka nekā pagātnē. Ieskatam divi piemēri.

2002. gada 19. novembrī kuģis "Prestige" pārlūza uz pusēm un nogrima Atlantijas okeānā aptuveni 260 km uz rietumiem no Vigo pilsētas Spānijā. Sekas: vairāk nekā 60 000 tonnu izlijušas naftas, kas piesārņoja aptuveni 200 km piekrastes Spānijā un Francijā. Pirms kuģis nogrima, kuģa kapteinis savlaicīgi pieprasīja apkāpes evakuāciju, bet pats kopā ar vecāko stūrmani un vecāko mehāniķi brīvprātīgi palika uz kuģa, lai censtos to glābt. 15. novembra vakarā arī šie nesavītie vīri tomēr tika evakuēti no kuģa, jo viņu turpmāka atrašanās uz tā kļuva pārāk bīstama. Uzreiz pēc ierašanās krastā trijotne tika aizvesta uz nopratināšanu. Nopratināšana ilga vairākas stundas, līdz pat aptuveni pieciem no rīta, neskatoties uz kapteiņa vairākkārtējiem lūgumiem ļaut atpūsties (vīri bija aptuveni 60 stundu nepārtraukti aizņemti, iepriekš ar kuģa glābšanu un tagad ar nopratināšanu). Pēc nopratināšanas kapteini aizturēja, pamatojums šādai aizturēšanai bija nepietiekams, bet drošības nauda par viņa atbrīvošanu tika noteikta neadekvāti liela – trīs miljoni eiro. Kapteinis šo summu samaksāt nevarēja, tādēļ gandrīz trīs mēnešus bija spiests pavadīt apcietinājumā. Pēc tam aptuveni divus gadus viņš pavadīja mājas arestā Spānijā stingrā policijas uzraudzībā. Lietas izmeklēšana un tiesvedība ilga vairāk nekā 13 gadus. Pirmās un otrās instances tiesas nosprieda, ka kapteinis nav vainojams piesārņojuma izraisīšanā, bet Spānijas Augstākā

tiesa – tiesu instance, kura principā ir tiesīga izskatīt tikai procesuāla rakstura jautājumus, bet nav tiesīga pārvērtēt paša nozieguma elementus, kuri jau ir detalizēti izanalizēti zemākās instancēs, – negaidīti, kapteinim pat klāt neesot, 2016. gada janvārī nosprieda, ka viņš ir vainīgs.

2007. gada 6. jūlijā kuģis "Coral Sea" izgāja no Gvajakilas ostas Ekvadorā, lai nogādātu banānu kravu dažādās ostās Vidusjūrā. Izkraujot kravu Aigio ostā Grieķijā, divās banānu kastēs tika atrasti 51,6 kg kokaīna. Nekavējoties tika arestēti kuģa kapteinis, vecākais stūrmanis un bocmanis, neskatoties uz to, ka nebija absolūti nekādu pierādījumu tam, ka attiecīgie jūrniki ir iesaistīti narkotiku kontrabandā vai ziņāja par to. Kad atbildīgajai amatpersonai tika vaicāts: "Kas jums ir pret šiem cilvēkiem?", tā atbildēja:



"Nekas, bet man ir 52 kilogrami narkotiku, un man ir kāds jāarestē." Nākamās 16 mēnešus kuģa kapteinis pavadīja aizrestēm, sākotnēji policijā, pēc tam stingrā režīma cietumā. Pirmās instances tiesa notiesāja viņu uz 14 gadiem cietumā. Otrās instances tiesa pilnībā ataisnoja kapteini, bet netaisnība

jau atkal bija radījusi tālejošas sekas – kapteiņa karjera bija sabojāta, viņam radās smagas garīgās veselības problēmas, un pēc kāda laika viņš izdarīja pašnāvību.

Kopš 90. gadu beigām starptautiskā jūrniecības sabiedrība ir aktīvi centusies risināt minēto problēmu. Ir veikti dažādi pētījumi, pieņemtas Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) un Starptautiskās Darba organizācijas (ILO) kopīgas Vadlīnijas par taisnīgu attieksmi pret jūrnikiem jūras negadījuma gadījumā (*IMO/ILO Guidelines on the fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident*). Tomēr līdzšinējās aktivitātes diemžēl nav devušas gaidīto rezultātu. Tādējādi nepieciešamas jaunas idejas gan attiecībā uz atbilstošu normatīvo regulējumu, gan attiecībā uz praktiskām darbībām. Varbūt nepieciešamas daudz detalizētākas un citāda satura IMO/ILO vadlīnijas, piemēram, tādas, kas nosaka visu jūrlietu jomas pārkāpumu relatīvo smagumu un atbilstošus sodus, kā arī tos pārkāpumus, par kuriem kriminālsods nav piemērojams vispār? Varbūt nepieciešams izstrādāt obligāti saistošu konvenciju par kriminālatbildību jūrniecības jomā, it īpaši ņemot vērā, ka esošās IMO konvencijas attiecīgo atbildību regulē fragmentāri, nekonsekventi, brīžiem pat neatbilstoši cilvēktiesībām un vispārīgajiem krimināltiesību principiem? Varbūt vajag par attiecīgo problēmu daudz vairāk runāt ar tiem, kuri ir atbildīgi par kriminālprocesu virzību, respektīvi, policistiem, prokuroriem, tiesnešiem? Varbūt vajag palīdzēt ar viņu apmācību specifiskos jūrniecības jautājumos? Arī paši jūrniki, domājams, neatteiktos no plašākas informācijas par viņu tiesībām kriminālprocesa ietvaros (tiesībām uz brīvību, tiesībām netikt pakļautiem cieņu pazemojošiem apiešanās un sodīšanas veidiem, nevainīguma prezumpciju, tiesībām uz aizstāvību, tiesībām uz tulkunāšanu, tiesībām uz lietas izskatīšanu savlaicīgā termiņā, tiesībām uz lietas izskatīšanu apsūdzētajam klātesot utt.), kā arī no ieteikumiem, kā rīkoties, ja šīs tiesības viņuprāt tiek pārkāptas. ■

Anete Logina (PhD),
Latvijas Jūras administrācijas juriskonsulte

Likumdošanas nepilnības ļauj turēt aizdomās un tiesāt nevainīgu cilvēku

Žurnālā “Jūrnieks” jau bija aprakstīts patiess stāsts par Latvijas kapteini, kurš strādā kādā Vācijas kuģošanas kompānijā un mēnesi pavadīja Ekvadoras cietumā, jo tika apsūdzēts narkotiku kontrabandā un pat turēts aizdomās par to, ka ir noziedzīga narkotiku pārvadātāju grupējuma organizētājs un vadītājs. Kapteiņa vārds arī tagad netiek minēts, bet notikušais ir spilgts piemērs tam, cik neapskaužamā situācijā var nonākt kapteinis, kurš ir atbildīgs par visu, kas notiek uz kuģa. Arī tad, ja nav vainīgs.

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

Mūsu kuģi pārmeklēja policija ar suņiem un atrada 31 kilogramu tīra kokaīna, kas bija paslēpts konteinerā. Nevis kravā – banānu kastēs, bet īpaši šādam nolūkam izveidotā slēpnī konteinerā iekšpusē tajā vietā, kur konteinerā atrodas aprīkojums, kas saistīts ar ventilācijas lūku. Izrādās, ka vajag tikai atskrūvēt pāris skrūves, lai varētu atvērt vāku un paslēpt kontrabandas preci, tāpēc tiem, kas to izdarīja, nevajadzēja bojāt uzlikto plombu. Narkotikas tika atrastas tikai dažas stundas pēc tam, kad krava bija iekrauta kuģī.

Visbeidzot policija mani aicināja krastā, lai nopratinātu un policijas birojā kārtotu formalitātes. Zvanīju kompānijai un tās pārstāvniecībai Ekvadorā, lai konsultētos, kā rīkoties, jo zināju – kamēr esmu uz kuģa, mani no tā nevar paņemt nost bez Interpola, bet, tiklīdz nokāpsu

krastā, esmu uz svešas zemes un tieku pakļauts tās likumiem. Ko darīt – iet vai neiet? Kompānijas politika un nostāja bija, ka vajag sadarboties ar vietējās varas pārstāvjiem. Es gāju sadarboties un tiku apcietināts.

Pratināja mani, divus tehniskos darbiniekus, kuri apkalpo konteinerus un veic to pārbaudes, kā arī vietējās apsardzes darbiniekus. Kad pratināšana bija beigusies, domāju, ka varēšu atgriezties uz sava



kuģa, bet advokāts, ko pēc likuma man piešķīra, paziņoja, ka jābrauc uz centrālo policijas nodaļu. Protestēju – uz kāda pamata, bet policija piedraudēja, ka pielietos spēku, ja es pretošos. Saprātu, ka jāsauc “P&I” kompānijas apdrošinātāji, jo no kroņa advokāta nekas labs nav gaidāms.

Sazvanīju Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra vadītāju un Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas prezidentu Jāzepu Spridzānu, kurš man deva noderīgus padomus, skaidroja reālo situāciju un brīdināja, ka vairāki kapteiņi ir apcietināti un jau ilgu laiku netiek atbrīvoti, jo likums paredz, ja kaut kas notiek

uz kuģa, par visu atbild kapteinis – vainīgs un viss. Tieši to pašu teica arī vietējās varas pārstāvis – apgabala prokurors: par visu, kas notiek uz kuģa, atbild kapteinis, un tieši kapteinis ir vainīgs kaut vai tikai tāpēc, ka ir kapteinis.

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

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

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

Jūrnieka darba un drošības garants ir koplīgums

“Lai jūrnieks būtu drošs par savu darbu un tiesībām, pirms kontrakta parakstīšanas viņam jānoskaidro, vai konkrētajam kuģim ir noslēgts koplīgums ar arodbiedrību. Ir ļoti svarīgi, lai koplīgums attiektos tieši uz konkrēto kuģi, jo saskaņā ar starptautisko praksi īpašnieka vai menedžmenta kompānijas slēgtais koplīgums automātiski neattiecas uz visiem kuģiem. Koplīgumam ir jābūt pievienotam kuģu sarakstam, uz kuriem tas attiecas. Nav svarīgi, vai līgums ir ar Latvijas, Vācijas, Krievijas, Norvēģijas vai kādas citas valsts jūrnieku arodbiedrību, galvenais, lai šī arodbiedrība ir ITF (Starptautiskā Transporta darbinieku arodbiedrību federācija) biedrs. Tas ir būtiski, jo ir arī tā dēvētās “dzeltenās” arodbiedrības, tādas reizēm fiktīvi izveido paši kuģu īpašnieki. To visu var vienkārši pārbaudīt – ir speciāla aplikācija, ko var ielādēt mobilajā telefonā, var arī piezvanīt uz arodbiedrību un palūgt, lai pārbauda,” skaidro Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības prezidents Igors Pavlovs.

Koplīgumā ir atrunāts viss gan par darba laiku, gan darba apstākļiem, ēdināšanu, slimības un nelaimes gadījumiem, repatriāciju atbilstoši MLC konvencijas prasībām, turklāt koplīgumos nosacījumi nereti ir vēl labvēlīgāki jūrniekiem. I. Pavlovs uzsver, ka darba līgumā vajadzētu būt ierakstītam, ka koplīgums, kas noslēgts starp to un to, attiecas uz šo jūrnieku. Piemēram, darba līgumā darba laiks var nebūt minēts, bet tas noteikti būs koplīgumā.

Nereti arī paši kuģu īpašnieki ir ieinteresēti, lai uz viņu kuģiem būtu noslēgts koplīgums, jo tam var būt izšķiroša nozīme cīņā par kravu. Fraktētājs zina – ja ir koplīgums, tad viņam nav jābaidās no problēmām, kas varētu rasties starp īpašnieku un apkalpi, nav jābaidās no streikiem vai citām nepatīkšanām, kas varētu kavēt kravas piegādi noteiktajā laikā.



Uz apmēram 60% pasaules kuģu attiecas koplīgumi, kas slēgti ar ITF arodbiedrībām. “Pārējie strādā, kā nu Dievs devis. Tas gan nenozīmē, ka tur viss automātiski būs slikti, nepavisam. Taču šādos gadījumos jūrniekam ļoti rūpīgi vajadzētu izlasīt visu, kas līgumā rakstīts, arī to, kas rakstīts ar maziem burtiņiem! Vajadzētu sīki izjaust: kā ir tas un kā ir tas? Jā, tas nav vienkārši. Protams, pastāv iespēja, ka šādam “ziņkārīgam” jūrniekam pasaka, lai meklē darbu citur! Diemžēl patiesība ir tāda, ka nereti vienīgais, kas interesē jūrnieku, slēdzot kontraktu, ir alga,” piebilst I. Pavlovs.

Saskaņā ar MLC konvenciju kuģa īpašniekam ir pienākums nodrošināt, lai apkalpe būtu sīki iepazīstināta ar visu darba līguma saturu. Taču reālajā dzīvē, ja jūrnieks pats nejautā, tad viņam arī nekas skaidrots netiek.

Koplīgums attiecas arī uz tiem jūrniekiem, kuri nav arodbiedrības biedri. “Varētu jau teikt, ka tā ir tāda “vājā vieta” arodbiedrībai, bet mēs to tā neuztveram. Piemēram, ar “Tallink” mēs slēdzam koplīgumu saskaņā ar Latvijas Darba likumu un likumu “Par

darba koplīgumiem”, un šajā gadījumā būtu iespējams norādīt, ka koplīgums attiecas tikai uz arodbiedrības biedriem. Taču tā mēs nedarām,” saka arodbiedrības prezidents.

Arodbiedrības galvenais uzdevums ir radīt sakārtotu vidi jūrniecībā un tās darba tirgū. “Taču jūrnieki nereti domā, ka arodbiedrība ir tāpēc, lai būtu kur griezties, ja radušās kādas problēmas. Tas ir tāpat kā ar policiju – mēs to uzturam, maksājot nodokļus. Bet kāpēc policija mums ir vajadzīga? Vai tāpēc, lai mēs varētu dzīvot drošā vidē, vai tāpēc, lai mums būtu kur griezties, ja kaut kas slihts ir noticis? Laimīgs tas cilvēks, kuram nekad nav nācies vērsties policijā, un laimīgs tas jūrnieks, kuram nav vajadzējis meklēt palīdzību arodbiedrībā!” skaidro I. Pavlovs.

Mūsdienās arī uz kuģiem ir pieejami modernie sakaru līdzekļi, un jebkurā gadījumā labāk ir sazināties ar arodbiedrību un pajautāt padomu, nevis pieļaut kādu grūti labojamu kļūdu. “Piemēram, jūrnieks ir jānoraksta no kuģa slimības dēļ. Ir svarīgi, lai saslimšanas gadījumus uz kuģa tiktu dokumentēti – ar ierakstu kuģa žurnālā, ar iesniegumu kapteinim. Ir svarīgi, vai tā ir trauma vai slimība, teiksim, ja sāp mugura. Ja cilvēks ir saslimis, tad kompānija apmaksā ārstēšanās izdevumus līdz 130 dienām, ja tas ir bijis nelaimes gadījums, tad līdz atveseļošanās brīdim. Mums nācies saskarties ar konkrētiem gadījumiem, piemēram, jūrniekam uz kuģa sāp vēders. Vajadzētu ziņot kapteinim, vajadzētu apmeklēt ārstu. Tūlīt būs Roterdamas osta, tur varētu doties pie ārsta, bet tur būs mana maiņa. Nu pacietīšos līdz mājām! Un jūrnieks tiek norakstīts no kuģa sakarā ar kontrakta izbeigšanos. Aizbrauc mājās, aiziet pie ārsta, problēma var būt nopietna, taču neviens slimības lapu neapmaksās, ārstēšanos nekompensēs.

Var gadīties vēl trakāk – ārstēšanās nelīdz, jūrnieks aiziet aizsaulē, bet ģimene nekādu kompensāciju nesaņems! Lai tā nenotiktu, jūrniekam vajadzētu apmeklēt ārstu un norakstīties no kuģa slimības, nevis kontrakta beigšanās dēļ. Bieži vien jūrnieki, īpaši gados vecākie, savas veselības problēmas slēpj, jo kam tad vajadzīgs slims jūrnieks! Nu nevajag tā darīt. Jā, ir jūrnieki, kuriem ir privātās apdrošināšanas polises. Taču nosacījumi koplīgumā noteikti ir daudz izdevīgāki,” uzsver I. Pavlovs.

Arodbiedrībā bieži vēršas jūrnieki ar jautājumiem par pensiju. Nu kā tā var būt, ka es visu mūžu esmu strādājis, bet man nav pensijas? “Ir jāsaprot, ka pensija nerodas ne no kā, ja nav ne maksāts sociālais nodoklis, ne arī veidoti uzkrājumi. Iespējas ir dažādas. Var maksāt brīvprātīgi sociālo nodokli, var maksāt pensiju fondos, var veidot depozītu “Jūrnieku forumā”, var kaut vai ieguldīt līdzekļus nekustamajā īpašumā, bet nevar cerēt uz nodrošinātām vecumdienām, nemaksājot vispār neko. Bieži vien cilvēki nesaprot, kas ir ienākuma nodoklis un kas ir sociālais nodoklis. No ienākuma nodokļa pensija neveidojas. Lai varētu cerēt kaut uz minimālu pensiju, iemaksu likmei mēnesī jābūt ap 100 eiro, ne mazāk. Un svarīgs nav darba stāžs, bet gan nostrādātie gadi, kuru laikā maksāts sociālais nodoklis. Minimālais sociālo iemaksu periods valsts pensijas saņemšanai ir 20 gadu. Taču jūrniekam jāsaprot: ja viņš strādā sešus mēnešus gadā, tad arī nodokli maksā sešus mēnešus gadā. Tātad vai nu jānostrādā 40 gadu, vai arī nodoklis jāmaksā par 12 mēnešiem gadā. Labi, kapteiņi vai vecākie mehāniķi to samaksās, bet ierindas jūrnieki? 1200 eiro gadā – nereti matrozim tā ir viena mēneša alga.”

Jautājumi, kuru risināšanai jūrnieki meklē palīdzību arodbiedrībā, ir daudz un dažādi. Igors Pavlovs vēlreiz uzsver – lasiet koplīguma nosacījumus! Un laikus zvaniet uz arodbiedrību un konsultējieties, zvaniet, kaut vai lai pajautātu, vai informēt kapteini par vēdera sāpēm!■

Vislielāko problēmu pamatā ir alkatība

“Jautājums ir tāds: ar ko cilvēks gatavs riskēt, lai sasniegtu savu mērķi? Lielākā daļa attīstīto valstu jūrnieku labi pārzina sistēmu, zina, kādas ir iespējas virzīties uz augšu pa karjeras kāpnēm. Problēmas rodas tad, ja jūrnieks mēģina šo sistēmu apiet, mēģina tikt pie darba, kura veikšanai viņam nav atbilstošas kvalifikācijas. Meklē nelikumīgus ceļus, lai nokļūtu tur, kur viņam nevajag būt. Lielākoties visu nelaimju pamatā ir alkatība – solīta liela alga tiek vērtēta augstāk par stabilām garantijām. Ja tiek solītas milzīgas algas, daudz lielākas, nekā par tādu pašu darbu stabilās kompānijās, tad tas jau ir iemesls aizdomām, ka kaut kas tur nav kārtībā. Diemžēl nereti ir gadījumi, kad jūrnieki ar zemu kvalifikāciju vai sliktu veselību piekrīt šaubīgiem darījumiem,” skaidro Latvijas Kuģu apkalpju komplektēšanas kompāniju asociācijas (“Latcrewcompass”) valdes priekšsēdētājs kapteinis Aleksandrs Nadežņikovs.

Runājot par jaunajiem jūrniekiem, kuri dodas savos pirmajos reisos un daudz ko vēl nezina, A. Nadežņikovs atzīst, ka cilvēkam bez darba pieredzes, protams, ir grūtāk orientēties. “Taču katrs speciālists mācību laikā ir bijis praksē. Tas ir laiks, kad ir jāpēta situācija, jāiegūst pieredze, jāizdara secinājumi. Nu, piemēram, atnāk pie mums kadets. Viņš ātri saprot, kāda ir sistēma, kādas ir loģiskās un likumīgās iespējas virzīties pa karjeras kāpnēm, līdz ar to – kādu algu viņš varēs saņemt katrā šīs sistēmas posmā. Bet viņam gribas apiet sistēmu un virzīties uz augšu ātrāk. Kompānijās, kas dod stabilas garantijas, tas nav iespējams. Viņš meklēs kompāniju, kas strādā pēc citiem principiem, un tur saņems savus zilumus.”

Šodien jūrniekam dzīvi atvieglo modernās tehnoloģijas, tās arī dod iespēju izvairīties no mulķīgām kļūdām. “Ir taču internets, ir pieejama informācija, datu bāzes. Neesiet slinki, izmantojiet to! Pārbaudiet,



kas atrodams par kompāniju, kas atrodams par kuģi, uz kura gatavojaties strādāt! Nav arī tā, ka jauns kuģis noteikti būs labs un vecs kuģis noteikti būs slikts. Ir dažādi aspekti, kas jāņem vērā. Pats svarīgākais – jūrniekam pašam ir jāinteresējas, jāizrāda iniciatīva. Ja viņam viss ir vienaldzīgs, tad kuru var vainot?” saka A. Nadežņikovs.

Kruinga menedžeris ir ieinteresēts atrast speciālistu, aizsūtīt uz kuģi un saņemt naudu par savu darbu. Taču, ja viņš būs aizsūtījis nederīgu speciālistu, tad ne tikai naudu nesaņems, bet būs vēl arī pretenzijas no kuģošanas kompānijas. “Gadās kruinga kompānijas, kas gatavas aizsūtīt jūrnieku strādāt, pat nezinot, kas tas par kuģi un kas ir tā īpašnieks. Taču Latvijā kuģu apkalpju komplektēšanas kompānijas tiek stingri uzraudzītas, to dara Latvijas Jūras administrācija. Jūrnieku reģistrs pieprasa sadarbības līgumus, pieprasa visu informāciju par to, kur cilvēki tiek nosūtīti. Šīs prasības apiet nav iespējams.”

“Latcrewcompass” apvieno 17 menedžmenta un kruinga kompānijas, un kapteinis Nadežņikovs uzsver, ka līdz šim ne reizes nav saņemta informācija par kādas kompānijas

►►► 23. lpp.

šaubīgiem darījumiem, par gadījumiem, kad jūrnieks nebūtu saņēmis solītās garantijas vai solīto algu. "Protams, var gadīties bankrotēšanas gadījumi, no tiem diemžēl simtprocentīgi pasargāts nav nevienš, taču tad kompānijas tiek piespiestas vispirms izmaksāt algas jūrniekiem. Par to rūpējas arodbiedrība," saka A. Nadežņikovs.

Situācija ir daudz sarežģītāka, ja jūrnieks meklē darbu "pa tiešo", neizmantojot kruinga kompāniju starpniecību. Tāda iespēja pastāv. Bet, ja rodas kādas problēmas, no kā tad prasīt atbildību?

Problēmas var radīt jebkura līguma parakstīšana, to neizlasot vai nesaprotot izlasīto. "Gadās, ka jūrnieks nepārvalda angļu valodu, bet viņš mierīgi paraksta līgumu angļu valodā, kaut gan nesaprot, ko ir

parakstījis. Šī ir galvenokārt gados vecāku jūrnieku problēma," piebilst "Latcrewcompass" vadītājs.

Jūrniecībā ir pietiekami daudz konvenciju, kas aizsargā gan kuģus, gan jūrniekus. Taču cilvēkam pašam ir jāorientējas nozares likumdošanā, kaut vai minimāli, par viņam svarīgākajiem jautājumiem.

Jūrniekiem sāpīgs ir jautājums par pensijām, par to visbiežāk sāk domāt un interesēties tikai tad, kad pensijas gadi jau tuvojas. "Nav nopietni, ja jūrnieks visu mūžu ir strādājis, nemaksājot ne sociālo nodokli, ne arī veicot iemaksas pensiju fondos, un tad 65 gadu vecumā atnāk pie manis un prasa: ko lai tagad daru? Man nav pensijas! Par to ir jādomā laikus! To skaidrojam mēs, to skaidro arī arodbiedrība, bet cilvēki neklausās."

A. Nadežņikovs atzīst, ka bieži vien arī pašu jūrnieku uzvedība rada problēmas. "Es bieži braucu komandējumos, un lidostās gadās redzēt jūrniekus, kuri lieto alkoholu un uzvedas, es teiktu, visai nepatīkami. Kas vainīgs, ja viņi iekuļas nepatīkšanās? Kruinga kompānija? Jāsaprot, ka ir valstis, kur par alkohola lietošanu draud visdrakoniskākie sodi, tai skaitā apcietinājums. Un izklūst no cietuma tādos gadījumos ir vairāk nekā sarežģīti. Ne mazāk bīstama ir iesaistīšanās kriminālās darbībās – narkotiku pārvadāšanā, kontrabandā. Un atkal pie vainas ir tikai alkatība. Nu kam cilvēkam galva dota? Nedomāšana līdz – tā ir attieksme! Ir jādomā, ir jāpārbauda, ir jāizdara secinājumi! Mēs taču esam domājošas būtnes!" uzsver Latvijas Kuģu apkalpju komplektēšanas kompāniju asociācijas valdes priekšsēdētājs.■

Pirms parakstīt, ir uzmanīgi jāizlasa Jūrnieka ABC

Visiem jūrniekiem pirms došanās jūrā ir jāparaksta darba līgums, bet, pirms to parakstīt, līgumu vajadzētu uzmanīgi izlasīt. Diemžēl jūrnieki bieži vien neizmanto savas tiesības un ne vienmēr un ne visi nopietni uztver brīdinājumus. Nereti, nonākuši sarežģītā situācijā, piemēram, nesāņemot darba algu, jūrnieki atzīstas, ka darba līgumu parakstījuši, to nemaz neizlasot.

Jau kopā 1729. gada Anglijā ar likumu ir noteikts, ka ar jūrniekiem jānoslēdz rakstisks darba līgums, un nu jau gadsimtiem ilgi darba līgumā tiek noteikti jūrnieka pienākumi un tiesības, darba alga, darba stundas un reisa ilgums. Šāda prasība ir spēkā arī lielākajā daļā jūras valstu, un to paredz arī Starptautiskās Darba organizācijas konvencija.

Jums ir pienākums: lasīt un izprast līgumā rakstīto.

Jums ir tiesības: pirms līgumu parakstāt, saņemt paskaidrojumus un saprast tajā teikto.

Nekad neparakstiet tukšu līgumu. Līgumā ir jābūt uzskaitītiem visiem noteikumiem, īpaši tas attiecas uz algas apmēru.

Neparakstiet nekādus papildu vai slepenus līgumus, jo slepenie līgumi ir domāti, lai kādu apkrāptu, un šis kāds, iespējams, esat jūs pats.

Neuzņemieties citus līguma nosacījumus, vien tos, kas attiecas uz tiešo darbu, jo argumenti, ka iepriekšējā darba līgumā jums vai kādam citam ir bijuši šādi nosacījumi, nekādā veidā nevar ietekmēt jauno līgumu.

Ja šaubāties, lasiet savu līgumu vēlreiz.

Lai gan ir noteikta prasība, ka nepieciešams rakstisks darba līgums, tomēr katrs līgums ir individuāls, tāpēc arī atšķirīgs, taču ir dažas kopīgas iezīmes:

■ ir iespējami koplīgumi (CBA). Tie ir līgumi, kas noslēgti starp

kuģa īpašnieku un jūrnieku arodbiedrību, kura pārstāv jūsu intereses. CBA līgumos parasti samaksas apmērs un darba nosacījumi attiecas uz konkrētu kuģi vai konkrētu kuģošanas kompāniju;

■ kopējais kuģa apkalpes līgums (TCC). Tas ir darba kopīgums, kas atbilst ITF obligātajiem standartiem;

■ ITF standarta līgums.

■ POEA standarta līgums, kas reglamentē filipīniešu jūrnieku nodarbināšanu.

Vienmēr uzstājiet, ka rakstiskam līguma eksemplāram ir jābūt pie jums. Tās ir jūsu tiesība, jo mutisku vienošanos ir praktiski neiespējami pierādīt.■



Kā jūrnieki kļūst par vergiem uz kuģiem?

Astoņpadsmitajā gadsimtā, kad plauka un zēla vergu kuģu bizness, maz bija tādu jūrnieku, kas labprātīgi vēlējās strādāt uz šiem kuģiem, tāpēc, lai nokomplektētu apkalpes, kapteiņi lika lietā dažādas blēdības. Parasti jūrniekus savervēja krogos, un nereti kapteiņi maksāja krodziniekiem, lai tie palīdz darbaspēka vervēšanā. Vispirms krodzinieks deva dzert uz krīta, un, kad cilvēks nespēja samaksāt parādu, viņš bija spiests nolīgt darbā uz vergu kuģa, lai nevajadzētu iet cietumā. Kāds tālaika vergu kuģa kapteinis Džons Ņūtons savās atmiņās rakstīja: “Lielākoties apkalpi komplektējām no sabiedrības pabirām – likuma pārkāpējiem, zagļiem un bijušajiem cietumniekiem.” Tomēr uz vergu kuģiem netrūka arī profesionālu jūrnieku un speciālistu, bet diemžēl šo kuģu apkalpes gandrīz vienmēr pašas kļuva par tādām kā vergiem gan darba apstākļu, gan kuģa virsnieku attieksmes, gan darba samaksas, gan arī citu iemeslu dēļ.

Ar skumjām nākas atzīt, ka ļoti līdīga sistēma darbojas arī mūsdienā jūrnieku darba tirgū. Jūrnieki, kas vēlas godīgi stādāt un pelnīt, nonāk uz vergu kuģiem, nereti bez iespējas tikt no tiem nost vai būt izglābtiem. Šo jūrnieku stāsti 21. gadsimtā šķiet visai šausminoši. Negodīgi darba devēji un negodīgas darbā iekārtošanas kompānijas jūrniekus padara par vergiem, bet nelaimē nonākušajiem cilvēkiem nav kur meklēt palīdzību, jo kruinga kompānijas strādā uz vienu roku ar kuģu īpašniekiem un pieder pie noziedzīgās starptautiskās jūrnieku tirdzniecības shēmas.

Ir salīdzinoši daudz informācijas par cilvēku tirdzniecību seksuālajai

ekspluatācijai, bet maz zināms par cilvēku tirdzniecību piespiedu darbam komerciālajā zvejā un kuģošanas nozarē. Vairāk zināms par Dienvidaustrumāzijas darbaspēka paverdzināšanu, bet informācija par Eiropas un bijušo padomju republiku jūrnieku piespiedu izmantošanu, liekot lietā tādas metodes kā nolaušana, krāpšana, maldināšana, varas izrādīšana, ir ļoti skopa. Izņemot cilvēku neaizsargātību, vervēšana notiek ar draudiem un spēku.

Lai gan ANO Konvencija pret transnacionālo organizēto noziedzību papildināta ar Protokolu par cilvēku tirdzniecības novēršanu, apkarošanu un vainīgo sodīšanu par šādām darbībām, trešās pasaules valstīs

personāla atlases aģentūras neso dīti darbojas kā cilvēku kontrabandas ķēdes posms. Diemžēl cilvēki, kas būtībā padarīti par vergiem, baidās publiski atzīt savu neapskauzamo situāciju un nav gatavi stāstīt par to, kā nonākuši verdzībā un ko piedzīvojuši, tāpēc ir grūti atklāt cilvēku tirdzniecības gadījumus un sodīt vainīgos.

Viens no veidiem, kā cīnīties ar cilvēku tirdzniecību un paverdzināšanu, ir sabiedrības informēšana par tās tiesībām. Tomēr vissvarīgākās ir un paliek jūrnieku liecības, kuras nav viegli iegūt, bet, ja izdodas, tad tās ir sirdi plosošas atzišanās par pārdzīvoto.

►►► 25. lpp.

Ņujorkas zinātniskās pētniecības institūta NEXUS darbinieki veica pētījumu par jūrnieku paverdzināšanu, un viņiem izdevās iegūt 46 Ukrainas jūrnieku liecības, kuri piekrita dalīties savā neapskaužamajā piecu gadu pieredzē par darbu jūrniecības un zvejniecības nozarē. Trīsdesmit astoņi no šiem jūrniekiem tika "pārdoti" uz Krieviju, septiņi uz Turciju, viens uz Dienvidkoreju. Šie cilvēki atklāja, kā bija pieņemti darba un kā nogādāti darba vietā. Tas zinātniekiem ļāva izdarīt secinājumus par notiekošo nelegālajā darba tirgū, atklājot vājās vietas.

Ukrainas jūrnieki, kuri bija pakļauti spaidu darbiem, bija vecumā no 18 līdz 71 gadam, 60% no tiem bija ģimenes cilvēki. Tā kā Ukrainā ekonomiskās situācijas dēļ tikt pie labi apmaksāta darba ir visai problemātiski, vervētājiem nenācās grūti cilvēkus ievilināt savos tīklos. Patiesību sakot, cilvēki, kurus savervēja, nebija nekvalificēts darbaspēks, pamatā tie bija kapteiņi, kapteiņa palīgi, pavāri, elektromehāniķi. Dažādu iemeslu pēc (piemēram, angļu valodas nezināšana) viņiem bija problēmas iekārtoties darbā uz kuģiem, bet spēcīga vēlme strādāt jūrā bija papildu motivācija, lai piekristu piedāvātajam darbam.

37% respondentu bija izlasījuši kuģu apkalpju komplektēšanas kompāniju darba sludinājumus. Jūrnieki ticēja, ka šīs kompānijas ir drošas aģentūras, kas nosūta jūrniekus pie likumīgiem darba devējiem, viņiem pat prātā nevarēja ienākt, ka kruinga kompānijas lieliski apzinās, kur un kādam darbam jūrnieki tiek līgti.

Neizlasi līgumu un kļūsti par vergu

Tie, kurus saļīga darbam Krievijā, darbā iekārtošanas kompānijām maksāja atlīdzību, bet tiem, kuri devās uz Turciju, nebija nekādu saistošu maksājumu, viņi darba līgumus slēdza tieši ar kuģu īpašniekiem Turcijā. Krievijā jūrnieki devās strādāt uz kuģiem zem Krievijas karoga, Turcijā – zem Panamas karoga, bet Dienvidkoreijā jūrnieks nolīga strādāt uz zvejas platformas bez tiesībām nokāpt krastā.

Šķietami viss bija likuma ietvaros, jo darbā viņi devās ar legāliem dokumentiem. Tomēr ir kāda lieta, ko jūrnieki nekad nedrīkst aizmirst: pirms parakstīt darba līgumu, tas vispirms jāizlasa. Diemžēl šo svarīgo lietu jūrnieki nez kāpēc uzskata par mazsvarīgu. Arī aprakstītajā gadījumā tas bija tieši tā. Jūrniekiem jau ilgāku laiku nebija izdevies atrast darbu, tāpēc viņi bija kļuvuši nekritiski pret darba piedāvājumiem un vismazāk vēribas, protams, vēltija darba līguma nosacījumiem, tādējādi paši parakstot sev verdzības spriedumu. Tie septiņi, kuri slēdza darba līgumus ar kuģu īpašniekiem Turcijā, nemaz nevarēja līgumus izlasīt, jo tie bija turku valodā, kurā viņi nesaprata ne vārda.

Darbs bez brīvdienām

Visbiežāk spaidu darbi jūrā ir saistīti ar zvejniecību. Tieši tā notika ar tiem jūrniekiem, kuri bija nolīgti darbā uz Krievijas karoga kuģiem. Kuģu aģenti viņus nogādāja jūrā uz zvejas kuģiem, kur tiem vajadzēja nodarboties ar nelegālu krabju zveju. Jūrniekus sagaidīja darbs septiņas dienas nedēļā 18 līdz 20 stundas dienā. Dzīves un darba apstākļi bija vairāk nekā bēdīgi, trūka pārtikas un dzeramā ūdens, mocīja slimības un traumas, pie kurām noveda tas, ka uz kuģiem netika ievēroti nekādi darba drošības noteikumi. Daudzi jūrnieki sirga ar sirds un asinsvadu slimībām, aknu disfunkciju, urīnpūšļa iekaisumu, vēl citus mocīja zobu sāpes.

Indonēzijas Jūras lietu ministrijai sadarībā ar Kambodžas un Laosas varas iestādēm izdevās atbrīvot gandrīz 600 cilvēku, kuri gadiem necilvēcīgos apstākļos vergoja uz Taizemes zvejas kuģiem. Vēl vairāki simti gaida atbrīvošanu no spaidu darbiem.

Tajos retajos gadījumos, kad kuģi iegāja ostā, jūrniekiem bija aizliegts nokāpt krastā, un viņi nemaz to nevarēja izdarīt, jo bija atņemti dokumenti. Turcijas kuģu īpašnieki pat piedraudēja, ka katru, kas nokāps krastā, sagaida arests un Turcijas cietums. Jūrnieki, protams, no tā baidījās, jo zināja par necilvēciskajiem apstākļiem Turcijas

cietumos. Lai pilnībā salauztu vēlmi pretoties, cilvēki tika pakļauti vardarbībai, viņus fiziski ietekmēja. Vēl viens būtisks šķērslis, kas kavēja meklēt palīdzību, bija angļu valodas nezināšana.

Jūrnieki uzticas, bet darbā iekārtotāji maldina

Intervētie jūrnieki uzsvēra, ka tieši darba samaksa bija izšķirošais arguments, kas lika parakstīt darba līgumu. Četri tūkstoši dolāru mēnesī, darba apgērbs un medicīniskā palīdzība – tas bija vilinājums, uz kura jūrnieki uzķērās. Pat viens tūkstotis dolāru mēnesī bija pietiekami pievilcīgs piedāvājums. Kruinga kompānijām par darbā iekārtošanu vajadzēja atdot viena mēneša algu, un šis maksājums parasti tika kārtots neoficiāli.

Kāda kruinga kompānija Odesā nekomplektēja apkalpes diviem kuģiem – nolīga 65 jūrniekus, no katra iekasējot 1000 līdz 2000 dolāru, un nosūtīja viņus uz kādu mazu lidostu Krimā, lai tie it kā lidotu uz Stambulu. Nekādas lidmašīnas un darba, protams, nebija, izrādījās, ka tā bijusi viltus kruinga kompānija, kura, iekasējusi naudu, pazuda bez pēdām.

Jūrnieki arī stāsta, kā tiek maldināti par to, uz kāda kuģa būs darbs. Tiek nosaukts viens kuģis, bet izrādās, ka jāstrādā uz cita, kas atrodas katastrofālā stāvoklī. Kādam elektroinženierim kruinga kompānijā tika rādīti fotouzņēmumi ar kuģi labā tehniskā stāvoklī, bet, ieradies darba vietā, viņš ieraudzīja 1980. gadā būvētu kuģi, kas bija kļuvis par īstu lūzni. Jūrnieku no neapskaužamās situācijas izglābis brālis, arī jūrnieks, kurš nosūtījis naudu, lai brālis varētu atgriezties mājās.

Jūrnieki atzīst, ka, iekārtojoties darbā, nav iespējams paredzēt, uz kāda kuģa nonāks, nav iespējams pārbaudīt kruinga kompānijās teikto, tāpēc jāreķinās, ka vienmēr būs piemulķotie, piekrāptie un paverdzinātie.

Vienīgais, kas atliek, – izglītēt jūrniekus un sniegt tiem vairāk informācijas par iespējamajiem riskiem jūrnieku darba tirgū.■



Baltās flotes melnā puse

Kad ostā ienāk kruīza kuģis, sirds vai pamirst no saviļņojuma. Tad kopā jaucas romantiska vēlēšanās doties aizraujošā ceļojumā apkārt pasaulei, nu, kaut vai Vidusjūras kruīzā: saule, jūra, šampanietis un vakariņas pie paša kapteiņa, kā to rāda romantiskajā kino, un apbrīns par mūsdienu kuģubūves neticamajiem sasniegumiem. Tomēr tā ir tikai medaļas viena puse – romantiskā, skaistā un varenā, bet medaļai ir arī otra puse, kur romantikas un skaistuma ir visai maz. Tā ir šo kuģu slēptā dzīve, kas noris tur, kur strādā kuģa personāls. Daudzi no šiem cilvēkiem neredz saules gaismu vārda vistiešākajā nozīmē, jo viņu darbs ir zem klāja, bet darba noteikumi neļauj uzkāpt uz tā. Viņi strādā desmit, divpadsmit un pat četrpadsmit stundas dienā, septiņas dienas nedēļā par algu, kas nepārsniedz 400 dolāru mēnesī, ja nu vienīgi izņēmums ir kvalificēti pavāri un mehāniķi, kuru algas aizsniedz 700 dolāru robežu.

Lielākā daļa kruīza kuģu peld zem Libērijas, Panamas vai Bahamu Salu karoga (FOC), kas ļauj to īpašniekiem pilnībā izmantot nodokļu atvieglojumus un izvairīties no jūrnieku darba tiesību ievērošanas, ko pieprasa MLC konvencija. ITF ir pagarinājusi savu kampaņu pret izdevīgajiem karogiem kruīza kuģu nozarē, jo kampaņas ietvaros veiktie pasākumi pagaidām vēl nav devuši

vēlamo rezultātu. ITF ceļ trauksmi par to, ka kruīza kuģu apkalpes locekļi nereti strādā verga darbu nozēļojamos apstākļos un par savu darbu saņem nozēļojamu atalgojumu. Divpadsmit un vairāk darba stundu, septiņas dienas nedēļā, vardarbība un izmantošana, piedāvām zemākā darba samaksa – tāda ir skarbā kruīza kuģu sistēmas realitāte.

Bet tie, kuri meklē darbu un ir iedzīti nabadzības sprukās, jo sevišķi cilvēki no trešās pasaules valstīm, ir spiesti pieņemt tos noteikumus, ko viņiem diktē darba devējs. Lai iekārtotos darbā, daudziem jūrniekiem, it īpaši no Filipīnām un Indijas, ir jāmaksā kruīnga kompānijām aptuveni 1500 dolāru, kas nozīmē, ka pusi no astoņu mēnešu

▶▶▶ 28. lpp.

►►► 27. lpp.

līguma summas nākas atdot, lai segtu darbā iekārtošanās izmaksas. Darba devējs var pieprasīt no katra darbinieka drošības naudu līdz pat 750 dolāriem kā nodrošinājumu tam, ka darbinieks nepamet darbu pirms līgumā noteiktā termiņa, vai arī, lai segtu ASV imigrācijas dienesta uzliktos sodus.

Daudzi apkalpes locekļi, piemēram, viesmīļi un stjuarti nesapņem algu vispār, viņu peļņa ir pasažieru dzeramnaudas, un labā mēnesī kuģa viesmīļi var nopelnīt pat no diviem līdz trim tūkstošiem dolāru. Pasažieriem ir noteikts dzeramnaudas lielums, bet viņi nevēlas maksāt tiem, kurus neredz, teiksim, kambīzes darbiniekiem. Daudzi ir pārliecināti, ka šāda sistēma ir jālikvidē un kruīza kompāniju īpašniekiem pašiem jāmaksā saviem apkalpes locekļiem, neiesaistot pasažierus un neuzliekot viņiem atbildību par kuģa apkalpojošā personāla darba samaksu.

Disciplīna uz kruīza kuģiem ir skarba, noteiktumi nežēlīgi un prasības drakoniskas, bet pasažieru sūdzības var nozīmēt tikai vienu – atļaušanu. Kuģu īpašnieki apgalvo, ka iztikt bez tik stingriem noteikumiem nav iespējams, jo citādi nevar savaldīt aptuveni 2000 cilvēku lielo apkalpi. Šāda attieksme un noteikumi nav pieņemami attīstīto valstu jūrnikiem, bet trešās



pasaules valstu cilvēkiem nav izvēles iespējas, tāpēc viņiem nākas piekrist un pakļauties prasībām. Uz tipiska kruīza kuģa strādā vidēji 40 dažādu tautību cilvēki.

“Dzīve uz kuģa ir skarba un smaga, bet tas ir nesalīdzināmi labāk, nekā es varu dzīvot Indijā,” saka 28 gadus vecs viesmīlis, kurš desmit mēnešus bez brīvdienām strādā 18 stundas dienā un nedēļā nopelna aptuveni 700 dolāru.

Kāds puisis no Latvijas, kurš strādājis uz kruīza kuģa, raksta: “Viesnīcas strādnieku pienākums ir tīrīt apkalpes gaitenīšus. Tu celies četros no rīta, ņem rokās lielu motorizētu grīdas pulējamo aparātu un sāc pulēt. Tad tu ņem slotu un mazgā. Tad tu ņem švammīti un skrāpē no sienām netīrumus. Tad tu vakarā bārā no bēdām piedzeries, celies četros un atkal desmit stundas atkārtoti iepriekšminētās darbības. 550 dolāru, bez brīvdienām. *Free food*. Kurš piesakās?”

Cilvēki strādā garas un smagas darba stundas un brīvajā laikā cenšas relaksēties, izdzerot tik daudz alkohola, cik vien var pagūt. Ne mazums lieto narkotikas, izplatīta ir prostitūcija, kurā iesaistās apkalpes locekļi.

2016. gada oktobra beigās Spānijas ostā tika apcietināts kāds kruīza kuģa “Disney” apkalpes loceklis, kuru apsūdzēja kolēģa izvarošanā.

Gadījumu, kad tiek izvaroti kolēģi vai kolēģes, kruīza kuģu ikdienā nav mazums.

Kāds bijušais “Disney Cruises” darbinieks žurnālistiem stāsta: “Uz kuģa atpūšas aptuveni 2700 cilvēku, tai skaitā britu ģimenes, kuras par viena cilvēka ceļojumu maksā pat 2500 sterliņu mārciņu. Kruīzs šķietami ir draudzīgs ģimenēm, kā to nemitīgi apgalvo kompānijas īpašnieki. Uz klāja viesus izklaidē Mikipele un Donalds Daks, bet, nogāzuši lejā, šie darbinieki šņauc kokaiņu. Reizēm viņi to dara pat darba laikā.”

Kopš pagājušā gadsimta astoņdesmito gadu vidus kruīza bizness ir apsteidzis visas pārējās kuģošanas nozares ar vidējo pieaugumu 9,6% gadā, salīdzinot ar 2,76% pieaugumu pārējā kuģošanas biznesā. Kruīza bizness ir arī visai ēdēlīgs, lai kruīza nozare sāktu sarunas ar arodbiedrībām par cilvēcisku darba apstākļu nodrošināšanu, invaliditātes un slimības pabalstu maksāšanu, kā arī citu sociālo jautājumu risināšanu, ir visai utopisks un pagaidām nerasniedzams. ■

Seksuālā vardarbība jūrā – par to runā nelabprāt

Kad nu jau bijusī ASV Jūras spēku seržante Rebeka Havrila, kuru bija izvarējuši vairāki jūras virsnieki, viņas tiešie priekšnieki, pēc palīdzības un padoma vispirms vērsās pie kapelāna, tas, viņu mierinot, teica, ka izvarošana ir bijusi dieva griba, lai jaunā sieviete atrastu dievu un pievērstos baznīcai. Bet, kad daži no viņas izvarošanas incidenta fotoattēliem parādījās sociālajos tīklos, jaunā sieviete par notikušo tomēr nolēma ziņot. Diemžēl tiesiskās aizsardzības vietā viņa piedzīvoja pazemojošu interviju sēriju, kuras rezultātā saņēma splāvienu sejā – pati vainīga. Komandieri, kuri bija piedalījušies incidentā, noliedza, ka būtu notikusi izvarošana, viss noticis ar labprātīgu piekrišanu. Beigu beigās pierādījumu trūkumu dēļ lieta tika slēgta.

Līdzīgi lieta beidzās, kad par izvarošanu ziņoja nu jau arī bijusī ASV Jūras spēku speciāliste Bridžita Makonija. Viņas komandieris incidentu nosauca par pārpratumu – tā nav bijusi izvarošana, bet gan uzmanības izrādīšana. Bridžitai ieteica pamest dienestu.

Vēl bēdīgākas sekas izvarošanai piedzīvoja ASV Kara flotes zemūdenes 3. klases jaunais oficiers Braiens Lūiss, kuru regulāri seksuāli izmantoja zemūdenes komandieris un par notiekošo ieteica nezīņot. Braiens tagad ārstējas psihoneiroloģiskajā slimnīcā.

“The Washington Times” raksta, ka ASV Aizsardzības departaments tomēr nevar pilnībā ņemt vērā ASV Jūras spēkos notiekošo vardarbību. Departamenta pētījumi liecina, ka ik gadus notiek apmēram 19 tūkstoši seksuālās vardarbības incidentu, bet tikai 17 procentos gadījumu par tiem tiek ziņots. Tā, piemēram, 2012. gadā notikuši apmēram 19 300 seksuālās vardarbības gadījumu, kuros 8600 upuru bijušas sievietes, bet 10 700 vīrieši. Lai šādus incidentus atklātu un vainīgie saņemtu pienācīgu sodu, par vienu no lielākajām problēmām uzskata militārās sistēmas iekšējo toleranci pret seksuālo vardarbību. Cietušajam par notikušo jāziņo, ievērojot subordināciju, un tiešais komandieris ir tas, kurš lemj par ziņojuma tālāku virzību. Aizsardzības departamenta amatpersonas atzīst,

ka visbiežāk šādi “netīrumi tiek paslaucīti zem paklāja”. Vainīgie nereti tikuši paaugstināti un pārcelti uz citu dienesta vietu, bet cietušajiem, ja tie bijuši vīrieši, ieteikts klusēt, lai “neaptraipītu savu vīrieša reputāciju”.

Visai nepievilcīga un neiepriecinoša ir arī statistika, kas parāda militārās tiesu sistēmas darbības neefektivitāti. No 2439 ziņojumiem par seksuāliem uzbrukumiem, kas izmeklēšanai iesniegti 2013. gadā, tiesvedība ierosināta tikai 240 gadījumos, bet par vainīgiem, pēc tiesību speciālistu domām, tiks atzīti tikai nedaudzi. Tāda diemžēl ir militārā sistēma. Tomēr seksuālā vardarbība notiek ne tikai militārajā flotē.

Visvairāk cieš kadeti, īpaši sievietes

2010. gada 24. jūnijā no kravas kuģa pazuda devīppadsmit gadus vecā Dienvidāfrikas kadete Akona Geveza, kuras ķermenis vēlāk tika atrasts jūrā Horvātijas piekrastē. Horvātijas policija paziņoja, ka sieviete ir izdarījusi pašnāvību, bet starptautiskā arodbiedrība un profesionālā žurnieku asociācija “Nautilus International”, kas pārstāv žurniekus un aizstāv viņu tiesības, ar šādu atbildi nebija mierā un panāca, ka Apvienotās Karalistes Lordu palāta 2011. gada 3. martā atjaunoja izmeklēšanas procesu. Notikušajā ir daudz neskaidrību un

pretrunīgu liecību, lai gan policijas slēdzienā ir teikts, ka šaubu nav – sieviete pati ir pārkritusi pāri kuģa bortam.

Baronese Džeina Kempbela, kura cīnās par sieviešu tiesībām Apvienotajā Karalistē (AK), uzskata: “Sievietēm, kuras dzīvo un strādā jūrā uz kuģa izteiktā vīriešu kolektīvā, nākas piedzīvot milzīgu spiedienu. Bieži pret viņām notiek seksuāla vardarbība, bet darbs jūrā neļauj no tā visa tikt projām. Vēl daudz neapskaužamākā situācijā ir krāsainās sievietes no jaunattīstības valstīm, kuras tiek izmantotas, vēl pirms nonāk uz kuģa.”

Dienvidāfrikas Nacionālā ostu pārvalde ir izstrādājusi kadetu profesionālās apmācības programmu “Transnet”, kuras ietvaros kadeti iziet jūras praksi uz tirdzniecības kuģiem, tai skaitā arī uz AK reģistrā esošā konteinerkuģa “Safmarine Kariba”, uz kura nonāca kadete Akona Geveza. Kampaņas mudināti, žurnieka profesiju izvēlas ne tikai vīrieši, bet arī sievietes, un tas ir visai ironiski, ka, atsaucoties uz jaunajām iespējām, kadeti nonāk neapskaužami pazemojošā situācijā. Piemēram, lai trešās pasaules valstu sievietes vispār varētu pievienoties “Transnet” programmai, viņām vispirms nākas maksāt apšaubāmām aģentūrām, bet, nonākušas uz kuģa, tās piedzīvo nākamā pazemojumu vilni – seksuālu

►►► 30. lpp.

►►► 29. lpp.

uzmākšanos un izvarošanu. Jāteic gan, ka seksuāla vardarbība notiek ne tikai pret sievietēm.

Pirms kadete Akona Geveza traģiski gāja bojā, kāds cits kadets Noklunds Cele ziņoja kuģa kapteinim, ka vecākais virsnieks, pēc tautības ukrainis, sešu mēnešu garumā regulāri izvaro un seksuāli izmanto Akonu, par ko viņa pati baidās ziņot, jo domā, ka viņai neviens neticēs, piedevām no vardarbīgā vecākā virsnieka ir saņēmusi draudus par izrēķināšanos, ja neturēs muti.

Kuģa kapteinis reaģēja uz kadeta ziņojumu un pulksten vienpadsmitos nolika tikšanos, lai konfrontētu cietušo un pāri darītāju. Kadete norādītajā laikā uz tikšanos neieradās, arī uz kuģa viņas nebija, bet trīs dienas vēlāk viņu atrada jūrā noslīkušā.



Skumjākais ir tas, ka arī vairāki citi kadeti anonīmi stāstīja, ka, šīs pašas programmas ietvaros nonākuši jūras praksē uz kuģa, piedzīvojuši seksuālu vardarbību, par ko nevienam nav ziņojuši, jo vecākie virsnieki draudējuši iznīcināt viņu karjeru, ja tie nepiekritīs sniegt seksuālus pakalpojumus un par to kādam stāstīs. Kāda kadete atzinusi, ka viņas bijušas kā piedeva virsnieku relaksācijai atrakciju parkā. Bet prakses statistika liecina, ka:

- pēc izvarošanas jūrā uz kuģa divas kadetes veica abortu;
- vēl trim kadetēm bija iestājusies grūtniecība;
- vecākie kuģa virsnieki jūrā uz kuģa izvaroja divus vīriešu kārtas kadetus;
- kadets, kurš attiecās sniegt seksuālus pakalpojumus, tika sodīts

un norakstīts no kuģa pirms prakses pabeigšanas;

■ Dienvidāfrikas Jūras drošības aģentūras vadītājs, kurš piespieda precētas kadetes sniegt tam seksuālus pakalpojumus, piedraudēja izrēķināties ar viņu bērniem, ja tās būs nepaklausīgas vai ziņos par notikušo;

■ un vēl, protams, traģiskais notikums ar kadeti Akonu Gevezu.

“Nautilus International” uzskata, ka Akonas gadījums ir tipisks un simbolisks, tas spilgti parāda, cik neaizsargātas ir sievietes, jo īpaši melno sieviešu un vispār krāsaino jūrnieku tiesības jūrā. Izskan retoriski jautājumi: cik daudz bijusi šāda sistemātiska varas ļaunprātīga izmantošana jūrā? Cik daudz ir bijis upuru, par kuriem neviens pat nenojauš? Cik daudz ir upuru, jo īpaši no trešajām pasaules valstīm, kuri

par notikušo izvēlas labāk klusēt, jo ir pārliecināti, ka viņiem tāpat neviens neticēs? Vai un kādus sodus saņēmuši vainīgie? Cik jūrnieku ir miruši, izvaroti un zaudējuši karjeru?

Kadetes Akonas traģiskā bojāeja ir kā atgādinājums, ka visi šie neatbildētie jautājumi joprojām ļauj zelt vardarbībai un nesodāmības apziņai.

Seksuālā vardarbība “Merchant Marine Academy”

2016. gada jūnijā “Merchant Marine Academy”, kas ir viena no labākajām un prestižākajām jūrniecības augstskolām Amerikā, tika apturēta licence. Pēc nepilna gada mācību iestāde no ASV federālās valdības saņēma atļauju atsākt realizēt

mācību programmas, lai sagatavotu klāja jūrniekus ASV kara gredzena tirdzniecības un jūras kara flotes kuģiem.

ASV Transporta departamenta sekretārs Entonijs Fokss vēstulē “Merchant Marine Academy” (MMA) vadītājam admirālim Džeimsam Helisonam rakstīja: “Tiem, kuri izdarījuši seksuāla rakstura noziegumus vai tos atbalstījuši, nav vietas akadēmijā!”

Komisijas ziņojumā arī teikts, ka seksuālās uzbrukšanās un seksuālās vardarbības gadījumi desmit gadu laikā diemžēl ir bijuši regulāri, un tam nav attaisnojuma. Izmeklēšanas laikā atklājies, ka 2013.–2014. gadā 63% no sieviešu kārtas kadetēm un 17% vīriešu kārtas kadetu ir bijuši pakļauti izvarošanai.

Izdevums “Professional Mariner” aicina veidot neiecietības politiku pret tiem, kuri pārkāpj pieklājības robežas. Savukārt kuģošanas kompānijas, kas uz saviem kuģiem uzņem MMA kadetus, tiek aicinātas darīt visu iespējamo, lai kadeti, atrodoties praksē jūrā, būtu aizsargāti.

Patiesība ir tāda, ka seksuālā vardarbība nav retums, bet jaunās sievietes par notikušo nav gatavas runāt. Viņas labāk pacieš seksuālu vardarbību, nekā nonākt uzmanības centrā, saņem sabiedrības nosodījumu un tiek pakļautas izsmieklam un pazemojumiem.

“Gan pašā mācību iestādē, gan uz kuģiem ir katastrofāls cieņas trūkums pret sievietēm,” stāsta 29 gadus vecā Čelsija Tapere, kura absolvējusi šo mācību iestādi un strādā par 3. palīgu uz jēlnaftas tankkuģa. Viņa nolēma runāt, lai izkustinātu problēmu no nulles punkta.

Kāds MMA pašreizējais students sniedzis anonīmu ziņojumu, jo nav vēlējies runāt atklāti, apzinoties, ka tādā gadījumā viņa jūras karjera būs apdraudēta. Viņš atzinis, ka gada prakse jūrā ir atstājusi neizdzēšamas pēdas viņa psihē. Atbilstoši mācību programmai kadeti tiek sūtīti jūras praksē gan uz militārajiem, gan tirdzniecības kuģiem. “Kad esat jūrā, jums šķiet, ka viss tur notiekošais ir pieņemams – gan rasisms, gan seksuālā vardarbība, gan prostitūcija, gan alkohola lietošana. Tas

viss kļūst par normu. Šī pieredze, kā arī piedzīvotais stress vienkārši maina cilvēku, un iepriekšējās vērtības pazūd. Pirmā kursa studenti ir kā nevainīgi bērni, kurus pēc 3. kursa vairs nevar pazīt...”

Vēl kāda kadete atzina, ka seksismu ir piedzīvojusi ik dienas, kopš iestājusies šajā mācību iestādē.

UZZIŅAI

MMA ir 929 studenti, no tiem 18% sievietes, bet laikā no 2000. līdz 2015. gadam oficiāli saņemti tikai 14 ziņojumi par seksuālu vardarbību.

Dvīdesmit sešus gadus vecais Patriks O'Konors, kurš akadēmiju absolvēja 2012. gadā, atceras savu pirmo jūras praksi un pirmo piedzīvojumu, kad kuģa apkalpe kādā no Ķīnas ostām devās uz bordeli. “Man bija 19, un es domāju, ka varu pajauties uz saviem vecākajiem kolēģiem, kad viņi mani aicināja apskatīt pilsētu, bet tā vietā viņi mani piespieda apgūt pavisam citas lietas...”

Akadēmijas vadība atzīst, ka prakses gads jūrā tiešām ir problēma kaut vai tāpēc, ka akadēmijai nav juridisku tiesību un arī iespēju iejaukties kuģošanas kompāniju politikā.

Simt trīsdesmit astoņu lappušu apjomīgajā ziņojumā par klimatu akadēmijā atzīmēts, ka akadēmija joprojām attur savus studentus no ziņošanas par seksuālās vardarbības gadījumiem, lai nebojātu tās reputāciju.

MMA Longailendā no citām jūrniecības mācību iestādēm ASV atšķiras ar to, ka kadeti “jūras gadā” dzīvo kazarmās, valkā formas tērpu un ir pakļauti militārajai apmācībai. Studentiem augstskolā tiek nodrošināta bezmaksas izglītība, bet pēc augstskolas beigšanas tiem pieci gadi jānostrādā jūras sistēmā vai aktīvajā dienestā. Skolas gada budžets 2016. gadā bija vairāk nekā 82 miljoni dolāru, bet 2010. gadā skolas remontā un infrastruktūras sakārtošanā papildus vēl tika ieguldīti 123 miljoni dolāru. 1974. gadā MMA bija pirmā jūras akadēmija, kurā uzņēma meitenes.■

Jūrniekiem vairāk jādomā par veselību un drošību



Jūrnieka profesija ir unikāla, tā no cilvēka prasa ne tikai profesionālās zināšanas, bet arī spēju reaģēt neparedzētās situācijās, pieņemt lēmumus un apzināties, ka, lai gan jūrnieka darbu reglamentē stingrs starptautiskais regulējums, tas tomēr ir saistīts ar augstu riska pakāpi.

Nemot vērā, ka 1,5 miljoni vīriešu un sievietu strādā tirdzniecības un kruīza flotē, Pasaules Veselības organizācija (PVO) uzskata, ka pienācis pēdējais laiks nopietni risināt pieaugošās jūrnieku veselības problēmas un diskutēt par jautājumiem, ar kuriem ik dienas saskaras kuģošanas biznesā iesaistītie cilvēki.

Darbs jūrā, tāpat īpašos apstākļos, slikti darba apstākļi uz kuģa, pārstrādātas darba stundas un nepietiekams atpūtas laiks, nekvalitatīva pārtika, gari reisa līgumi un atšķirtība no mājām, kolēģu nelāgas attiecības, atbalsta trūkums no vadības, jūrnieku izmantošana, tai skaitā arī seksuālā, nedrošība – tas viss rada stresu, nemieru, nogurumu, depresiju, tieksmi pēc alkohola vai narkotikām. Turpinoties šādai situācijai un nerisinot problēmu, tiek traumēta garīgā veselība, kas savukārt cilvēkam rada vēl citas veselības problēmas.

Saskaņā ar Pasaules Veselības organizācijas pētījumiem no 28% līdz pat 65,5% jūrnieku darbā piedzīvo stresu, ko izraisa miega trūkums, slihta miega kvalitāte, atpūtas trūkums, darba slodze, troksnis, karstums, vibrācija, ierobežotas kustības, dehidratācija, laika joslu un klimata maiņas, kā arī nepietiekama medicīniskā aprūpe, neregulāra seksuālā dzīve un sociālā atstumtība. PVO aicina daudz nopietnāk veikt jūrnieku veselības pārbaudes krastā, jo no jūrnieku veselības ir atkarīga drošība jūrā. Tajā pašā laikā PVO aicina

arī pašus jūrniekus vairāk domāt par savu veselību un drošību, attiekties no kaitīgiem ieradumiem, lai mazinātu veselības problēmu riskus.

Pieci apdraudējumi, kas ietekmē jūrnieku veselību

1 Lai gan visaugstākajā starptautiskajā līmenī liela uzmanība tiek pievērsta ne tikai kuģošanas drošības, bet arī jūrnieku darba drošības jautājumiem uz kuģa, tas vēl joprojām nav devis vēlamo rezultātu. Diemžēl visai bieži notiek nelaimes un pat nāves gadījumi, jo jūrnieki uz kuģa darbā un sadzīvē ignorē vai nepietiekami ievēro drošības prasības.

2 Bīstams apdraudējums jūrniekiem ir sirds un asinsvadu slimības, kas pārāgi var izraisīt nāvi. Šīs slimības pārsvarā rodas no noguruma, stresa un atrautības no krasta dzīves.

3 Liels ļaundabīgo audzēju risks. Somijas mediķi veikuši desmit gadu ilgu pētījumu savu jūrnieku vidū un secinājuši, ka Ziemeļvalstu jūrniekiem ir liels risks saslimt ar plaušu vēzi, sevišķi jau mašīntelpu speciālistiem jo īpaši uz kuģiem, kuru tehnoloģijās izmantots azbests. Savukārt klāja jūrniekiem, it īpaši uz tankkuģiem, ir risks saslimt ar nieru audzēju, bet pastiprināta saules ietekme palielina risku saslimt ar ādas vēzi, ko izsauc ultravioletais starojums.

4 Lielu kaitējumu nodara smēķēšana. Somijas ārstu pētījums parāda, ka jūrnieki smēķē gandrīz divas reizes vairāk nekā cilvēki krastā.

5 Infekcijas slimības. Ārsti īpaši uzsver personīgās higiēnas ievērošanu, kas lielā mērā var pasargāt cilvēku no saslimšanas.■

Raksturīgāko kravu veidu salīdzinājums Rīgas ostā (2008.–2017.g. janvāris–maijs)

Kravu veidi	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017./2016., %
Beramkravas	7835,8	7958,9	7233,7	7815,2	9166,2	8216,1	9388,8	9684,4	8844,4	9246,2	4,5
ķīmiskās beramkravas	755,6	859,6	558,2	609,2	512,4	674,7	915,4	1158,0	1217,3	1064,8	-12,5
ogles	5586,9	6239,3	4959,1	5416,9	6476,6	5542,8	6151,1	6224,9	5009,2	5531,7	10,4
koksnes šķelda	373,2	211,6	527,1	417,7	461,4	417,5	238,2	226,7	282,7	323,6	14,5
Lejamkravas	2046,1	2754,8	2554,7	3662,3	3786,1	3385,4	4703,0	4862,4	4130,0	2880,5	-30,3
naftas produkti	2024,9	2740,6	2539,2	3654,2	3772,4	3361,8	4683,6	4823,8	4111,1	2845,5	-30,8
Ģenerālkravas	2083,4	1520,2	2390,9	2612,7	2766,3	2735,4	2953,7	2690,2	2532,1	2753,0	8,7
konteineri	791,4	697,4	1002,9	1202,4	1510,9	1562,0	1607,3	1633,4	1622,3	1832,9	13,0
skaits TEU	88434	73772	94157	117725	144695	151171	154342	152102	154670	174585	12,9
Roll on/Roll of	248,7	225,9	232,1	219,0	241,0	243,3	251,3	101,2	103,7	145,5	40,3
skaits	35726	36206	37360	39770	40767	39565	39886	24220	22850	28890	26,4
koksne	1250,7	955,7	555,2	1098,6	1145,2	966,7	879,9	889,6	825,9	730,3	643,8
tūkst. m ³	1051,1	637,1	1188,6	1349,1	1155,0	1064,9	1735,7	1029,7	901,3	760,3	-15,6
melnie metāli un tā izstrādājumi	6,9	0,5	0,3	0,2	19,5	21,2	137,3	101,5	56,6	76,4	35,0
Kravas kopā	11965,3	12233,9	12179,3	14090,2	15718,6	14336,9	17045,5	17237,0	15506,5	14879,7	-4,0

Raksturīgāko kravu veidu salīdzinājums Ventspils ostā (2008.–2017.g. janvāris–maijs)

Kravu veidi	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017./2016., %
Beramkravas	3432,0	3199,1	4363,9	4571,2	5445,9	5165,4	4589,2	3222,2	2289,0	3939,1	72,1
ķīmiskās beramkravas	904,5	214,1	975,9	1334,1	867,2	593,0	1092,4	138,6	62,4	164,9	164,3
ogles	1978,2	2560,2	1745,8	2337,5	3933,8	3716,1	3368,7	2662,8	1499,5	2728,8	82,0
koksnes šķelda	130,9	167,6	89,3	59,9	57,4	49,3	39,9	44,4	58,9	77,5	31,6
Lejamkravas	8404,1	8706,7	6535,6	6707,9	8307,3	8137,1	7991,0	7647,2	5684,4	5804,0	2,1
naftas produkti	7148,2	7874,6	6149,8	6428,4	8072,5	7846,1	7681,2	7358,9	5400,9	5543,3	2,6
Ģenerālkravas	913,0	550,5	811,9	1065,1	1009,9	957,2	961,8	911,5	982,2	1028,1	4,7
konteineri	73,9	1,7	0,0	0,0	3,3	0,0	0,0	3,5	0,0	0,0	-100,0
skaits TEU	7290	60	0	0	360	0	0	322	0	0	-100,0
Roll on/Roll of	589,4	342,7	531,0	713,7	774,1	772,5	751,5	739,9	798,7	867,7	8,6
skaits	24152	13146	18798	25892	28527	28607	28337	23711	31380	33797	7,7
kokmateriāli	145,1	152,0	247,0	235,2	198,4	160,3	190,3	162,6	181,3	153,6	-15,3
tūkst. m ³	170,5	178,8	290,7	269,8	231,0	177,6	1735,7	178,4	196,9	165,1	-16,2
melnie metāli un tā izstrādājumi	7,5	2,9	7,1	89,9	0,0	5,6	0,0	0,0	0,0	0,0	-100,0
Kravas kopā	12749,1	12456,3	11711,4	12344,2	14763,1	14259,7	13542,0	11780,9	8955,6	10771,2	20,3

Raksturīgāko kravu veidu salīdzinājums Liepājas ostā (2008.–2017.g. janvāris–maijs)

Kravu veidi	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017./2016., %
Beramkravas	810,2	790,6	660,3	769,0	1524,9	1032,2	1513,5	1497,7	1675,9	2232,4	33,2
labība un tās produkti	604,2	673,3	527,0	454,2	1153,0	648,0	1158,3	1109,7	1182,3	1045,8	-11,5
koksnes šķelda	12,2	35,9	20,9	77,5	56,2	78,7	34,3	30,5	68,9	150,7	118,7
Lejamkravas	463,2	202,6	283,1	284,5	182,8	183,7	202,0	135,7	164,2	223,0	35,8
jēlnafta	117,1	58,2	51,4	34,0	37,9	65,7	78,0	24,3	24,1	12,8	-46,9
naftas produkti	290,2	95,5	192,0	236,5	112,9	76,3	90,9	94,3	111,8	187,9	68,1
Ģenerālkravas	647,1	683,7	728,8	891,8	1215,5	861,5	545,3	632,4	478,6	435,1	-9,1
konteineri	26,5	2,7	2,4	11,1	15,9	16,3	17,9	14,8	16,9	24,2	43,2
skaits TEU	3508	300	241	1146	1743	2045	1623	1279	959	1657	72,9
Roll on/Roll of	0,0	130,4	30,7	166,7	251,8	297,0	319,1	293,6	231,2	231,1	0,0
skaits	0	5258	1252	6967	10836	13155	14056	14267	12719	13308	4,6
koksne	222,2	232,3	180,4	399,2	307,0	349,6	232,1	187,2	243,6	157,7	142,6
tūkst. m ³	253,0	196,0	433,6	337,8	387,8	252,2	1735,7	263,5	173,1	161,9	-6,5
melnie metāli un tā izstrādājumi	233,4	229,1	210,6	206,2	155,6	182,4	0,0	62,2	43,7	5,0	-88,6
Kravas kopā	1920,5	1676,8	1672,3	1945,3	2923,2	2077,4	2260,8	2265,8	2318,7	2890,5	24,7

Inovāciju konkurss studentiem „Osta pilsētai”

Rīgas brīvostas pārvalde (RBP) par veiksmīgu un perspektīvu atzinusi Latvijas Jūras akadēmijas studentu ideju ieviest ūdenstransportu pārvadājumiem no Rīgas ostas attālinātajām kruīza pietātnēm uz pilsētas centru. Šī ideja ieguva pirmo vietu RBP rīkotajā inovāciju konkursā studentiem „Osta pilsētai”.

Idejas autores Anastasija Knorringa un Veronika Kočergina skaidroja, ka prāmju un kruīza tūrisma attīstība Rīgā ir ierobežota, jo Rīgas Pasažieru ostā ir tikai divas pietātnes, kur var pietauvoties šie kuģi. “Ostas kruīza sezonā šogad ir pieņemti 87 kruīza kuģu ienācieni, taču ne vienmēr ir iespēja kuģus pietauvot Pasažieru ostas pietātnēs, turklāt dažu kuģu tehniskie parametri neļauj tiem piebraukt minētajām pietātnēm, tāpēc kuģi tiek apkalpoti citās pietātnēs brīvostas iekšienē, un tas pasažieriem apgrūtina izmantot sabiedriskā transporta pakalpojumus aizklūšanai līdz pilsētas centram,” skaidroja studentes. Kā risinājumu viņas piedāvā nodrošināt 150 pasažieru tilpības kuģu kustību pa Daugavu no attālinātajām kruīza pietātnēm, piemēram, Krievu salas. Šādu pasažieru transportēšanas veidu studentes iesaka kā alternatīvu ceļošanai ar taksometru, sabiedrisko transportu vai privāto pārvadātāju. Viņuprāt, šī metode nodrošinātu transporta kustību bez aizkavēšanās, sastrēgumiem, kā arī ļautu tūristiem izbaudīt ne tik industriālu Rīgas pilsētas ainavu.

“Jauno tehnoloģiju ieviešana atbilstoši 21. gadsimta prasībām ir svarīgs priekšnosacījums Rīgas ostas konkurētspējas veicināšanai. Paldies studentiem par viņu



idejām, spēju “uztaustīt” un piedāvāt risinājumu aktuālām ostas problēmām,” sacīja konkursa žūrijas priekšsēdētājs Rīgas brīvostas pārvaldnieka vietnieks Mārtiņš Ziemāns.

Otrajā vietā ierindojās Rīgas Biznesa skolas studenti Kārlis Jonāss un Mārtiņš Šmits, kuri piedāvāja izstrādāt mobilo lietotni, kas reģistrētu mazā ūdenstransporta izejošos braucienus, kā arī aicināja nodrošināt bezvadu interneta infrastruktūru brīvostas teritorijas jahtu pietātnēs. Žūrijai jaunieši prezentēja piedāvātās aplikācijas demoversiju. Viņi pauda uzskatu, ka pašreizējais informēšanas veids par ienākošo un izejošo mazizmēra kuģošanas līdzekļu braucieniem neatbilst 21. gadsimta mobilaizmai un interneta tehnoloģijām.

Trešo vietu ieguva Latvijas Universitātes studentes Liene Bērziņa un Stella Jubalte, kuras piedāvāja

izveidot Rīgas brīvostas talismanu roga izskatā.

Konkursa pamatmērķis ir veicināt moderno tehnoloģiju laikmetam atbilstošu risinājumu izmantošanu Rīgas brīvostas saimnieciskajā darbībā. Jaunieši tika aicināti meklēt un rast jaunas idejas ostas konkurētspējas celšanai, vadoties pēc pieciem tematiskajiem virzieniem: tehnoloģijas, konkurētspēja, loģistika, vide un mārketingas. Piedāvātā inovācija varēja būt unikāla, proti, bez jau gataviem analogiem produktiem tirgū, vai arī jau citviet pasaules ostās izmantots un veiksmīgs risinājums.

Konkurss notika divās kārtās. Pirmajā kārtā jaunieši iesniedza kodaolīgus piedāvāto ideju aprakstus, uzsverot risinājuma funkcionalitāti, mērķauditoriju un problēmu, ko tas atrisinātu. Savukārt finālā risinājis komandu sacensība: radošāko ideju autori klātienē prezentēja un aizstāvēja savas idejas kompetentas žūrijas priekšā. Tās sastāvā bija Rīgas brīvostas pārvaldnieka vietnieks Mārtiņš Ziemāns, Latvijas Universitātes Biznesa, ekonomikas un vadības fakultātes profesors Andris Deniņš, laikraksta “Diena” ekonomikas žurnālists Guntars Gūte, Latvijas Jūras akadēmijas rektora v.i. Andrejs Zvaigzne un informācijas tehnoloģiju eksperts, kursos.lv redaktors Kristaps Skutelis.■

Plāno būvēt pārvadu pār Sarkandaugavas ateci

Rīgas brīvostas pārvalde ir sākusī projekta “Satiksmes pārvads no Tvaika ielas uz Kundziņsalu” realizāciju, kas ietver tilta pār Sarkandaugavas ateci un tā pievedceļu izbūvi Sarkandaugavā un Kundziņsalā. Rīgas brīvostas valdes sēdē tika apstiprināti atklāta iepirkuma konkursa “Satiksmes pārvada no Tvaika ielas uz Kundziņsalu būvprojekta izstrāde un

autoruzraudzība” rezultāti, tādējādi tuvākajā laikā varēs sākt tehniskā projekta izstrādi.

Projekts “Satiksmes pārvads no Tvaika ielas uz Kundziņsalu” paredz nodrošināt tiešu Kundziņsalas savienojumu ar Rīgas pilsētas arteriālo ceļu tīklu, uzlabot transporta mobilitāti ostas teritorijā, kā arī kravas transporta un iedzīvotāju piekļuvi

Kundziņsalai. Projekts tiek īstenots, piesaistot ES Kohēzijas fonda specifiskā atbalsta līdzfinansējumu, kas ir paredzēts, lai īstenotu pasākumus drošības līmeņa celšanai Latvijas lielajās ostās un novērstu problemātisko punktu radītos ierobežojumus. Būvprojekta izstrādi paredzēts veikt līdz 2018. gada beigām, pēc tam uzsākot

▶▶▶ 34. lpp.

▶▶▶ 33. lpp.

būvniecības darbus. Saskaņā ar atklātā konkursa rezultātiem būvprojekta izstrādi un autoruzraudzību veiks personu apvienība SIA "Vektors T" un SIA "BRD Projekts".

Kundziņšala ir brīvostas teritorija, kurā pašlaik notiek visstraujākā ostas termināļu attīstība, bet tai nav tieša savienojuma ar Rīgas pilsētas arteriālo ceļu tīklu un kravu nogādāšanai Kundziņsalā tiek izmantots tikai viens tilts. Strauji pieaugot kravu plūsmai, tas kļūst par šķērslī ostas darbībai un attīstībai. Tā kā Kundziņsalā attīstās galvenokārt konteineru pārkraušanas termināļi un loģistikas centri, laba autoceļu infrastruktūra ir ļoti svarīga.

Jauna tilta izbūve uz Kundziņsalu nodrošinās nepieciešamo kravu plūsmu, samazinās troksni, vibrācijas un gaisa piesārņojumu Kundziņsalas dzīvojamā rajonā. Kundziņsalas iedzīvotājiem ostas auto-transporta plūsma kļūs mazāk traucējoša un būs iespējams plānot jaunus sabiedriskā transporta maršrutus.

Savienojums ar Kundziņsalu ir arī loģisks papildinājums Rīgas domes uzsāktajam Tvaika ielas rekonstrukcijas projektam, kura mērķis ir transporta plūsmas novirzīšana tālāk no dzīvojamajiem rajoniem un tādas ceļu infrastruktūras izveidošana, kas novērstu sastrēgumus, troksni un gaisa piesārņojumu. Rīgas brīvostas

pārvaldes Attīstības departamenta direktors Ivo Dubkevičs: "Rīgas brīvostas pārvaldes projekts – tilts no Sarkandaugavas uz Kundziņsalu kopā ar Rīgas domes Satiksmes departamenta īstenoto Tvaika ielas rekonstrukciju un satiksmes pārvada izbūvi pāri dzelzceļam starp Viestura prospektu un Tvaika ielu nodrošinās to, ka pēc dažiem gadiem kravas transports gan uz ostas termināļiem, gan uzņēmumiem Eksportostā un Andrejsalā apbrauks Rīgas pilsētas centru."

Plānots, ka pārvada būvdarbi jāpaveic divu būvniecības sezonu laikā, tātad tā nodošana ekspluatācijā varētu notikt līdz 2022. gadam.■

Rīgas brīvostas pārvalde uzņem Uzbekistānas parlamenta delegāciju

17. maijā oficiālās vizītes ietvaros Latvijā Rīgas brīvostu apmeklēja Uzbekistānas parlamenta jeb *Olij Mažlis* Senāta priekšsēdētājs Nigmatilla Juldaševs un viņa vadītā delegācija. Uzbekistānas parlamenta Senāta priekšsēdētājs tikās ar Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētāju Andri Ameriku, Rīgas brīvostas pārvaldnieka pienākumu izpildītāju Aigaru Pečaku un RBP Attīstības dienesta vadītāju Viesturu Silenieku. Uzbekistānas viesi tika iepazīstināti ar Rīgas brīvostas darbību, investīciju iespējām ostā un ostas piedāvājumu Uzbekistānas preču tranzītam uz Eiropas tirgiem.

Sarunu gaitā Rīgas brīvostas pārstāvji uzsvēra, ka pašreiz sadarbības veicināšana ar Uzbekistānu transporta un loģistikas jomā ir svarīga gan Rīgas ostai, gan visai Latvijas transporta nozarei kopumā, lai nodrošinātu alternatīvas sarīkošanai tranzīta kravu plūsmai no Krievijas. Uzbekistāna tādējādi ir svarīgs partneris un tirgus Rīgas ostai, īpaši ņemot vērā iespējas, ko multimodālajiem kravu pārvadājumiem piedāvā strauji augošais Uzbekistānas loģistikas centrs "Navoi". Lielākais reģiona intermodālais loģistikas centrs izveidots uz starptautiskās lidostas "Navoi" bāzes un piedāvā efektīvus kravu pārvadājumus uz augošajiem Centrālāzijas valstu tirgiem.



Uzbekistānas puse izrādīja interesi par Rīgas brīvostas un ostas uzņēmumu iespējām, lai veicinātu Uzbekistānas preču eksporta attīstību uz Eiropas valstu tirgiem. Rīgas osta un uzņēmumi var piedāvāt pilnu kvalitatīvu pakalpojumu spektru Uzbekistānas preču tranzītam – kravu pārkraušanu, uzglabāšanu un apstrādi, kā arī priekšrocības, ko piedāvā brīvās ekonomiskās zonas statuss. Uzbekistānas viesi tika informēti arī par investīciju iespējām Rīgas brīvostā un tika pausts atbalsts Uzbekistānas transporta un loģistikas centru, termināļu un

noliktavu izveidei ostas teritorijā. Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Andris Ameriks: "Pašreiz Rīgas osta, tāpat kā visa transporta un loģistikas nozare, aktīvi meklē jaunus sadarbības partnerus. Mēs esam atvērti visdažādākajiem piedāvājumiem, un Uzbekistānas tirgus mums ir interesants gan augošo apjomu, gan ģeogrāfiskā novietojuma ziņā, īpaši ņemot vērā jau izstrādāto dzelzceļa maršrutu NATO kravām no Rīgas ostas uz Afganistānu, kas ved caur Uzbekistānu."

Rīgas brīvostas pārstāvji atzīmēja 2016. gadā strauji pieaugušos Uzbekistānas kravu apgrozījuma rādītājus Rīgas ostā un turpmākās iespējas apjomu pieaugumam. Pašreiz lielākās Uzbekistānas kravu grupas Rīgas ostā ir kokvilna no Uzbekistānas un konteinerizētās kravas virzienā no Rīgas uz Uzbekistānu, kā arī pārtikas produkti, kas tiek sūtīti abos virzienos. Strauji augoša un perspektīva kravu grupa ir mašīnas, iekārtas un tehnika, kas caur Rīgas ostu tiek piegādātas Uzbekistānas rūpniecībai. Rīgas osta tradicionāli ir saldēto pārtikas produktu piegādes centrs Uzbekistānas tirgum, taču šo kravu apjoms ir samazinājies sakarā ar Krievijas ieviestajām sankcijām pret Eiropas Savienību, kas skar arī tranzītkravas caur Krieviju.■

Ventspils brīvostā turpina attīstīties industriālā zona

Ventspils brīvostas industriālajā zonā Augsto tehnoloģiju parka teritorijā turpina apgūt vienu no pēdējām uzbūvētajām ēkām – Tehnoloģiju centru. Maija beigās tur atvēra jaunu apkures un dzesēšanas sistēmu ražotni, bet līdz gada beigām paredzēts paplašināt elastīgā iepakojuma materiāla ražotni “Immer Digital”.

Baltijai unikālas sistēmas

Vācijas uzņēmums “Wasserkabel Baltic” atvēris Ventspils Augsto tehnoloģiju parka (VATP) Tehnoloģiju centrā Latvijai un Baltijai unikālu uzņēmumu, kurā ražos energoefektīvas, videi un cilvēkam draudzīgas jaunās paaudzes apkures un gaisa



dzesēšanas sistēmas. Šīs sistēmas, kādu līdz šim nav bijis nevienā no Baltijas valstīm, darbojas pēc siltuma starojuma un absorbcijas principa ar ūdens kapilāro sistēmu izmantošanu; sistēma izgatavota no augstas kvalitātes polipropilēna. Pie inovatīvu apkures un dzesēšanas sistēmu priekšrocībām var

pieskaitīt arī lielisko komforta līmeni telpās, norāda “Wasserkabel Baltic”. Uzņēmums tirgū piedāvās arī polipropilēna caurules būvniecības iekšdarbiem.

“Wasserkabel Baltic” valdes loceklis Hanss Eberhards Šmits: “Esam gandarīti, ka pirms vairākiem gadiem aizsāktais projekts sasniedzis posmu, kad sabiedrība varēs redzēt reālo labumu no tā. Lai arī Baltijas reģionā inovatīvās apkures sistēmas ir jaunums, tās plaši izmanto Rietumeiropā un Ziemeļamerikā, arī olimpiskajā ciemā Vankūverā, Kanādā. Patlaban tādas apkures sistēmas pasaulē lieto vairāk nekā 3000 ēkās, kuru kopējā platība ir pāri par četriem miljoniem kvadrātmetru.”

“Immer Digital” strādā divās maiņās

Šā gada februāra sākumā Tehnoloģiju centrā atvēra elastīgā iepakojuma materiāla inovatīvo ražotni “Immer Digital”. Pašlaik uzņēmums stabili strādā divās maiņās,



daļa iekārtu ir noslogotas triju maiņu režīmā, stāsta kompānijas prokurists Oļegs Savickis. Pieaug apmierināto klientu skaits, tiek paplašināta eksporta ģeogrāfija, saņemti lielāki pasūtījumi. Tas viss nav pārsteidzoši, jo, pēc Savicka teiktā, “daudz ko no tā, ko mēs ražojam, neražo neviens cits pasaulē”. Kompānija “Immer Digital” jau parakstījusi ar Ventspils brīvostas pārvaldi nomas līgumu par vēl vienu rūpniecisko ēku, kas tiks uzbūvēta 2018. gada beigās.

Patlaban “Immer Digital” strādā 40 cilvēku. Drukas speciālisti, kas nepieciešami iesaigojuma materiāla ražošanā, izgājuši apmācību Telavivā (Izraēla).

Iedarbinot iepakojuma materiāla ražošanas otro kārtu, pieaugs produkcijas nomenklatūra un apjoms, Ventspils rūpnīcā ražos daudz sarežģītākus materiālus. Pieaugot ražošanas jaudai, pieaugs arī darba vietu skaits. Līdz gada beigām uzņēmumā vēl piedāvās 10–12 vakances.

O. Savickis: “Mums prieks strādāt un attīstīties piedāvātajos apstākļos un infrastruktūrā, mums pret to nav nekādu iebildumu.”

Dāņi meklē sadarbības partnerus

Ventspils brīvostas pārvaldē vizītē ieradās Dānijas ostas pilsētas Kēges pašvaldības vadītājs Flemings Kristensens un Kēges ostas valdes priekšsēdētājs un loceklis, lai iepazītos un pārrunātu iespējamo abu ostu sadarbību.

Ventspils brīvostas pārvaldnieks Imants Sarmulis viesus iepazīstināja ar Ventspils ostas darbību, pieejamo infrastruktūru, termināļiem un prāmju satiksmi, kā arī atbalsta politiku investoriem un jaunajiem uzņēmumiem. Tāpat viesi tika iepazīstināti ar Ziemeļostas projektu.



Kēges ostas pārstāvji izrādīja interesi par Ventspils ostas piedāvātajām iespējām dažādu kravu pārkraušanā un pakalpojumu attīstību, kā arī pozitīvi novērtēja līdz šim paveikto ostas infrastruktūras izveidi.

Dodoties pa vadlīnijas asi

Lai kuģi atrastu drošu ceļu ostā, tiek veidotas navigācijas vadlīnijas. Ventspils ostas akvatorijā ir divas vadlīnijas – ziemeļu un rietumu – diviem ostas kanāliem – ziemeļu un rietumu.

UZZIŅAI

Par vadlīnijām tiek dēvēta bāka, zīmju, ugunu sistēma, kas, izvietota attiecīgā secībā, veido līniju, ko sauc par vadlīnijas asi. Ir līniju un mērķējuma vadlīnijas. Praksē izplatītākās ir līniju vadlīnijas, kas atrodas arī Ventspils ostā, skaidro Ventspils brīvostas pārvaldes kuģošanas atbalsta dienesta aprīkojuma uzturēšanas grupas vecākais hidrogrāfs Aivars Beitāns.

Vadlīnija sastāv no divām zīmēm vai bākām (Ventspils ostā rietumu kanālā ir trīs bākas), kuras izvietotas uz taisnas līnijas virzienā, kas nodrošina drošu kuģošanu. Tādēļ zīmes un bākas tiek dēvētas par vadlīnijām. Taisnā līnija, kas savieno šīs zīmes un norāda drošas kuģošanas virzienu, tiek saukta par vadlīnijas asi.

Kad tiek kuģots pa vadlīnijas asi, ir redzams, ka priekšējā vadlīnijas zīme sakrīt pa vertikāli ar rietumu vadlīnijas zīmi. Priekšējā zīme aizsedz aizmugurējo, atstājot atklātu tikai pēdējās augšējo daļu. Ja ir tāds bāku izvietojums, tad parasti saka, ka tās atrodas *vadlīnijā*.



Ja kuģis novirzās no vadlīnijas ass pa labi vai pa kreisi, kuģa kapteinis uzreiz pamana, ka vadlīniju zīmes nesaskan; jo lielāks kļūst redzamais attālums starp zīmēm, jo attiecīgi tālāk no vadlīnijas ass novirzās kuģis.

Speciālas krāsas un formas

Ventspils ostas rietumu virziena priekšējā (zemākā) bāka atrodas pie uzņēmuma "Ventamonjaks". Bākas augstums ir 15 metri, ugunu redzamība – 14 jūras jūdzes. Ventspils ostas rietumu virziena

vidējā bāka atrodas Dzintaru ielā. Tās augstums – 18 metri. Rietumu virziena rietumu (augšējā) bāka atrodas Kantsonciema rajonā, pie Ziemeļu ielas. Šīs bākas augstums ir 30 metru. "Būtu pietiekami arī ar divām bākām, taču, tā kā mēs pagarinājām un padziļinājām kanālu, lai varētu ienākt lieli kuģi ar daudz lielāku iegrimi, ar lielāku tilpumu, nolēmām, ka ir vajadzīga arī trešā bāka, kuru uzbūvēja 80. gados," stāsta Beitāns.

Vadugunīm ir ievērojami jāatšķiras ar savu krāsu un formu no citiem

UZZIŅAI

Ziemeļu jeb Ventspils ostas ieejas kanālā dziļums ir 12 metri, rietumu kanāla dziļums – 15 metri. Visa kanāla garums ir nepilni astoņi kilometri, platums – 184 metri. Ventspils ostas ziemeļu virziena priekšējā (zemākā) bāka atrodas Ostgalā, Zvejas ostas teritorijā, bākas augstums ir 25 metri. Tā ir saskaņota ar aizmugurējo bāku, kas atrodas 940 metru attālumā Pētera ielā, pie 2. pamatskolas stadiona. Bākas augstums ir 35 metri.

Izdota atjaunota Ventspils ostas pieeju karte

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta Kartogrāfijas daļā ir izdota atjaunota Ventspils ostas pieeju karte, kas gatavota, izmantojot CARIS programmatūru.

Kartogrāfu darbs ar CARIS programmatūru ir daļa no jaunās hidrogrāfijas informācijas sistēmas, kas tiek veidota Eiropas Savienības finansētā FAMOS projekta ietvaros. Jaunajā sistēmā tiks integritas jau esošās dziļumu mērījumu

un jaunveidojamā kartogrāfisko datu bāze. Paredzams, ka jaunā sistēma atvieglēs Hidrogrāfijas dienesta darbu un ļaus ietaupīt cilvēku resursus. Strādājot jaunajā informācijas sistēmā, pamats būs elektronisko jūras navigācijas karšu izdošana. Papīra kartes būs iespējams sagatavot, izmantojot elektronisko karšu datus. Jauno sistēmu plānots pabeigt līdz nākamā gada beigām.

"Pāreja uz jauno CARIS programmatūru prasīja vairākus gadus. Vēl atlicis pēdējais izaicinājums – kartogrāfisko datu bāzes izveidošana. Elektroniskās navigācijas kartes jau tiek izdotas ar CARIS palīdzību. "Ventspils ostas pieejas" ir pirmā papīra jūras navigācijas karte, kas pilnībā pabeigta, izmantojot CARIS programmatūru. Turpmāk tā tiks gatavotas visas kartes," uzsver JA HD Kartogrāfijas daļas vadītājs Normunds Duksis.■



Pieredzējušais Ventspils brīvostas locis Aleksandrs Parijenko rāda, kā pēc būku ugunīm var noteikt asi kanālā. Turoties pie tā, kuģa kapteinis nekad neuzskries uz sēkļa.

pilsētas objektiem, lai kuģa vadītājs no jūras puses varētu uzreiz identificēt tam vajadzīgās navigācijas zīmes. Trīs rietumu virziena bākas ir dzeltenmelnā krāsā, bet ziemeļu bākas – oranži baltas, un tām visām ir taisnstūra formas aizsargs. Tāda forma ir vislabākā būkuguns zīmju aizsargu forma, jo nodrošina precīzu siluetu un maksimāli vēlu iestājas zīmes punktiņa redzamības moments. Priekšējās bākas ir četrus metrus platas, aizmugurējās – sešus metrus.

“Līdz 2003. gadam uz vadugunīm atradās lielas gāzes lampas, kas skaļi skanēja un nebija drošas, bet pēc modernizācijas uzstādīja jaudīgas gaismas diodes lampas. Priekšējām bākām izgaismojuma leņķi ir 16 grādi, aizmugurējām – 32 grādi, rietumu virziena būku izgaismojuma leņķis ir 16, 16 un 32 grādi. Pagājušajā gadā mēs nomainījām gaismas aparātus pret vēl modernākiem, jo gaismas diodes ar laiku zaudē savu sulīgumu,” norāda Beitāns. Pirms modernizācijas, atceras speciālists, pie 2. pamatskolas stadionā esošā būka spīdēja daudzdzīvokļu māju logos, jo izgaismojuma leņķim bija teju 180 grādu. ■



UZZIŅAI

Vadugunis var redzēt no 15 jūdžu jeb aptuveni 27 kilometru liela attāluma. Vadugunu bākas ir veidotas no dzelzs, un tām ir koka aizsargi. Ja pazūd elektrība, bākas aptuveni divas diennaktis var darboties arī autonomi. Bet, lai bākas nebojātu putni, uz tām ir uzstādītas stieplītes, kas putniem nosēšanas padara ļoti neērtu.

Vai tranzītam būs jāatmet ar roku?

Gadsimtiem ilgi osta ir bijusi Ventspils mugurkauls – centrs, ap ko veidojusies pilsēta. Pilsētu nevar atraut no ostas, tāpat kā ostu nevar atdalīt no pilsētas. Par to, kas ir Ventspils osta šodien un kāda izskatās tās nākotne, jautājām Ventspils brīvostas pārvaldniekam IMANTAM SARMULIM.

– Runājot par Ventspils brīvostu, mēs jau sen vairs nedomājam tikai par ostu, bet arī rūpniecību.

– To, kādā virzienā jāstrādā Ventspils brīvostas pārvaldei, pilsētas pašvaldība un ostas valde stratēģiski nolēma jau pirms daudziem gadiem, un tas ierakstīts gan Latvijas ostu attīstības programmā, gan Ventspils brīvostas likumā. Saskaņā ar to brīvostas pārvalde strādā un strādās trīs virzienos: pašreizējo ostas pozīciju saglabāšana šķidro un beramkravu tirgū, jaunu darbības veidu un pakalpojumu piesaiste ostai un rūpniecības attīstība brīvostas industriālajās teritorijās. Ostas rūpnieciskās teritorijas attīstība nav nekāds Latvijas fenomens, tā strādā virkne lielo ostu Eiropā un pasaulē. Osta un eksportspējīga rūpniecība ir savstarpēji saistītas.

– Lai arī gada sākums ostā šogad ir ar pluszīmi, kopējais kravu apjoms Ventspils ostas termināļos pēdējos gados samazinās. Vai tiešām pienāks brīdis, kad kuģus Ventspilī vairs neredzēsīm?

– Ventspils osta ir, bija un būs. Kamēr vien būs kāds, kas ražo, un kāds, kas pērk, bez ostām neiztikt. Un šajā tīklā vienmēr sava vieta būs arī Ventspils ostai. Bet ir naīvi iedomāties, ka šis business notiks pats no sevis un ka pasaule visu laiku būs tāda pati kā pirms 50 gadiem. Daudzi ar nostalgiju atceras laikus, kad kopējais kravu apgrozījums Ventspils ostā krietni pārsniedza 30 miljonus tonnu. Jā, toreiz pietika ar vienu lielas valsts vadības lēmumu,



lai visu naftas un minerālmēslu eksporta plūsmu virzītu uz Ventspili. Bet diez vai kāds vēlas atcerēties, ka toreiz nevienu īpaši neinteresēja, kā šajā produktu tranzītā jūtas ventspilnieks, kurš no visas šīs aktivitātes juta vien nopietnas vides problēmas. Būt saimniekiem savā zemē un savās ostās nozīmē arī pieņemt jaunos spēles noteikumus. Mūsu gadījumā – pieņemt, ka miljīgās Krievijas kravu plūsmas caur Latviju mazināsies. Krievija par plāniem attīstīt savas ostas atklāti runāja jau 90. gadu beigās. Krievijas Federācijas valsts programma transporta attīstībai nosaka uzdevumu virzīt Krievijas kravu plūsmu uz savām ostām no Baltijas un Ukrainas, kaimiņvalstu ostām atstājot ne vairāk par 5% sava tranzīta.

– Priekšvēlēšanu laikā varēja dzirdēt solījumus Ventspils ostu atkal padarīt par vadošo Baltijā. Vai tas ir iespējams?

– Ir tāds folklorizējies teiciens: “Kā var nesolīt!?” Tomēr domāju, ka mūsu sabiedrība ir pāraugusi tos laikus, kad akli tic tukšiem

▶▶▶ 38. lpp.



►►► 37. lpp.

solījumiem. Ja šo solījumu paudēji orientējas nozarē, tad paši ļoti labi saprot, ka tas nav iespējams. Pēdējo 20 gadu laikā Ventspils osta ir mainījusies, bet ne uz sliktu pusi, kā daži mēģina iegalvot. Tieši otrādi – Ventspils brīvostas pārvalde ir attīstījusi ostas infrastruktūru līdz tādām līmenim, ka šeit ir iespējams pēc pasaules standartiem apkalpot jebkura veida kravas. Agrāk tā nebija. Ventspils ostā ir dabiskas un radītas priekšrocības, zemākās ostas maksas Baltijas jūras austrumkrastā. Tātad Ventspils osta ir kļuvusi tikai labāka, to neviens nevar noliegt. Kas tad ir noticis? Ir mainījušās pārējās reģiona ostas. Ventspils osta bija pirmā, kas padziļināja kuģu ceļus, bet tagad to dara arī kaimiņi. Pēdējo gadu laikā pilnīgi no jauna uzbūvētas tādas Krievijas ostas kā Primorska un Ustjluga, krietni attīstījušās citas ostas. Nav grūti būt pirmajam, ja esi vienīgais. Lai padarītu Ventspili par vadošo ostu Baltijas jūrā, būtu jāsācās kādas trīs citas. Bet, ja kāds sola Ventspili izveidot par vadošo ostu, vēlam sekmes! Ventspils brīvostas pārvaldes pūļu rezultātā Ventspils ir izveidota par modernāko ostu Latvijā un vienu no modernākajām Baltijas jūrā. Bet tās jaudas, ko piedāvā Ventspils osta, privātie termināļi, kas šeit strādā, neizmanto pilnībā. Efektīvai ostas izmantošanai nepieciešams biznesa ķēriens un efektīva pārvaldība. Diemžēl ne visi privātie termināļi Ventspils ostā var ar šiem

elementiem lepoties, jo kravu apjoms krīt un ostas pārvaldes ieguldījumi netiek pilnībā izmantoti.

– Ko Ventspils brīvostas pārvalde var darīt, lai ostā tiktu pārkrauts vairāk kravu?

– Ventspils brīvostas pārvalde nekad nevienu kravas tonnu nav pārkrāvusi un nepārkrāus. Ostas pārvalde pati neslēdz līgumus ar kravu īpašniekiem, un ostas pārvalde arī pati ne vilcienu vagonus, ne kuģus neved. Lai veicinātu ostas termināļu darbu kravu pārkrāušanā, brīvostas pārvalde strādā trīs virzienos.

Pirmais – ostas infrastruktūra par labu cenu. Patiesībā šis ir galvenais brīvostas pārvaldes uzdevums: nodrošināt perfektu infrastruktūru – kuģošanas kanālu dziļumu, hidrobuves, pievedceļus, kraujlaukumus, lai uzņēmumiem šeit būtu ideāli piemēroti apstākļi darbam. Tas ietver arī ostas dienestu – loču, kuģu satiksmes, ostas kontroles, piesārņoto ūdeņu savākšanas un citu – augsti profesionālu darbu 24 stundu režīmā. Kopš 2001. gada dažādos infrastruktūras sakārtošanas, būvniecības darbos Ventspils brīvostas pārvalde ieguldījusi aptuveni 130 miljonus eiro. Daļu no šiem līdzekļiem izdevies piesaistīt no Eiropas Savienības fondiem. Tas arī ir prasījis papildu darbu, bet vienlaikus ļāvis saimniekot maksimāli efektīvi un nepaaugstināt ostas maksas kuģiem. Tas ir brīvostas pārvaldes galvenais ienākumu avots, bet

termināļu konkurētspējai ir svarīgi, lai kuģu īpašniekiem ienākšana Ventspils ostā būtu izdevīga. Kā jau minēju, ostas maksas Ventspilī ir mazākās Baltijas jūras austrumkrastā. Piemēram, maksa par tankkuģa ienākšanu ostā Rīgā ir vidēji par 20% lielāka nekā Ventspilī, bet Klaipēdā – par 45% lielāka. Sauskravu kuģa ienākšana Rīgā maksā vidēji par 15% vairāk, bet Klaipēdā pat par 60% vairāk. Tā ir tā izmaksu daļa, ko varam koriģēt. Tālākā izmaksu daļa ir privāto termināļu rokās. Brīvostas pārvalde nezina un nevar zināt, kādus tarifus par saviem pakalpojumiem piedāvā privātie termināļi un cik tie ir spējīgi konkurēt ar līdzīgiem termināļiem citās ostās. Visi gan var redzēt publisko informāciju par uzņēmumu peļņu. Ja tirgus situācija mainās, visiem jāspēj mainīties tai līdzīgi.

Otra lieta, ko darām, ir ostas reklāma. Jā, brīvostas pārvalde nav tiesīga runāt ar kravu īpašniekiem par konkrētu piedāvājumu Ventspilī, konkrētām cenām, tā būtu iejaukšanās privāto uzņēmumu sfērā. Bet pārvalde var reklamēt Ventspils ostu kā lielisku vietu visa veida kravu pārkrāušanai. Tas notiek nepārtraukti. Ventspils brīvostas pārvalde ir klātesoša visos lielākajos transporta un loģistikas nozares pasākumos Ventspilī interesējošajos tirgos. Termināļi var izmantot pārvaldes sagādāto platformu un braukt uz šiem pasākumiem, netērējot papildu līdzekļus par stendu iekārtojumu. Ir termināļi, kas šo iespēju izmanto labprāt.

Un trešā lieta – brīvostas pārvalde attīsta ostas teritoriju tādā virzienā, lai jaunie projekti pozitīvi ietekmētu arī kravu apgrozījumu ostā. Jaunas ražotnes brīvostas teritorijā, protams, ir jaunas darba vietas un nodokļi budžetā, bet tās ir arī papildu kravas ostai. Jā, tas apjoms, protams, nav tik liels kā tranzīts no Krievijas, bet tas pakāpeniski palielinās, un tā ir ļoti pozitīva tendence. Visi min, ka Klaipēdas osta palielina kravu apgrozījumu, bet reti kurš zina, ka bez tā, ka Krievijas kravas Klaipēdas ostā ir tikai 3%, kamēr Ventspilī tās veido lielāko daļu visa apjoma, lauvas tiesa visu Klaipēdas ostas kravu ir nevis tranzīts, bet vietējās kravas. Tās ir kravas,

kas tiek saražotas uz vietas Lietuvā un eksportētas caur Klaipēdas ostu. Tās ir kravas, kas nav atkarīgas no kaimiņvalstu lēmumiem un dažādiem ģeopolitiskiem strīdiem. Ja Latvijā attīstīsies eksportspējīga rūpniecība, būs ko darīt arī ostām.

– Nevar noliegt, ka pēdējos gados daudz paveikts rūpniecības attīstībā Ventspilī. Tomēr dzirdama kritika, ka iegēmumi no rūpniecības nekad nevarēs aizstāt iegēmumus no ostas. Kāds būtu jūsu komentārs?

– Iespējams, pašvaldība un pārvalde skatās runā par paveikto rūpniecībā, arī tāpēc, ka šajā jomā vēl ir lielas attīstības iespējas. Tomēr jāuzsver, ka gan līdz šim, gan arī turpmāk absolūti lielākā daļa visu investīciju un brīvostas pārvaldes darba ir veltīti ostai. Par to runā skaitļi. Rūpniecības attīstībā Ventspilī brīvostas pārvalde kopš divtūkstošo gadu sākuma ieguldījusi apmēram 37 miljonus, tai skaitā būvējot jaunas ēkas. Savukārt investīcijas ostā sasniedz 130 miljonus eiro. Nākamajā plānošanas periodā, tas ir, līdz 2021. gadam, rūpniecībā plānots ieguldīt 12 miljonus eiro, bet ostas infrastruktūrā – apmēram 37 miljonus eiro. Es domāju, ka uzsvāri ir skaidri redzami. Tāpēc reizēm izbrīnu raisa dažādu tā saukto speciālistu komentāri, ka Ventspilī ostai esot atmests ar roku. Ostai gan bija, gan būs pievērstā maksimāla uzmanība.

Bet, domājot par ostas attīstību, ne mīkli nedrīkst aizmirst par to, kas ir svarīgi iedzīvotājiem. Un tas ir darbs. Ventspils pašvaldības lēmumu pirms 15 gadiem sākt attīstīt rūpniecību pamatoti var uzskatīt par vienu no gudrākajiem lēmumiem neatkarīgajā Latvijā. Un to nesakām tikai mēs, to atzīst ekspertu kā Latvijā, tā ārzemēs. Lai iedzīvotāji pašvaldībā varētu saņemt visus pakalpojumus, ir svarīgi, cik daudz ventspilnieku strādā pilsētas uzņēmumos, nodrošinot ienākumus sev un arī iegēmumus pašvaldības budžetā. 37 miljoni, ko Ventspils brīvostas pārvalde ieguldījusi rūpniecībā, ir radījuši 1400 jaunu darba vietu Ventspilī. Savukārt ostā strādājošie privātie termināļi, kur ieguldīti milzīgi gan ostas

pārvaldes, gan privātie līdzekļi, kopš 2002. gada samazinājuši darbinieku skaitu par vairāk nekā tūkstošiem. Ja vērtējam ieguldījumu efektivitāti no šāda viedokļa, ir skaidri redzams, ka ieguldījumi rūpniecībā atmaksājas un visā Latvijā šim jautājumam būtu jāpievērš lielāka uzmanība. Aivars Lembergs šobrīd valdībai ir iesniedzis programmu rūpniecības attīstībai, aicinot piešķirt vairāk līdzekļu no valsts šai



jomai. Būtu ļoti vēlams, lai šī programma atrastu dzirdīgas ausis un Latvijas iedzīvotājiem būtu iespēja strādāt Latvijā. Ventspils piemērs rāda, ka tas ir pareizais virziens.

– Ieguldījumi ostā, īpaši hidro-būvēs, iedzīvotājiem ir mazāk redzami, bet pēdējo gadu laikā tapuši arī jauni ostas termināļi.

– Jā, ir paveikts milzīgs darbs arī šajā jomā. Būvētas un atjaunotas piestātnes, uzbūvēti seši jauni termināļi. Pieciem no tiem infrastruktūru, pievedceļus un piestātnes būvēja Ventspils brīvostas pārvalde, bet sestajam piemērota speciāla atbalsta shēma no Ventspils brīvostas pārvaldes puses. Lielākie ostas termināļi, kas šeit strādāja vēl no Padomju Savienības laikiem, 2001. gadā pārkrāva 96% visu kravu Ventspils ostā. 2016. gadā tie jau pārkrāva trīs reizes mazāk – 12,3 miljonus tonnu, kas vairs ir tikai 65% no visām kravām. Pārējais kravu apjoms panāks, piesaistot darbam ostā jaunus termināļus. Īpaši gribu izcelt Ventspils brīvostas pārvaldes būvēto universālo termināli, kur iespējams apkalpot prāmjus. Ja brīvostas pārvalde nebūtu uzstājusi, ka jau nomā nodotajā terminālī vēlas izbūvēt arī prāmjū

piestātnes un kravu un pasažieru termināļus, ja nebūtu kopā ar pašvaldības pārstāvjiem aktīvi meklējusi prāmjū operatorus, prāmjū šodien Ventspilī, visticamāk, nebūtu. Ventspils šobrīd ir lielākā ro-ro, tas ir, ar prāmjiem pārvadāto kravu, osta Latvijā. Šeit pārkrauj gandrīz trīsreiz vairāk ro-ro kravu nekā Rīgā un Liepājā kopā. Tas ir ļoti nozīmīgs sasniegums kravu diversifikācijas virzienā.

– Kādi vēl ir plānotie lielākie darbi?

– Izcelšu tikai dažus. Piesaistot ES fondus, plānoti apjomīgi hidrobuļvju remontu, no kuriem redzamākais, protams, būs abu molu rekonstrukcijas projekts, kā arī pievedceļu ostas termināļiem rekonstrukcija. Vienlaikus vērtējam termināļu attīstības plānus un iesaistāties to īstenošanā. Piemēram, universālajam terminālim pie tilta, kur notiek ļoti aktīva darbība, paplašināsim kraujlaukumu un sakārtosim dzelzceļa pievadus, lai palielinātu viņu kravu apstrādes iespējas. Un vēl gribu izcelt jaunu rūpniecisko ēku būvniecību. Šobrīd Ventspils brīvostas pārvalde attīsta industriālo darbību ilgu gadu neizmantotā teritorijā Talsu ielā 200. Divas jaunas rūpnieciskās ēkas drīz būs Ventspils Augsto tehnoloģiju parkā. Abām jau sameklēti arī nomnieki. Un vēl vienu jaunu ražotni plānots būvēt Ganību ielā līdzās jau tur esošajām “Malmar” un “Bucher” ēkām. Darba ir daudz. Brīvostas pārvalde no savas puses darīs visu, lai uzņēmumiem Ventspilī būtu labākie darba apstākļi. Pārējais atkarīgs no uzņēmumiem.■

Inga Ieviņa, VO sabiedrisko attiecību vadītāja

Pārliecinās par “GI Termināls” drošību ārkārtas situācijās

11. maijā Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests rīkoja civilās aizsardzības mācības LSEZ SIA „GI Termināls”, kas bija plānots pasākums, lai reālā darbībā pārliecinātos par termināļa un operatīvo dienestu gatavību neparedzētām situācijām. Civilās aizsardzības mācības valsts nozīmes paaugstinātās bīstamības objektos notiek vienu reizi trīs gados.

Mācību mērķis bija pārbaudīt un pilnveidot izveidoto kārtību un pasākumus katastrofas draudu gadījumā, kas notiek LSEZ SIA “GI Termināls” civilās aizsardzības plānā un ārpusobjekta civilās aizsardzības plānā, kā arī pārbaudīt sadarbību starp iesaistītajām institūcijām. Mācībās piedalījās atbildīgo institūciju – VUGD, Valsts policijas, Valsts vides dienesta, LSEZ SIA “GI Termināls”, Liepājas pilsētas Pašvaldības policijas un VAS “Latvijas dzelzceļš” amatpersonas un darbinieki.

Civilās aizsardzības mācībās inscenēja situāciju, kad LSEZ uzņēmuma SIA “GI Termināls” teritorijā no sliedēm noiet cisterna ar dīzeldegvielu, notiek naftas produkta noplūde un aizdegšanās, radot sprādziena draudus.

Kā uzsvēra Liepājas SEZ pārvaldes drošības, aizsardzības un vides nodaļas vadītājs Kaspars Poņemeckis, “GI Termināls” ir pilnībā modernizēts lejamkravu terminālis, kas aprīkots ar mūsdienīgām aizsardzības tehnoloģijām, un mācībās izspēlētā situācija dzīvē ir praktiski neiespējama. Tomēr esot svarīgi termināļa un atbildīgo operatīvo darbinieku sadarbības prasmes pārbaudīt reālā darbībā, kas arī veiksmīgi esot noticis.

Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta Kurzemes reģiona brigādes komandiera vietnieks pulkvežleitnants Mursals Kerimovs: “Kopumā var secināt, ka mācības norisējušas veiksmīgi un visi izvirzītie mācību mērķi ir sasniegti. Varam vērtēt, ka sadarbība starp visām iesaistītajām institūcijām ir ļoti laba. Šāda veida mācības Liepājā nenotiek pirmo reizi, un tās ir ļoti vērtīgas, jo ir svarīgi regulāri iepazīt objektus, lai gadījumā, ja patiesi notiktu nelaime, visas iesaistītās puses jau iepriekš būtu sadarbojušās un būtu gatavas rīkoties šādā situācijā.”

LSEZ SIA “Ekers Stividors LP” iedarbina pirmo no vairākām miglošanas iekārtām

LSEZ SIA “Ekers Stividors LP” uzstādījis smidzinātāju – putekļu absorbētāju, kas ļaus ierobežot putekļu izplatību. Sākta iekārtas testēšana un pielāgošana termināļa vajadzībām. Kā pastāstīja LSEZ SIA “Ekers Stividors LP” valdes loceklis Gatis Svētiņš, uzņēmumam ir svarīgi strādāt ilgtermiņā, nodrošinot vides prasību ievērošanu gan blakus esošajos graudaugu un prāmju satiksmes termināļos, gan rūpējoties par vidi un iedzīvotājiem.

Lai īstenotu projektu “Iekraušanas procesa uzlabošanas iekārtu iegāde”, šā gada 17. martā Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde noslēdza ieguldījumu līgumu ar LSEZ SIA “Ekers Stividors LP”, kopā plānojot ieguldīt vairāk nekā 60 tūkstošus eiro. Projekts vairākās kārtās pilnībā tiks pabeigts jau jūnija sākumā, tādējādi iegūstot modernu pretputes sistēmu.



UZZIŅAI

LSEZ SIA “Ekers Stividors” ir salīdzinoši jauna kompānija Liepājas ostā, darbību tā uzsāka 2015. gada septembrī. 2016. gada pavasarī uzņēmums piesaistīja jaunu kravu – bagātinātās antracīta jeb SORT ogles, kuras tiek izmantotas metalurģijā.

Liepājas ostā pārkrauj nelielu ogļu apjomu, ja salīdzina ar citām Latvijas ostām, un tās ir īpaši augstas kvalitātes ogles, kas tiek pārkrautas salīdzinoši nelielos apjomos un kuru pārkraušanai nepieciešamas saudzīgas tehnoloģijas, lai pārberot ogles netiktu bojātas.

Ogļu pārkraušana notiek atbilstoši saņemtajai B kategorijas piesārņojuma atļaujai. Kā norāda Liepājas reģionālās vides pārvaldes direktora vietnieks Roberts Bērziņš, Liepājā regulāri tiek veikts gaisa kvalitātes monitorings un monitoringa iekārta atrodas netālu no ostas termināļiem O. Kalpaka ielā. Mērījumi neuzrāda pieļaujamo normu



pārsniegšanu, gaisa kvalitāte gadu gaitā Liepājā ir uzlabojusies. Vienlaikus Roberts Bērziņš aicina iedzīvotājus nekavējoties ziņot par piesārņojumu, ja tāds tiek konstatēts.

Liepājas ostas nomnieku asociācijas priekšsēdētājs Jānis Ēlerts norāda uz straujo Liepājas ostas izaugsmi, kas ik dienas nodrošina turpat 2000 darbvietu un veicina reģiona ekonomisko attīstību. “Ikviens jautājums ir konstruktīvi risināms. Bija laiks, kad ostā tika pārkrauti metāllūžņi, kas radīja troksni un putekļus, tāpat bija laiks, kad smagās kravas automašīnas uz ostu devās pa Sīļku ielu cauri dzīvojamajām mājām mikrorajonam, radot neērtības, tagad šie jautājumi ir atrisināti un jau aizmirsušies. Ogles ir jauna krava Liepājas ostā, un pakāpeniski tiek krāta pieredze, kā ar to strādāt. Tā ir uzņēmēju atbildība – strādāt, nodrošinot darbvietas ar konkurētspējīgu atalgojumu un rūpēties par vidi un pilsētas iedzīvotājiem, kas arī ikdienā notiek.”

Kaspars Poņemeckis, Liepājas SEZ pārvaldes drošības, aizsardzības un vides nodaļas vadītājs: “Ir spēkā stingras Eiropas Savienības un Latvijas normatīvu prasības, kas jāievēro. Liepājas ostas uzņēmēji ikdienā rūpējas par piesārņojuma samazināšanu, ieguldot arī ievērojamus naudas līdzekļus. Valdošie stiprie vēji, no vienas puses, ir Liepājas lepnums, bet, no otras, tie veicina piesārņojumu un prasa neordinārus un komplicētākus risinājumus. LSEZ SIA “Ekers Stividors LP” turpina ieviest vides aizsardzības pasākumus, lai minimizētu piesārņojumu.”

Jahtai „Spaniel” kopvērtējumā 4. vieta “Rendez-Vous 2017 Tall Ships Regatta” posmā

Transatlantijas reiss “Rendez-Vous 2017 Tall Ships Regatta” (RDV 2017) lielajiem un mazajiem buriniekiem notika par godu 150. gadadienai kopš Kanādas Konfederācijas dibināšanas. Regatē piedalījās arī Latvijas jahta „Spaniel”, kuru atbalstīja un patronēses pienākumus uzņēmās Latvijas eksprezidente Vaira Vīķe-Freiberga.

Dalība regatē ir vēsturisks notikums LBMA un Latvijai, jo pēc valsts neatkarības atjaunošanas “Spaniel” ir otrā Latvijas jahta, kas piedalās šajās sacensībās. Pirms 25 gadiem to vēl ir paveikusi jahta “Bravo”.

Latviešu dalība regatē “Rendez-Vous 2017 Tall Ships Regatta” ilgs četrus mēnešus – no 1. maija, kad Sinišā, Portugālē, tiek dots starts otrajam sacensību posmam, līdz 3. septembrim, kad regates dalībnieki finišēs Havrā, Francijā.

Jahta “Spaniel” ir vienīgā Latvijas okeāna klases jahta, kura kopš 1998. gada regulāri piedalās starptautiskajās mācību regatēs “The Tall Ships Races”. Līdz šim “Spaniel” uzrādījusi teicamus rezultātus, kļūstot par visbiežāk uz goda pjedestāla kāpušo komandu, saņemot 19 godalgas 44 sacensību posmos. Kopš 1998. gada savu sapni par jūru “Spaniel” komandā ir piedzīvojuši ap 500 burāt gribētāju, no kuriem daudzi ir kļuvuši arī par kapteiņiem.



Jahtas „Spaniel” komandas biedra Andra Kozlovskā „selfijs” prezidentes Vairas Vīķes-Freibergas dzīvoklī ar daļu no “Spaniel” komandas.

Jahtas “Spaniel” dalību regatē “Rendez-Vous 2017 Tall Ships Regatta” atbalsta Kvebekas pilsētas pašvaldība, SIA “Baltic Ropes” un SIA “Gandrs”, kā arī “Spaniel” komandas burātāji. Jahtas noformējums, burātāju tērpi un suvenīri ir tapuši, kā arī pasākumi tiek organizēti ar Valsts Kultūrkapitāla fonda atbalstu projekta “Sapnis par Atlantiju // Baltijas jūraszīmes” ietvaros.

Pirmais posms regatei sākas no Grinvičas (Apvienotā Karaliste) uz Sinišu (Portugāle). Latvijas jahta pievienojās posmam no Sinišas uz Bermudām ar starpfinišu Laspalmasā. Reisā no Sinišas uz Laspalmasu “Spaniel” ieņēma 4. vietu kopvērtējumā. No Laspalmasas bija plānots reisa turpinājums uz Bermudām, bet lēnā vēja dēļ starts tika pārcelts 200 jūdzes uz dienvidiem no Grankanārijas.

“Karsti un trīsstūrveidīgi sveicieni no “Spaniel” Bermudu salās!” Sveicienus sūta jahtas apkalpes locekļi: “Kopš finiša un ierašanās viesmīlīgajā St. George’s marīnā (32°22'N 64°40'W), kur pavadījām teju



„Spaniel” komanda pirms R2 starta no Sinišas. Jahta “Spaniel” un tās komanda regatē piedalās īpašos Latvijas valsts simtgades burāšanas “tautas tērpos”, lai būtu pamanāma buru parādēs un svētku uģienēs cauri pilsētām, vēstot pasaulei par Latvijas valsts simtgadi.



„Spaniel” piedalās Buru parādē Bermudās.

►►► 41. lpp.

četras bezrūpīgas un šarmantas dienas, esam kopā ar pārējo floti pārgājuši tālāk uz citu jahtklubu Hamiltonā „Royal Dingy Club” (32°07'N 64°46'W). Salu galvaspilsēta ir ne tikai mājvieta secīgajās piecās dienās RDV 2017 regates dalībniekiem, bet arī mums par iepriecinājumu uzņem Amerikas kausa sacensības, kas, protams, ir iekļautas arī mūsu komandas „kultūras” programmā, tāpat kā pilsētas apskate.

Šajās brīvājās krastā pavadītajās dienās St. George's, stāvot bortā ar pārējām jahtām, esam ne tikai sadraudzējušies ar mūs konkurējošām komandām – „Vahine” un „Peter von Danzig”, bet arī nodevušies kopīgam burājumam. Andris ar Lībieti pārgāja uz vācu „Peter von Danzig”, bet Līga, Sintija, Nils un Ilona uz somu „Vahine”, kurus iemainījām pret citiem četriem īslaicīgiem komandas biedriem uz „Spaniel”. Četru stundu ilgā starptautiskā pieredzes apmaiņa aizvadīta pilnā burājošā *sail training*(ā). Bez tam visa flote iemānījās paslīdēt garām arī Amerikas kausa „dockyard” un *J Class* jahtām, kas te izslējušas savus mastus līdz ar citām smalkām „peldviesnīcām”. Organizatori zināja teikt, ka vislepniākā te pietauvojušies esot vismaz astoņu nullu vērtā.”

25. maijā 14.00 UTC visai RDV 2017 flotei fiksēja R2 finišu jūrā. „Spaniel” nogāja 2381 jj, pēc faktiskā laika 14 d 9 h 11 min, 15 d 11 h 45 min pēc pārrēķina, un ieņēma 4. vietu visas reisa flotes kopvērtējumā.

Jahta „Spaniel” regatē noburās 7000 jūras jūdžu, divas reizes



„Spaniel” komanda Hamiltonā saņem balvu par 3. vietu starp B, C un D klases kuģiem reisā no Sinišas uz Bermudām.

šķērsojot Atlantijas okeānu. Komanda ceļojuma gaitā pietās sešās valstīs – Sinišā Portugālē, Kanāriju salās Spānijā, Lielbritānijas aizjūras teritorijā Bermudu salās, Bostonā ASV, vairākās ostās Kanādā un visbeidzot finišēs Havrā Francijā. Regates sacensību, kruīza un jahtas „Spaniel” pārdzīšanas posmos kopumā piedalās ap 60 burātāju kapteiņu Jura Radus, Jura Austrīņa, Reiņa Gedzuna, Ivo Ivanova un Silarda Kamergrauža vadībā.

Regates kulminācija ir gaidāma Kvebekā 18. – 23. jūlijā, kur uz Kanādas Konfederācijas 150 gadu svinībām ieradīsies apmēram 40 buru kuģu un jahtu ar vairāk nekā 3000 burātājiem no Eiropas un Amerikas. Jahtas „Spaniel” komanda līdz ar tās patroneses Vairas Vīķes-Freibergas laba vēlējumiem nogādās Kanādai sveicienu dzimšanas dienā un aicinās uz Latvijas valsts simtgades svinībām.■

Jūrnieku vīrišķību godinot

2017. gadā aprit 130 gadu, kopš Ainažu jūrskolnieks tālbraucējs kapteinis Pēteris Šnore ar Liepupē būvēto burinieku „Rota” šķērsoja ekvatoru un sasniedza Laplatu Dienvidamerikā. Laikā no 1890. līdz 1910. gadam pa Atlantijas okeānu ik gadus kuģoja ap 50 latviešu burinieku. Ainažu jūrskolas muzejā 3. jūnijā notika ikgadējais Latvijas jūrnieku salidojums, kura tēma šoreiz bija „Ainaži – Latvijas jūrniecības saknes” un kas bija veltīts buru kuģa „Rota” vēsturiskajam reisam.

Tradicionālajā piemīgas brīdī Ainažu vecajos jūrnieku kapos viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots, uzrunājot klātesošos, teica īsi un kodolīgi: „Gods kalpot Latvijai!”, un šie vārdi patiesi precīzi izsaka to, cik svēts ikvienam no mums ir Latvijas vārds, cik svarīgi kopt tradīcijas, lai uzturētu dzīvu saikni paaudžu starpā.

Kapteinis Normunds Vilkaus, pieminot Latvijas jūrniecības pamatlicējus, atzina, ka viņos ir bijis daudz vairāk vīrišķības, izturības un spīta. „Tagad, kad kuģi kļūst arvien modernāki, ievērojami uzlabojas arī darba un sadzīves apstākļi jūrniekiem. Kuģojot Arktikā, tiek ieslēgta apkure, bet karstajos reģionos darbojas kondicionieri. Būšu pilnīgi godīgs: domājot par



Klātesošos uzrunā kapteinis Antons Ikaunieks.



17. maijā deviņdesmito dzimšanas dienu svinēja kapteinis Igors Vītols (pa kreisi), bet Ēriks Tomsons ir dzimis vienā gadā ar Latviju un ir viens no trim dzīvi palikušajiem Latvijas Centrālajā Padomē (LCP) iesaistītajiem bēgļu pārcēlājiem (ar abiem sarunas lasiet nākamajā žurnāla numurā – red.).

apstākļiem, kādos pirms 130 gadiem nācās kuģot un strādāt jūrniekiem, nevaru apgalvot, ka būtu gatavs tādos strādāt. Kas zina, vai tad es būtu izvēlēties jūrnieka profesiju, tāpēc vēl jo dziļāk noliecu galvu veco jūrnieku priekšā, godinot viņu izturību un profesionalitāti, viņu vīrišķību un to neizdzēšamo ieguldījumu, ko viņi devuši Latvijas jūrniecībai,” sacīja Vilkaušs.

Savukārt kapteinis Antons Ikaunieks uzsvēra, cik svarīga vienmēr ir bijusi un joprojām ir jūrnieku profesionālā sagatavošana. “Latvijas Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrniecības koledžas absolventi strādā pasaules jūrās uz



Kapteinis Normunds Vilkaušs, Antra Ducīte un Iveta Erdmane.

starptautisko kuģošanas kompāniju kuģiem, un viņi ir tie, kas nes Latvijas vārdu pasaulē. Mums ir ļoti svarīgi būt pārliecinātiem, ka jūrnieki saņems vislabāko profesionālo izglītību, tāpēc mēs nevaram pieļaut, ka Latvijā tiek iznīcināta jūrniecības izglītība, domājot par draudiem Jūras akadēmiju pievienot Rīgas Tehniskajai universitātei. Cerams, ka tas nekad nenotiks,” puda kapteinis Ikaunieks.

Pasākuma ietvaros tika atklāta izstāde ““Rotas” braucienam uz Ameriku – 130”, apbalvoja bērnu zīmējumu konkursa “Ar buru kuģi uz Ameriku” uzvarētājus un tradicionāli godināja jūrniecības veterānus.

Koncertu sniedza TDA “Zeltas sietiņš”, vieskolektīvi no Igaunijas un Ainažu kultūras nama pašdarbnieku kolektīvi, bet pasākuma noslēgumā visi baudīja gardu zupu un kavējās atmiņās par piedzīvoto aizadītajos gados. ■



Ventspils ostas kapteinis Arvīds Buks (pa kreisi) un kapteinis Gunārs Trukšāns.



Salidojuma dalībnieki pulcējas pie lielā zupas katla.



Pilnveidos un modernizēs Ovišu bākas ekspozīciju

Ovišu bāka ir Latvijā vecākā un viena no tikai trim, kas oficiāli pieejamas apmeklētājiem. Par 37 metrus augsto bāku rūpējas Ventspils brīvostas pārvalde, kas šobrīd iesaistījies Igaunijas – Latvijas programmas projektā „Industriālais mantojums”, lai pilnveidotu un modernizētu Ovišu bākas ekspozīciju.

Ovišu bākā pašlaik apmeklētāji var apskatīt nelielu ekspozīciju par Latvijas bāku vēsturi un iepazīties ar bākas gaismas iekārtām. Projekta ietvaros paredzēts ekspozīciju atjaunot un padarīt to interaktīvu un mūsdienīgāku. Plānots, ka ikviens aizraujošā veidā varēs pats iesaistīties izziņas procesā par bākas vēsturi, tās lielo nozīmi, kā arī iepazīties ar Kurzemes bākām.

Latvijas vecākā bāka ir celta 1814. vai 1844. gadā un atrodas uz Ovišu zemesraga 360 metru attālumā no krasta līnijas. Interesanti, ka bākai ir dubultcilindra konstrukcija: tās diametrs ir 11,5 metri, bet akmens mūra iekšpusē ir otrs tornis ar diametru 3,5 metri!

Bākas tornis ar laternu sasniedz piecstāvu mājas jeb 37 metru

augstumu, bākuguns ir redzama 15 jūras jūdžu attālumā.

Bāka joprojām darbojas un ir iekļauta Valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu sarakstā. Tā ir iecienīts tūristu apskates objekts, kur nereti notiek akustiskie koncerti. Informāciju par Ovišu bākas apskati un darba laiku var apskatīt šeit: www.portofventspils.lv/lv/brivosta-sabiedribai/bakas.

Par projektu

Lai veicinātu industriālās vēstures liecību saglabāšanu, 26 Latvijas un Igaunijas industriālā mantojuma objektos sāks projekts „Industriālā mantojuma atdzīvināšana tūrisma attīstībai”. Atbilstoši mūsdienu apmeklētāju vajadzībām un vēlmēm

tiks attīstītas un uzlabotas ēkas, iekārtas un atraktivitāte, veidojot gan izklaidējošu, gan izzinošu piedāvājumu. Rezultātā tiks izstrādāts arī vienots industriālā mantojuma maršruts, popularizējot to gan vietējiem, gan ārvalstu tūristiem.

Projekta „Industriālais mantojums” realizācijai atvēlēti divi gadi. Tā īstenošana sāks šā gada maijā, Kurzemes, Vidzemes un Rīgas plānošanas reģioniem un tūrisma objektiem sadarbojoties ar Rietumigaunijas un Dienvidigaunijas tūrisma asociācijām un apskates vietām.

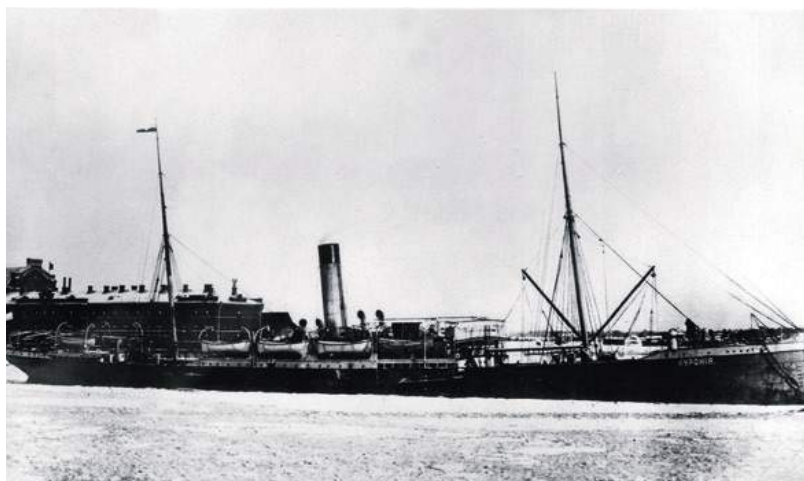
Projekts “Industriālais mantojums” tiek īstenots ar Eiropas Savienības fondu atbalstu INTERREG Igaunijas – Latvijas 2014.–2020. programmā. ■

No Liepājas ostas prom nezināmā tālumā...

“Man toreiz bija tik vien kā četri gadi, atceros tikai dažas epizodes no tā visa. Atceros, ka mēs bijām uz liela kuģa klāja, tur bija daudz cilvēku. Tētim rokās bija fotoaparāts, viņš centās kaut ko no tā visa nofotografēt. Viņš bija kaislīgs fotogrāfs, taču no tā brīža bildēm nekas nav saglabājies. Tad vēl atceros, ka kāpām kuģa iekšpusē lejup pa stāvām un šaurām kāpnēm, līdz bijām kaut kur dziļi kuģa vēderā. Tur bija daudz cilvēku, tādi paši kā mēs...” Tā Marta šobrīd ritina savu atmiņu kamolu par Otrā pasaules kara beigū laiku Kurzemē. Viņa kā mazs bērns kopā ar brāli un vecākiem kāpa uz kuģa Liepājā pašā kara nogalē. Brālis Kārlis, kuram tobrīd bija 12 gadi, atceras, ka, uzkāpjot uz kuģa, bijusi liela drūzmēšanās, bija ļoti daudz projām braucēju. Kad kuģis izgāja jūrā, to sāka bombardēt lidmašīnas, taču par laimi neviena bumba kuģi neskāra. Viņiem laimējās. Marta un Kārlis tobrīd droši vien īsti nesaprata notiekošā šausmas un draudošās briesmas, jo bija kuģi, kurus sabumboja vai torpedēja un kuri nogrima stindzinošajā rudens vai ziemas aukstuma pārņemtajā Baltijas jūras dzelmē.

Liepājas ostai, kurā šobrīd pārkauj visdažādākās ienākošās un izejošās kravas, kura ir savienota ar Rietumeiropu, pateicoties prāmju līnijām, un kuru mēs zinām kā savulaik par modernu kara ostu un jūras cietoksni būvētu, vēsturē ir arī cilvēciski dziļa traģisma pilni mirkli. Tas daudziem bija pēdējais gabaliņš dzimtās zemes, un neviens nezināja, vai kādreiz vēl izdosies atgriezties un spert uz tās savu kāju. Tā bija došanās prom nezināmajā... Mūsu paaudzei, kura varējusi baudīt miera pilnu dzīvi pēc Otrā pasaules kara, nepieredzot divas 20. gadsimta atnestās miljonus nogalinājušās ārpriekš šausmas, ir laimējies. Reizēm mēs to nenovērtējam un vieglprātīgi tiesājam – tas darīja pareizi, bet tas nepareizi. Mēs vieglu roku, sēžot pie datora siltās čībās, dzerot tēju vai kafiju, esam gatavi parakstīt taisnīgu un nepārsūdzamu spriedumu ikvienam aizgājušās pagātnes dalībniekam un aculieciniekam. Bet tas jau ir nedaudz cits stāsts.

Kuģis ar Martas un Kārļa ģimeni un citiem bēgļiem laimīgi sasniegza Gotenhāfeni, tagadējo Gdīnu. Sekoja bēgļu noņemšana, no tās



ceļš veda dziļāk Vācijā uz Saksijas Šveici, Čehijas pierobežu netālu no Drēzdenes. Kārlis atceras pa gabalu vēroto briesmīgo Drēzdenes bombardēšanu, kad pilsēta degusi lielām liesmām trīs diennaktis. Tie, kas no turienes paspēja izbēgt, stāstīja, ka dedzis pat pilsētas brūģis, to aizdedzinājušas fosfora degbumbas. Elbas upe bijusi pilna ar apdegušiem līķiem. Nav bijis neviena, kas varētu atrakt un glābt tos, kuri bija palikuši pagrabos zem namu drupām. Atnācis vien mācītājs,

noskaitījis lūgšanu, pārmetis krustu, un tas bijis viss... Kad parakstīta kapitulācija, Martas un Kārļa ģimenei, izbraukājot lielu daļu Eiropas, pēc ilgāka laika un dažādiem piedzīvojumiem izdevās atgriezties Latvijā. Tēva lielisko *leiku* gan nācies pārdot Rumānijā, lai nopirktu ģimenei pārtiku. Neviena no svešumā uzņemtajām fotogrāfijām nav saglabājusies, tik dažas vācu skatu kartes. Tā beidzās ceļojums, kas sākās Liepājā uz bēgļu kuģa klāja.

►►► 46. lpp.

►►► 45. lpp.

LTV uzņemtajā dokumentālajā filmā "Bailes" par savu aizbraukšanu no Liepājas kara beigās stāsta arī eksprezidente Vaira Vīķe-Freiberga. Viņas ģimenei izdevies izbraukt no Rīgas dažas dienas pirms padomju armijas ienākšanas. Ceļš līdz Kurzemei un Liepājai ildzis divas dienas, nakšņojusi kādās lauku mājās šķūnī uz salmiem. Kad otrās dienas vakarā sasniegta Liepāja, sācies liels uzlidojums, kurā sabombardēti trīs vilciena sastāvi ar munīciju, un eksplozijas bijušas briesmīgas. Kādu laiku nācies pavadīt laukos pie Ziemupes, tur stāigājuši vācieši, meklējot vīriešus, kuri būtu derīgi sūtīšanai uz fronti. Tad atkal nācies atgriezties Liepājā,

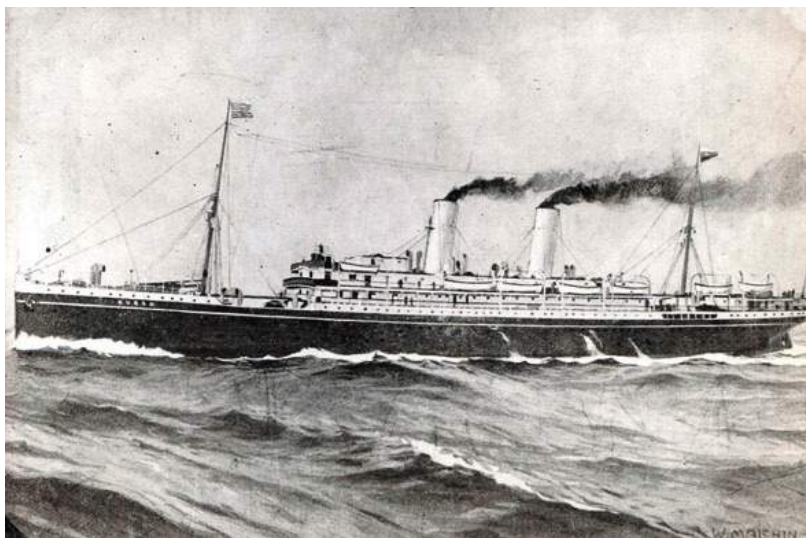
**Bēgļiem bijusi iespēja
izvēlēties – uzturēties
uz vaļējā klāja janvāra
aukstumā un vējos, vai
arī doties dziļi kuģī, kur
bijis jūtams tik spēcīgs
eļļas smārds, ka ātri
palicis nelabi...**

kura tobrīd bijusi ciešā ielenkumā. Kuģis uz Vāciju no Liepājas ostas izgājis 1945. gada 1. janvāra naktī. Tā kā daudzi kuģi jau drīz pēc ostas atstāšanas tikuši torpedēti, vecāmāte braukusi meklēt viņus

uz salīdzinoši netālo Nīcas pludmali, kur bijuši izskatoti daudzi bēgļi no jūrā nogremdētajiem kuģiem. Vaira Vīķe-Freiberga pieļauj, ka viņu kuģis bijis viens no pēdējiem, kam veiksmīgi izdevās pamest Liepājas ostu. Uz kuģa bijuši arī vācu armijnieki un bruņojums. Bēgļiem bijusi iespēja izvēlēties – uzturēties uz vaļējā klāja janvāra aukstumā un vējos, vai arī doties dziļi kuģī, kur bijis jūtams tik spēcīgs eļļas smārds, ka ātri palicis nelabi...

Mums šobrīd grūti to visu iztēloties, taču arī tā ir mūsu vēsture. LU Latvijas vēstures institūta pētnieks Dr. hist. Kārlis Kangeris, pētot kara nogali un bēgļu evakuāciju caur Latvijas ostām 1944. gadā, secina, ka no Rīgas ostas aizbraukuši 34 000, no Ventpils ostas 8500 un no Liepājas ostas 34 000 bēgļu. Vēl 20 000 izdevās pamest Latviju pa zemesceļu.

Tā laika aculiecinieki stāsta, ka kuģi Liepājas ostā braukuši iekšā un ārā karavānās pa sešiem. Iekšā tikusi vesta pārtika un viss, kas nepieciešams armijas uzturēšanai. Kurzemē bija ielenkta vācu armijas grupa *Nord*, kuru vēlāk pārdēvēja par *Kurland*. Vienīgā iespēja apgādāt apmēram 200 000 vīru lielo grupējumu ar visu tam nepieciešamo bija pa jūru. No ostām kuģi veda prom ievainotos vācu karavīrus un bēgļus, kuru kopskaits Kurzemē tobrīd sasniedza apmēram 150 000. Cilvēki no visiem Latvijas nostūriem bija ieradušies Liepājā ar visu iespējamo mantību, ieskaitot govis un zirgus. Uz kuģa gan varēja nest tik to, ko izdevās iekraut čemodānos, apmēram 100 kilogramu. Ar kuģi "Lapland" aizceļojušie atceras, ka aizbraucot visi kopā uz kuģa nodziedājuši "Dievs, svētī Latviju!". Kuģis devies jūrā vakarā, tumsas aizsegā. Kad tas bijis jau patālu no krasta, varējis redzēt, kā virs Liepājas gaisā šaujas raķetes un, iespējams, sākas kārtējais uzlidojums. "Lapland" otrās dienas rītā laimīgi sasniedza Dančigu (tagad Gdapska). Vēsturnieks Kārlis Kangeris savai bēgļu izceļošanas analīzei pievienojis kuģu sarakstu, kuri ar bēgļiem iebraukuši Gotenhāfenas ostā, tur atrodams arī kuģis "Lapland". 1944. gadā no septembra līdz decembra vidum



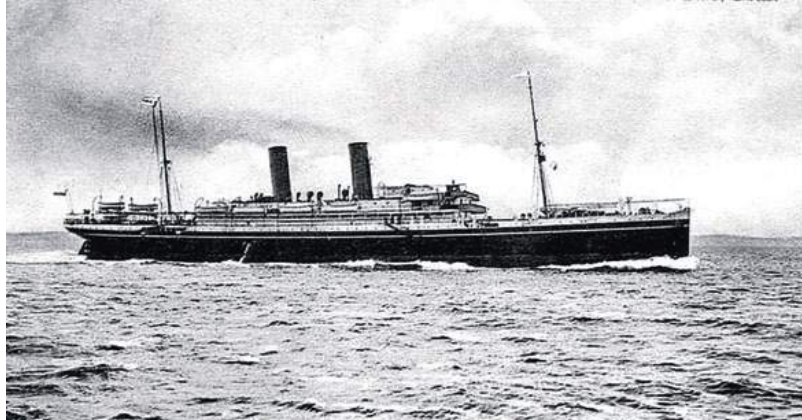
tas veicis piecus braucienus, bēgļu skaits tajos bijis ļoti dažāds: 1296, 1210, 24, 554, 900. Pavisam šajā laika posmā pa jūras ceļu Gotenhāfenas ostā ieradās 30 521 bēglis no Latvijas. Liepājas ostā tolaik strādājušie aculiecinieki pieļauj, ka "Lapland" ir bijis viens no pēdējiem kuģiem, kam izdevies iebraukt Liepājas ostā. Tur kuģis ticis sašauts, un par tā tālāko likteni šobrīd drošu ziņu nav. Karš nesaudzīgi samina cilvēkus, precīzu karā bojā gājušo civiliedzīvotāju skaitu mēs tā arī nekad neuzzināsim. Daudz dvēseļu joprojām atrodas bezvēsts prombūtnē, un daudzie pēckara gadu desmiti nav spējuši atklāt viņu varbūtējos nāves apstākļus un vietu.

Kara beigu dzirnas mala arī latviešu jūrnieku likteņus. Tā kapteinis Vol-demārs Orle, kurš 1940. gadā bija Rīgas ostas loču pārzinis, bet pirms tam tvaikoņa "Hidrogrāfs" kapteinis, Rīgu atstāja ar pēdējo no ostas paša izvadīto vācu kuģi 1944. gada 10. oktobrī. Tā kā Orle bija pieredzējis kuģu vadītājs, viņam vēl trīsreiz gadījās iegriezties ielenktās Liepājas ostā – jau kā vācu transportkuģa kapteinim. Par laimi, viņa kuģis netika nogremdēts, pēc kara viņš kādu laiku pavadīja Vācijā, tad izceļoja uz ASV.

Kara beigās notika lielākā traģēdija, kādu vien jūrniecība ir piedzīvojusi: tika torpedēts un nogrima transportkuģis "Wilhelm Gustloff". Kuģis izgāja jūrā no Gotenhāfenas ostas un tika nogremdēts 1945. gada 30. janvāra naktī. Uz tā atradās aptuveni 10 000 cilvēku, to skaitā ap 5000 bēgļu. Vācu pētnieks Ginters Gross apgalvo, ka uz kuģa bijuši arī ievainotie karavīri no Kurzemes. Vai starp šiem karavīriem un bēgļiem, kas tajā liktenīgajā un aukstajā janvāra naktī atradās uz grimstošā kuģa, bija arī latvieši, to laikiem vairs nekad neuzzināsim. Tonakt gāja bojā aptuveni 9000 cilvēku... Kopš 1999. gada Polijas ostas pilsēta Gdīņa, agrākā Gotenhāfena, ir Liepājas sadraudzības pilsēta. Iespējams, vēl varētu mēģināt atrast kādus kopīgus pavadienus, kas ved abu pilsētu pagātnē un varbūt spēj atklāt mums kaut ko līdz šim nezināmu par kara pēdējiem mēnešiem un cilvēku likteņiem.



Новый двухвинтовой пароход „Курск“ Русско Американской Линии в Либав
Zweischraubiger Post- & Passagierdampfer „Kursk“ der Russischen Amerika Linie, Libau.



Arī kara pēdējās dienās, kad faktiski jau bija parakstīta kapitulācija, daudzi vēl mēģināja atstāt Kurzemes krastu, izmantojot kādu no pēdējām iespējām. 1945. gada 8. maijā Ventspils ostu kopā ar vācu kuģu konvoju atstāja velkonis "Rota" ar bēgļiem uz klāja. Naktī velkonis nošķīrās no konvoja, jo bija izvēlēties citu galamērķi – drošos neitrālās Zviedrijas krastus. Tomēr padomju torpēdkuteri "Rotu" atrada un piespieda ar visiem bēgļiem atgriezties Ventspilī.

Liepājas osta piedzīvojusi arī laiku, kad caur to uz Rietumeiropu, Ameriku vai pat Tālajiem Austrumiem izceļoja visai ievērojams skaits

cilvēku. Bet tas bija gluži cits laiks, kas nav saistīts ar tik dziļām cilvēciskām traģēdijām un upuriem kā Otrā pasaules kara beigas. Pagriežot laika ratu nedaudz atpakaļ, redzam, ka 19. gadsimta sākumā Liepāja ir rosīga un nozīmīga osta Baltijas jūras austrumu krastā. Caur Liepāju eksportēja kokmateriālus, ādas, labību un citas lauksaimniecības preces, importēja sāli, silķes, celtniecības materiālus, audumus, metālizstrādājumus u.c.

19. gadsimta vidū pagarināja Liepājas ostas molus, padziļināja ostu un uzbūvēja bāku. Bākas čuguna torni izgatavoja turpat Liepājā, bet

►►► 48. lpp.

▶▶▶ 47. lpp.

gaismas mašīnu nopirka un atgādāja no Lielbritānijas. Apmēram 31 metru augstā bāka, kuras tornis krāsots sarkanām un baltām joslām, stalti stāv joprojām un rāda ieeju Liepājas ostā. 19. gadsimta beigās Liepājas attīstību un strauju izaugsmi veicināja dzelzceļa savienojumi ar Rīgu, Daugavpili, Kauņu un Romnu Krievijā. Preces uz Liepājas ostu sāka plūst dzelzceļa vagonos, to skaits nemitīgi auga, un ar laiku Liepāja kļuva par lielāko un labāko Krievijas impērijas ostu. Vidēji katru gadu ostu apmeklēja 465 kuģi, 20. gadsimta sākumā to skaits pieauga līdz 2010 gadā. Liepāju apsteidza tikai Pēterburgas un Rīgas ostas. Te kuģos krāva labību, kokmateriālus, lauksaimniecības preces un produktus, izkrāva sāli, minerālmēslus, metālu un metālizstrādājumus, mašīnas, akmeņogles, kokvilnu, koloniālpreces. 1899. gadā Liepājā sāka kursēt elektriskais tramvajs, citur Baltijā tāda vēl nebija. Un šajā laikā, gadsimtu mijā, Liepājas osta piedzīvo emigrācijas vilni, kas veļas šurp, uz cariskās impērijas pašiem rie-

Arī kara pēdējās dienās, kad faktiski jau bija parakstīta kapitulācija, daudzi vēl mēģināja atstāt Kurzemes krastu, izmantojot kādu no pēdējām iespējām.

tumiem. To sekmē dzelzceļa līniju izbūve: tagad uz Liepāju var aizbraukt no milzīgajiem Krievijas plašumiem. Cilvēki izceļo uz Rietumeiropu un vēl tālāk dāsnāk apmaksāta darba un labāku dzīves apstākļu meklējumos. Īpašs emigrantu pieplūdums vērojams ap 1906. gadu, kad no Liepājas tiek atklāta pasažieru satiksme pāri okeānam uz Ņujorku, kam ar laiku pievienojas Helifeksa Kanādā.

Kas tad tik ļoti vilina milzīgu skaitu cilvēku sākt jaunu dzīvi svešumā, nezināmā vietā? Ļoti iespējams, ka tas ir arī zelta blāzmojums, kas sola neiedomājamas bagātības – vajag



tik durēt lāpstu zemē vai skalot upes smiltis! Zelta drudzi vispirms piedzīvo Kalifornija 1848. gadā, kad ap 300 000 cilvēku no pašas Amerikas, Eiropas un citām zemēm traucas turp pēc bagātības. 1896. gadā zeltu atrod Alaskā, uz turieni dodas vēl ap 100 000 zelta tīkotāju. Viņu piedzīvojumus skarabajā ziemeļu pasaulē vēlāk lieliski apraksta Džeks London. Zelta drudzis plosa arī citus ASV štatus, Kanādu, Dienvidāfriku, Austrāliju un Jaunzēlandi, nemierīgi laiki sākušies pat Skotijas kalnienēs tepat Eiropā. Daži tiešām kļūst bagāti, un tas liek vēl vairāk sarosīties vieglas peļņas tīkotājiem visās pasaules malās. Turīgi kļūst arī tie, kas sekmē šo kustību, pārdo zeltačiem nepieciešamo tehniku un inventāru, pārtiku, sniedz tiem pajumti, dzirdina un ēdina. Aizokeāna zemēs vajadzīgi arī fabriku strādnieki un zemkopji, pieprasījums pēc darba rokām ir liels. Ir plašas iespējas arī neļauties zelta vilinājumam un atrast ikdienišķu darbu.

Arī Liepājas pilsētai un ostai milzīgā ļaužu plūsma paver jaunas iespējas, jo izbraukšanas dokumentu kārtošana prasa laiku, tātad vajag vietu dzīvošanai, pārtiku, dažāda veida pakalpojumus un visu pārējo. Potenciālajiem prombraucējiem jāiziet arī veselības pārbaude, jo jaunajās mītnes zemēs slimī un nespējīgi cilvēki nav vajadzīgi.

Emigrantus no Liepājas pārvadāja vairākas kuģošanas kompānijas, no tām lielākā un nozīmīgākā bija Krievijas – Austrumāzijas

kuģniecības sabiedrība. Tās rīcībā bija tam laikam pietiekami moderni un ietilpīgi pasažieru tvaikoņi, kuri vienā reisā spēja pārvadāt līdz 2000 pasažieru, nekautrējoties reizēm pat dubulti pārsniegt paredzēto ietilpību.

Tvaikonis "Cars" pēc nolaišanas ūdenī 1912. gada 30. martā savā pirmajā reisā devās caur Kopenhāgenu uz Ņujorku. Tas šajā līnijā iepēma cita, vecāka tvaikoņa vietu un aizveda uz Amerikas krastiem zēnu no Daugavpils Markusu Rotkoviču. Tobrīd puisēns nevarēja pat iedomāties, ka Amerikā kļūs par pasauleslaveni mākslinieku Marku Rotko, kura darbi reiz maksās milzu naudu. Pašu tvaikoni uz priekšu dzina divu tvaika dzinēju jauda un ūdeni zem ķīļa kūla divas varēnas dzenskrūves. Maksimālais ātrums, kuru tā laika milzis spēja sasniegt, bija 15 mezgli. Pirmajā klasē tam bija 30 pasažieru vietu, otrajā – 260, trešajā – 1086. Kara gados tvaikonis piedalījās militāros konvojos no ASV, bet pēc kara, jau pārdēvēts par "Estonia", kādu laiku turpināja kursēt maršrutā Liepāja – Danciga – Bostona – Ņujorka.

No Liepājas ostas vesela tvaikoņu flote veda izceļotājus uz Rietumeiropas ostām un tālāk uz kāroto sapņu zemi Ameriku. Emigranti izklīda visā plašajā pasaulē, un lielākā daļa no viņiem nekad vairs neatgriezās dzimtajā pusē.■

Normunds Smāļinskis
Attēli no Rīgas vēstures un
kuģniecības muzeja krājumiem

MARINA'2017

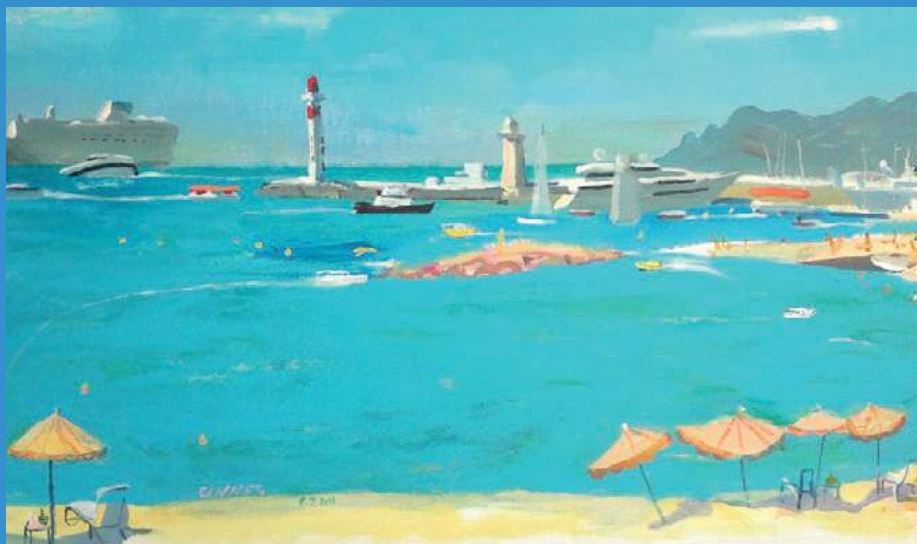


STARPTAUTISKĀ JŪRAS TEMATIKAI VELTĪTĀ GLEZNIECĪBAS BIENNĀLE “MARINA'2017”

“MARINA'2017” ORGANIZĒ JŪRMALAS PILSĒTAS
MUZEJS, JŪRMALAS VĒSTURES UN MĀKSLAS
BIEDRĪBA SADARBĪBĀ AR JŪRMALAS PILSĒTAS DOMI.

BIENNĀLE IR TURPINĀJUMS JAU KOPŠ 2006. GADA
MĀKSLINIEKU UN SKATĪTĀJU IECIENĪTAJAI IKGADĒJAI
JŪRAS AINAVU GLEZNIECĪBAS IZSTĀDEI.

21. JŪLIJS – 3. SEPTEMBRIS



Priecīgus Jūras svētkus!

Kas kait man nedzīvot
Pie jūriņas maliņā:
Jūra pati man arama,
Jūras kalni ecējami,
Jūra man zeltu nesa,
Jūras kalni sudrabiņu.