



JŪRNIEKS

NR. 1 (104) 2018

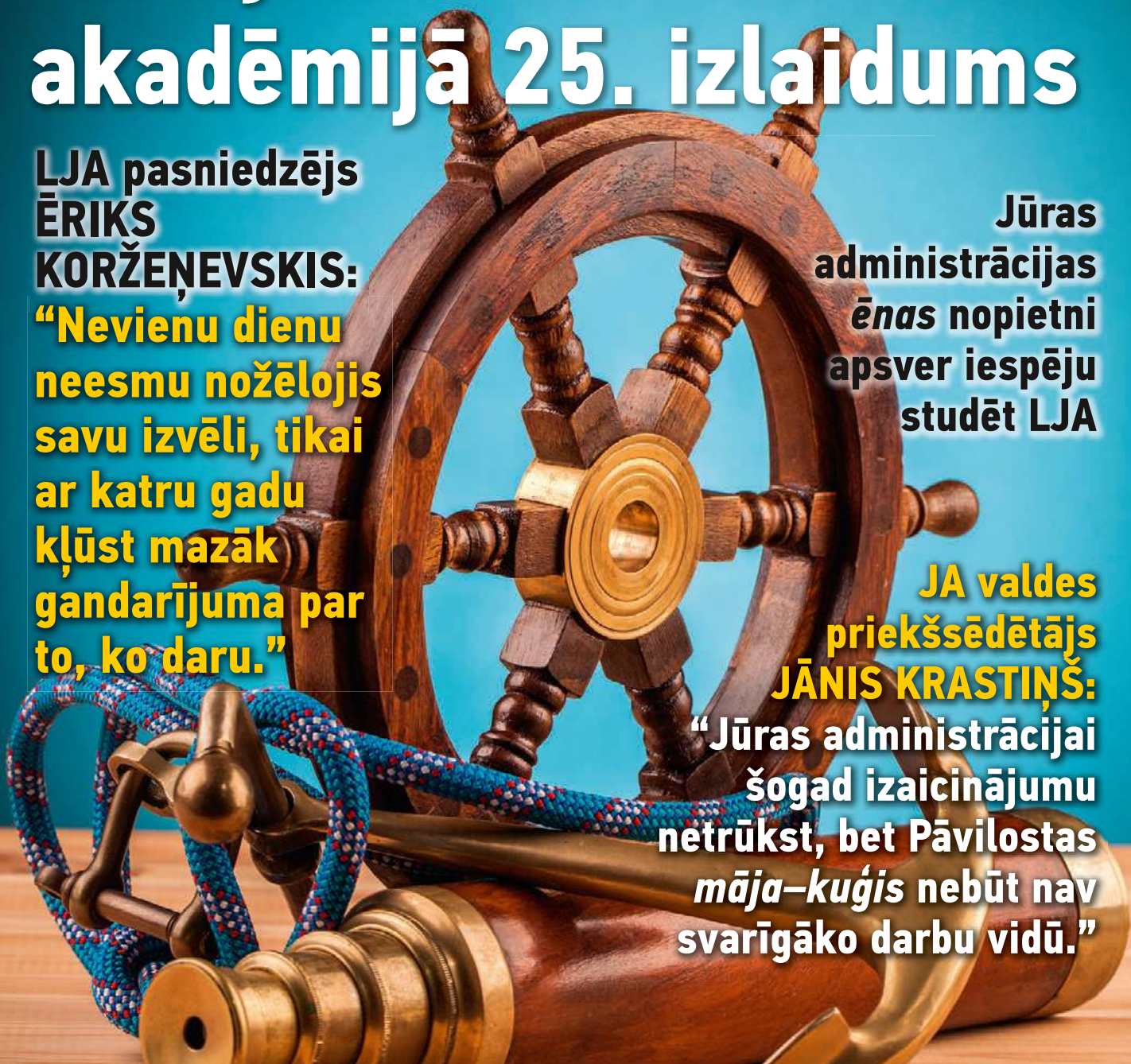


Latvijas Jūras akadēmijā 25. izlaidums

LJA pasniedzējs
**ĒRIKS
KORŽEŅEVSKIS:**
“Nevienu dienu
neesmu nožēlojis
savu izvēli, tikai
ar katru gadu
kļūst mazāk
gandarījuma par
to, ko daru.”

Jūras
administrācijas
ēnas nopietni
apsver iespēju
studēt LJA

JA valdes
priekšsēdētājs
JĀNIS KRASTIŅŠ:
“Jūras administrācijai
šogad izaicinājumu
netrūkst, bet Pāvilostas
māja—kuģis nebūt nav
svarīgāko darbu vidū.”





LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048

E-pasts: lja@lja.lv

Fakss 67860082

Valdes priekšsēdētājs 67062101

Sabiedrisko attiecību speciāliste 67062125, 26454516

LATVIJAS KUĢU REĢISTRS

Tālr. 67062165

E-pasts: kr@lja.lv

LATVIJAS JŪRNIEKU REĢISTRS

Tālr. 67099419, fakss 67323100

E-pasts: jr@lja.lv

HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tālr. 67062101, fakss 67062139

E-pasts: lhd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS

Tālr. 67062155

E-pasts: kdd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 67062166, fakss 67860083

E-pasts: kdi@lja.lv

KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 67062128, fakss 67860082

E-pasts: koai@lja.lv

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



@LVJurasAd

Saturs

LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 2 Jūrniecības nozares 2017. gada notikumu TOP 10
- 4 Eiropas Savienība risina jūras drošības jautājumus Latvijas Kuģu reģistrā pieaudzis SOLAS konvencijas kuģu skaits
2017. gadā ārvalstu kuģi Latvijas ostās pārbaudīti 285 reizes
- 5 Pāvilostas māja–kuģis sacel kājās Latvijas sabiedrību, ierēdņus un likumdevējus
- 9 Jūras spēku virsnieki papildina zināšanas
- 10 Latvijas Jūras spēki komandvadību nodod Beļģijas Jūras spēkiem
- 11 Kuģot kļūst drošāk
- 12 Jūrkalnes stāvkrasts zaudē cīņā ar dabas spēkiem

IZGLĪTĪBA

- 13 Gādās par jūras karjeras pievilcības palielināšanu Eiropā
- 14 Ar katru gadu kļūst mazāk gandarījuma par to, ko daru
- 17 Latvijas Jūras akadēmijas 25. izlaidums
- 18 LJA Mācību centra konferenču zāli nosauc Jāņa Bērziņa vārdā
- 19 Topošie kuģu mehāniķi iziet praksi Maltā
- 20 Profesori no Ķīnas māca topošos jūrniekus
- 21 Ēnu diena Latvijas Jūras administrācijā

JŪRĀ UN KRĀSTĀ

- 22 Jūrniecības ziņas īsumā
Grozījumi IMO Konvencijā par starptautiskās jūras satiksmes atvieglošanu
Nodrošina jūrniekiem papildu tiesisko aizsardzību
- 23 Eiropai nepieciešams vienots "Eiropas logs"
BIMCO iesaka saglabāt piesardzību
ISWAN un Trafigura fonds sadarbojas, lai palīdzētu jūrniekiem
- 24 Traģēdija liek domāt par cēloņiem un sekām
- 26 IMB: 2017. gadā samazinājušies pirātu uzbrukumi kuģiem, bet problēma nav zudusi
- 28 Prast izvīrēt pareizās prioritātes
- 29 Kuģi un apkalpi izdevās atbrīvot pēc sešu dienu krīzes
- 30 Tehnoloģiju progress nav apturams
- 32 Kuģošanas nozares problēmas un risinājumi
- 33 Francija un Itālija vienojas par kuģubūves alianses izveidi
- 34 Fakti un skaitļi
Jūrnieki vēlas nokāpt krastā, bet izredzes sarūk

OSTAS

- 35 Statistika
- 36 Rīgas brīvostas pārvalde turpinās apgūt jaunus kravu tirgus un piesaistīt pasažierus
- 37 Ventspils ostā lepojas ar rekordu prāmju satiksmē

JŪRNICĪBA LATVIJAS SIMTGADEI

- 39 Ģeogrāfs, kurš mīlēja grāmatas, vēsturi, jūru un bākas
- 43 Puse dzīves zem Latvijas karoga

KAS GAN VISS NENOTIEK PASAULĒ

- 46 Kas zina, ko varam sagaidīt?
- 47 Mūsu uzdevums apturēt neprātīgas tradīcijas

Māja – kuģis kā Latvijas spogulis

Tas ir labi, ka Latvijas uzņēmējs Argots Lūsiņš ir Latvijas miljonāru saraksta pirmajā desmitā, un par to, ka tiem, kas māc, tiem arī nāk, mums patiesi vajadzētu priecāties. Lai tik Latvijā ir vairāk veiksmes stāstu! Ja nu vienīgi kāds nieks un, kā populārs klasiķis būtu teicis, – BET!: ja pats Lūsiņš nebūtu godīgi atzinies, ka mēdz iet pret likumu. Presē izlasāms viņa teiktais Talsu novada domes 2010. gada 15. aprīļa sēdē: "Apziņos, ka pārkāpju likumdošanu, bet, ja es to nedarītu, tad viss apstātos. Dažreiz jārikojas saskaņā ar veselou saprātu, ignorējot formālo būvniecības likumdošanu. Es atvainojos par to, ka daudzas reizes esmu tā rīkojies." Cilvēks atzinies. Nu, ko tu godīgam padarīsi?!

Tomēr sabiedrība ir satraukta – kā tas var būt! Vai tiešām neviens neko neredzēja? Maz ticams, ka Pāvilostas kāpās vairāk nekā septiņu gadu garumā notiekošais bija tik pamatīgi noslepenots un par būvniecību neviens pat nenojauta, jo, kā latviešu paruna saka, laukam ir acis un mežam ausis. Tagad pēkšņi un nejauši pamanītā būda sacēlusi valsts mēroga *trobeli*, un tā vietā, lai visu noliktu pa plauktiem, burbuli pūš vēl lielāku, jo tauta alkst asinis, vienalga, vai tās būtu miljonāra, pašvaldības vadītāja vai administrācijas šefa.

Domājot par nozēlojamo situāciju, kad viena būda, objekts, pontons vai kuģis, varam to saukt, kā vēlamies, radīja cunami efektu Latvijā un vairākas nedēļas nebija nekā svarīgāka, parāda vien to, cik viegli manipulējama ir mūsu sabiedrība, arī to, cik nepilnīgi ir mūsu likumi, kas zināmai sabiedrības daļai ļauj atklāti nīrgāties par valsti. Arī to, cik degradēta ir Latvijas politiskā vide, kas pieļauj, ka partijas sponsorē cilvēki, kuri atklāti atzīstas likumu pārkāpšanā, uz kuriem tiem vienkārši nospļauties.

Tomēr esmu pārliecināta, ka jūrniecības nozarei ir kāda daudz svarīgāka problēma par *mājas – kuģa* lietu: Latvijas Jūras akadēmija joprojām ir bez rektora, jo Izglītības un zinātnes ministrija neapstiprināja LJA Senāta ievēlēto rektoru Andri Umbedahtu.

Kāpēc tā noticis? Uz šo jautājumu oficiāli neviens īsti atbildēt nevēlas: vieni aizbaidinās, ka nezina lietas būtību, otri negrib publiski runāt par problēmām un trūkumiem. Par to runāt vēl esot pārāgri. Vien, neoficiāli runājot ar jūrniecības ļaudīm, nākas dzirdēt viedokli, ka ar rektora vēlēšanu likumību viss nav bijis kārtībā, ka akadēmijā kā nekad vēl trūkstot vienprātības un vienotības un, ja tā turpināsies, nekas cits nākotnē nav sagaidāms, kā Latvijas Jūras akadēmijas pievienošana kādai citai augstskolai, ko nu gan pieļaut nevajadzētu.

Ko darīt? Jebkurš padoms būtu mulķīgs, tāda kā pirksta kratišana, tomēr ļoti negribētos piedzīvot, ka akadēmija kļūst par tādu kā *māju – kuģi*: lai gan pontoni tur virs ūdens, pietrūkst kapteiņa tiltiņa un paša kapteiņa uz tā.

Anita Freiberga, žurnāla redaktore



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. Datorgrafika: Kaspars Vēveris.

Ilustrācijām izmantoti Sarmas Kočānes, Anitas Freibergas, Haralda Apoga, Lindas Liepas, Normunda Smaļinska un JI arhīva foto, "Tēvijas Sarga", Latvijas Jūras akadēmijas, Liepājas Jūrniecības koledžas, Valsts kancelejas, Rīgas brīvostas, Ventspils brīvostas, ILO, "Reuters", navaltoday.com, NATO, IMO, EU NAVFOR. "Sea Shepherd" un ārzemju preses foto materiāli. JA materiālus apkopoja Sarma Kočāne. Informāciju žurnālam apkopoja un sagatavoja Anita Freiberga, informācijai izmantoti ES, EP, EK, IMO, ITF, LETA, SM, RBP, VBP, IMO un ICS, kā arī ārzemju preses materiāli.

Jūrniecības nozares 2017.

Apkopojot jūrniecības nozarē strādājošo ieteikumus svarīgāko 2017. gada notikumu "topam", pirmo vietu starp notikumiem Latvijā pārliecinoši ieņem Rīgas brīvdostas pārvaldnieku nomaina un Anša Zeltiņa ievēlēšana par pārvaldnieku.

Savukārt pasaules mērogā par svarīgāko atzīta Balasta ūdeņu konvencijas spēkā stāšanās pagājušā gada 8. septembrī.

Aptauja par svarīgākajiem notikumiem pasaulē un Latvijā notika sesto reizi, tātad varam uzskatīt, ka aizvadītā gada notikumu izvērtēšana jau kļuvusi par labu tradīciju.



LATVIJĀ

1. Ansi Zeltiņu apstiprina par Rīgas brīvdostas pārvaldnieku.

2. Notiek rektora vēlēšanas Latvijas Jūras akadēmijā.

3. Rīgā pirmoreiz notiek Eiropas Kuģu kapteiņu asociāciju konfederācijas (CESMA) Ģenerālā asambleja.

4. Latvijas Jūras spēkiem 25 gadu jubileja.

5. Veiksmīgi pabeigts EMSA audits jūrnieku sagatavošanā un sertificēšanā un ostas valsts kontrolē.

6. Ugunsgrēks uz tankkuģa "Zircon" Rīgas jūras līcī.

7. Akcionāri nolemj, ka "Latvijas kuģniecība" aiziet no biržas.

8. Latvijas karogs joprojām paliek Parīzes memoranda *baltajā sarakstā*.

9. Kapteini Eduardu Raitu apbalvo ar IV šķiras Atzinības krusta ordeni.

10. Latvijas jūrnieku salidojums Ainažu jūrskolas muzejā - 130. gadadiena, kopš buru kuģis "Rota" sasniedza Ameriku.



lat
LATVIJAS KUĢNIECĪBA



gada notikumu TOP 10

PASAULĒ



1. 2017. gada 8. septembrī stājusies spēkā 2004. gada Starptautiskā konvencija par kuģu balasta ūdens un nosēdumu kontroli un pārvaldību.



2. 2017. gada 18. janvārī stājušies spēkā 2014. gada grozījumi Starptautiskās konvencijas par darbu jūrniecībā (MLC) kodeksā.



3. Lietuvas Jūras administrācijas reorganizācija.

4. Beidzies pārejas periods Manilas grozījumiem STCW konvencijā un kodeksā.



5. IMO sāk pārskatīt STCW-F konvenciju – zvejniekiem top jauni sertifikācijas standarti.



6. 2017. gada maijā Parīzes un Tokijas saprašanās memorandu par ostas valsts kontroli dalībvalstu ministru sanāksmē pieņemta deklarācija ietver arī apņemšanos izvērtēt Latvijai būtisko jautājumu par kuģu karoga valstu sarakstu sastādīšanas metodiku.



7. Zem Apvienotās Karalistes karoga tiek reģistrēts pirmais bezapkalpes kuģis.



8. Dānija kā pirmā no IMO dalībvalstīm ievieš elektroniskos kuģu sertifikātus.



9. 2017. gada 1. septembrī stājas spēkā grozījumi MARPOL konvencijas IV pielikumā par notekūdeņu novadīšanas ierobežojumiem no pasažieru kuģiem.



10. NotPetya kiberuzbrukums, kas "Maersk" kuģu kompānijai izmaksā 300 miljonus eiro.



Eiropas Savienība risina jūras drošības jautājumus

Eiropas Savienība apņēmusies risināt jūras satiksmes drošības problēmas, ne tikai tās, kas attiecas uz kuģošanas drošību, bet arī tās, kas skar jūras piesārņojuma, zilās ekonomikas, klimata pārmaiņu un jūras aizsardzības jautājumus.

ES paziņojusi arī, ka tā piešķir 37,5 miljonus eiro kuģošanas drošības un pretpirātisma apkarošanas atbalstam Dienvidāfrikas piekrastē un Indijas okeānā.

Šī programma atbalsta drošības iniciatīvas Somālijas piekrastes pirātu zonās, izmeklēšanas un pirātisma izskaušanas pasākumus Somālijā valsts un reģiona līmenī, kriminālvajāšanas un tiesu darba efektivitātes celšanu, nelegālu finanšu plūsmu pārtraukšanu, cīņu pret naudas atmazgāšanu un vēl citus uzdevumus, lai veicinātu drošus starptautiskos jūras kravu pārvadājumus.

Eiropas Savienība ieguldīs četrus miljonus eiro ES satelītnovērošanas programmā "Koperniks", lai atbalstītu ES aģentūras un dalībvalstis naftas piesārņojuma un plaša mēroga komerciālās zvejas uzraudzībā, tostarp cīņā pret nelegālu, neregistrētu un neregulētu zveju Atlantijas okeāna ziemeļaustrumos, Kanāriju salu reģionā, Vidusjūrā, Baltijas jūrā, Ziemeļjūrā, Melnajā jūrā, kā arī Klusajā okeānā.

Attiecībā uz Gvinejas līci ES īsteno divas jaunas programmas: atvēlēs 29 miljonus eiro SWAIMS programmai (Atbalsts Rietumāfrikas integrētai jūras satiksmes drošībai) un 8,5 miljonus eiro ostu drošības celšanas programmai Rietumāfrikā un Centrālāfrikā.

2017. gada septembrī ES ir sākusi izmantot jaunu uzraudzības instrumentu nenoteiktu jūras objektu meklēšanai. Kā skaidro ES, šis rīks spēj kartēt kuģu maršrutus, uzraudzīt kuģošanas intensitāti, noteikt piesārņojumu no kuģiem, pārraudzīt zvejas darbības, apkarot pirātismu un kontrabandu, kā arī kontrolēt jūras robežas. ■

Latvijas Kuģu reģistrā pieaudzis SOLAS konvencijas kuģu skaits

2017. gadā Latvijas Kuģu reģistrā no jauna reģistrēti 13 kuģi, no tiem seši SOLAS konvencijas kuģi (ar bruto tonnāžu virs 500). Savukārt no reģistra izslēgti 12 kuģi, no tiem divi SOLAS konvencijas. Līdz ar to gada laikā SOLAS konvencijas kuģu skaits pieaudzis no 20 līdz 24.

2016. gadā SOLAS kuģu skaits reģistrā samazinājās par diviem. Nelielā amplitūdā SOLAS konvencijas kuģu skaits Kuģu reģistrā svārstās vairākus pēdējos gadus.

Pagājušajā gadā no jauna reģistrēti četri sauskraavas kuģi – "Bon Vivant", "Bornholm", "Fehn Luna" un "Rinald", kā arī pasažieru/ro-ro tipa kuģis "Romantika" un tankkuģis "Onyx". Savukārt izslēgts sauskraavas kuģis "Rix Flevo" un pasažieru/ro-ro kuģis "Regina Baltica".

Krietni straujāk pērn pieaudzis no jauna reģistrēto atpūtas kuģu skaits – reģistrēti 39 atpūtas kuģi, no tiem 32 buru jahtas un septiņas motorjahtas, savukārt no reģistra izslēgti 12 atpūtas kuģi (astoņas buru jahtas un četras motorjahtas). Līdz ar to kopējais atpūtas kuģu skaits reģistrā sasniedzis 643. 2016. gadā zem Latvijas karoga bija reģistrēti 616 atpūtas kuģi, 2015. gadā – 590, 2014. gadā – 566 atpūtas kuģi. ■

2017. gadā ārvalstu kuģi Latvijas ostās pārbaudīti 285 reizes

Pagājušajā gadā Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas inspektori ārvalstu kuģiem veikusi 285 ostas valsts kontroles inspekcijas. Gada laikā ir aizturēti četri ārvalstu kuģi, kas pēc konstatēto trūkumu novēršanas atbrīvoti.

Inspekciju skaits dažādos gados bijis atšķirīgs: 2016. gadā pārbaudīti 326 kuģi, 2015. gadā – 282, 2014. gadā – 306, 2013. gadā – 202.

Latvijas kuģi ārvalstu ostās pērn pārbaudīti 31 reizi. Aizturēts Latvijas karoga kuģis "Liva Greta". Tā ir pirmā Latvijas karoga kuģa aizturēšana pēdējo piecu gadu laikā. Neraugoties uz to, Latvijai joprojām ir izdevies saglabāt vietu PMoU (Parīzes saprašanās memorands par ostas valsts kontroli) *baltajā* sarakstā. *Baltajā* sarakstā ir iekļautas valstis, kuru kuģi ir droši – ar zemu riska pakāpi, *pelēkajā* – vidēja un *melnajā* – augsta riska kuģu valstis. Tas, kādā sarakstā un kurā vietā valsts atrodas,

ir atkarīgs no ārvalstu ostās veikto inspekciju un konstatēto pārkāpumu vai kuģu aizturēšanas skaita. Valstīm, zem kuru karoga reģistrēts maz kuģu, kā Latvijai, ir grūti saglabāt vietu *baltajā* sarakstā, jo, lai no tā "izkristu", nereti pietiek pat ar vienu aizturēšanu. Savukārt valstīm ar lielu floti var tikt aizturēti pat vairāki simti kuģu. Taču 2017. gada maijā Kanādā notikušajā kopīgajā Parīzes un Tokijas saprašanās memoranda par ostas valsts kontroli ministru sanāksmē beidzot izdevies panākt, ka PMoU sarakstu aprēķināšanas metodika tiks pārskatīta. Vienošānās panākšana prasījusi vairākus gadus un vairāku valstu, tai skaitā Latvijas, intensīvu darbu. ■



Pāvilostas māja–kuģis saceļ kājās Latvijas sabiedrību, ierēdņus un likumdevējus

2018. gada janvārī Latvijas sabiedrību pāršalca ziņa par Pāvilostas kāpās atrastu *māju – kuģi*. Mediji meklēja vainīgos, pētīja likumus, intervēja amatpersonas, bet sabiedrība *facebook* vietnēs un *twitter* kontos komentēja notikušo. Klusēja vien pats *kuģa – mājas* projekta attīstītājs Argods Lūšiņš. LTV panorāmas žurnālistei, kurai tomēr izdevās viņu satikt un bez kameras klātbūtnes intervēt, Lūšiņš skaidroja, ka sabiedrība visu uzzinās tad, kad būs pienācis īstais brīdis, bet būvi nekad nav bijis paredzēts uz visiem laikiem atstāt Pāvilostas kāpās. Diemžēl joprojām nevienam nav skaidrs, kad un kā šī celtnē pametīs kāpas, kā arī tas, kur tad tā tiks novietota.

23. janvārī Saeimas Tautsaimniecības, agrārās, vides un reģionālās politikas komisija aicināja notikušā noskaidrošanā un tālākā rīcībā iesaistīties piecas ministrijas – Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministriju, Satiksmes ministriju, Tieslietu

ministriju, Ekonomikas ministriju un Zemkopības ministriju. Līdz februāra beigām Satiksmes ministrijai, Latvijas Jūras administrācijai, Ekonomikas ministrijai jāsniedz Tautsaimniecības, agrārās, vides un reģionālās politikas komisijai priekšlikumi par

regulējumu, kā Latvijā turpmāk būvēt peldlīdzekļus. “Viņi prezentēs esošo kārtību, kas jau ir likumdošanā, kā arī to, kas būtu jāmaina,” uzsvēra komisijas priekšsēdētājs Romāns Naudiņš.

▶▶▶ 6. lpp.



►►► 5. lpp.

Kā Saeimas Tautsaimniecības, agrārās, vides un reģionālās politikas komisijai skaidroja Valsts vides dienesta (VVD) vadītāja Inga Kolégova, 2012. un 2013. gadā, notiekot tiesas procesam par Pāvilostas *mājas* – kuģa konstrukciju, VVD nebija tik labu tehnisko iespēju, lai varētu operatīvi pārbaudīt, vai objekts būvēts uz valsts vai privātas zemes. “Kad VVD konstatēja, ka tur notiek kādas darbības, tā attiecīgi sagatavoja dokumentus un uzrakstīja administratīvo pārkāpumu protokolu, bet tiesvedības procesā otrās instances tiesa atzina, ka konstrukcija tur var atrasties un ka darbība notiek likumīgi,” sacīja Kolégova. “Attiecībā uz zemes īpašuma tiesībām 2012. un 2013. gadā mums nebija tehnisko iespēju noskaidrot zemes īpašumu robežas, salīdzinot, kādas tās ir tagad. Toreiz VVD un tiesa

vadījās pēc informācijas, ka darbība notiek uz privātpersonas zemes.”

Pirms vairākiem gadiem, kad pašvaldība pamanījusi jūras krastā rosību, tā esot sazinājusies ar īpašniekiem un pieprasījusi skaidrojumus. Pāvilostas pašvaldības vadītājam tolaik nācies bezspēkā noplātīt rokas, jo īpašnieki uzrādījuši dokumentus, kas liecinājuši, ka būve reģistrēta Kuģu reģistrā kā būvniecības stadijā esošs kuģis. “Mēs tur neko nevarējām darīt. Manuprāt, tā ir ģirgāšanās par mūsu likumdošanu,” sacīja Pāvilostas pašvaldības vadītājs Kristapsons.

Tolaik Pāvilostas pašvaldība necentās noskaidrot, uz kādas zemes īsti notiek būvniecība, bet tagad tā lūgusi mērnieku pakalpojumus, lai noskaidrotu, vai stāvkrastā uzbūvētā *māja* – kuģis atrodas uz privātpašnieka vai pašvaldības valdījumā esošās valsts zemes, jo, apsekojot objektu, pēc ortofotokartes konstatēts, ka tas atrodas uz valstij piederošās zemes. “Tomēr mēs nezinām, kā tas saskan ar privātpašuma “Oļi” zemes robežas plānu. Tāpēc pašvaldībai kā valsts īpašumā esošās tauvas joslas valdītājam uzdots veikt uzmērīšanu, lai definētu robežu punktus un noteiktu, vai tauvas joslas robeža saskan ar īpašuma “Oļi” rietumu robežu,” aģentūrai LETA sacīja būvvaldes vadītājs Jānis Grunbergs.

Latvijas Jūras administrācija darbojas saskaņā ar likuma burtu un garu

Tā kā Pāvilostas *mājas* – kuģa epopejā ir iesaistīta arī Latvijas Jūras administrācija, kas attiecīgo objektu reģistrējusi Latvijas Kuģu reģistra būvniecības stadijā esošu kuģu reģistrācijas grāmatā, skaidrojumu par notikušo sniedz JA valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš.

– Tiesiskais regulējums 2011. gadā bija savādāks nekā šodien, jo tolaik Jūras kodeksa izpratnē visi peldlīdzekļi tika kvalificēti kā kuģi. 2013. gadā Jūras kodekss tika mainīts, un tagad tas stingri nosaka, kādām pazīmēm ir jāatbilst, lai peldošu objektu klasificētu kā kuģi. Konkrēto konstrukciju noteikti nevarētu atzīt par kuģi, jo tas nekādā veidā neatbilst kuģa noteiktajam standartam. Pontons, protams, nav kuģis un nav paredzēts kuģošanai, jo tam nav nedz dzinēja, nedz stūres, nedz visa pārējā. Lai gan jāteic, ka jau tad, kad mēs to reģistrējām Latvijas Kuģu reģistra būvniecības stadijā esošu kuģu reģistrācijas grāmatā, ierakstījām, ka tas ir pontons, un arī iesniedzējs bija norādījis, ka vēlas būvēt pontonu. Ja rodas jautājums, kāpēc pontons tika reģistrēts Kuģu reģistra būvniecības stadijā esošu kuģu reģistrācijas grāmatā, tad atbilde ir vienkārša – saskaņā ar Jūras kodeksu citas grāmatas nebija un pēc tām nebija vajadzības. Šo objektu būvniecības procesa sākumā apsekoja mūsu inspektori, un tolaik nebija nekādu pazīmju, ka būvējamais objekts kļūs par ēku.

– Jūras administrācijai no žurnālistu puses (piemēram, portālā Delfi Krastiņa saruna ar Domburu) izskan pārmetumi, ka JA inspektori nav pārliecinājušies, uz kādas zemes notiek būvniecība.

– Man uzdeva jautājumu, vai Jūras administrācijas inspektori pienākums nebija to pārbaudīt. Bet, atvainojiet, ja jau Pāvilostas pašvaldība septiņus gadus nav noskaidrojusi un sapratusi, kā īpašumā ir zeme, un akli ticējusi, ka tas ir privātpašums, tad kā mūsu inspektori varētu zināt un pārbaudīt, ir vai nav tā valsts zeme?

UZZIŅAI

2011. gada 15. novembrī ar reģistrācijas Nr. 160 Jūras administrācijas Latvijas Kuģu reģistra būvniecības stadijā esošu kuģu reģistrācijas grāmatā tiek pierēģistrēts būvniecības stadijā esošs kuģis, kura būve uzsākta 2011. gada 26. augustā, būves tips – pontons, korpusa lielākais garums – 35,56 m, platums – 15 m, sānu augstums 1,68 m.

UZZIŅAI

Apsekošanas akts par procesā esošu objektu nav tas pats, kas atzinums jau par ekspluatācijā nodotu objektu. Turklāt konkrētajam objektam Pāvilostā nav šāda atzinuma, kā arī nav atzinuma par to, ka tas ir peldlīdzeklis. Objektam Pāvilostā ir tikai un vienīgi LJA izsniegts apsekošanas akts, kurā pēc būtības tas atzīmēts par būvniecības procesā esošu, nevis lietošanai gatavu objektu.

– Kā notiek šādu objektu reģistrēšana? Es atnāku un saku, ka vēlos būvēt, piemēram, pontonu. Kas notiek tālāk?

– Lai mēs šādu objektu reģistrētu, ir skaidri noteikts, kādi dokumenti no iesniedzēja ir jāsaņem. Visspirmas ir iesniegums, ja tā ir juridiska persona, tad reģistrācijas apliecības kopija, ja privātpersona, tad jāuzrāda personas ID karte vai pase, tālāk akts un gadījumā, ja būvētājs nav pats iesniedzējs, tad arī līgums ar būvētāju. Neko vairāk mēs neesam tiesīgi no iesniedzēja pieprasīt. Protams, es jau varētu prasīt, lai iesniedzējs parāda zemes īpašuma dokumentus, bet viņš likumīgi var noraidīt manu prasību. Piedevām šajā konkrētajā gadījumā ar būvi Pāvilostā, ja arī būtu pievienoti zemes īpašumtiesību dokumenti, tas neko nemainītu un mums neko nedotu, jo pat tiesa un pašvaldība palāvušies uz informāciju, ka viss notiek uz privātas zemes. Vēlreiz vēlos uzsvērt, ka Jūras administrācijai nav jāatbild un jāuztraucas par to, kur kuģis vai jebkurš cits peldošs objekts tiek būvēts.

...Jūras administrācijai nav jāatbild un jāuztraucas par to, kur kuģis vai jebkurš cits peldošs objekts tiek būvēts...

Pāvilosta tagad mēģina atsaukties uz to, ka mēs esam devuši atļauju būvēt, bet mēs nekādu atļauju neesam devuši. Mēs izvērtējam uzņēmēja iesniegto projektu, konstatējām, ka būvējamais objekts ir peldošs, atbilst drošības prasībām un ir spējīgs izturēt slodzes, tāpēc arī reģistrējam

kā būvniecības stadijā esošu būvi. Kad kāds kaut ko vēlas pieteikties būvniecības stadijā, vēl nemaz nav nedz ko apsekot, nedz uz ko skatīties. Apsekot būvējamo objektu mēs varam tikai tad, kad jau ir uzsākta būvniecība. Tieši tāpat ir arī tad, kad tiek būvēts kuģis tradicionālajā izpratnē, tā apsekošanu mēs veicam, kad kuģim jau ir ielikts ķīlis.

Pāvilostas gadījumā mēs pilnīgi neko nezinājām un nebijām informēti, ka izveidojusies konfliktsituācija starp būves īpašnieku un pašvaldību, kā arī starp būves īpašnieku un Valsts vides dienestu. Arī saistībā ar tiesas procesu neviens nav vērsies Jūras administrācijā, lai noskaidrotu un precizētu jautājumu būvējamā objekta kontekstā: kas īsti tas ir – kuģis, māja vai pontons. Pie mums griežas īpašnieks, kurš lūdz, lai mēs izsniedzam izziņu, ka konkrētais objekts ir pieteikts būvniecības stadijā, un mūsu Kuģu reģistrs šādu izziņu arī izsniedza. Kāpēc šī izziņa vajadzīga, prasītājs neteica, un mēs arī nejautājām, un izziņā arī nav norādīts, kam izziņa tiks iesniegta. Ja palūkojamies uz notikumu, ar nožēlu var secināt, ka nav bijusi sadarbība un informācijas apriete institūciju starpā.

Ar 2015. gada Valsts pārvaldes likumu valsts zemes valdījuma tiesības ir nodotas pašvaldībām, tāpēc vismaz kopš tā laika pašvaldība varēja risināt nelikumīgas būvniecības jautājumu, bet, iespējams, viņi to nav darījuši, jo paredzēja lielas problēmas un juristu plosīšanos. Pat tad, ja būve atrodas uz privātas zemes, tai var piemērot nelikumīgas būves statusu, jo šajā gadījumā ir acīmredzams, ka īpašnieks pielicis lielas pūles, lai būvi piemērotu dzīvošanai: ir uzlikta kāpnes, pa zemi pievilks elektrības kabelis, ko tagad, apskatot būvi, ievēroja mūsu inspektori.

– Īsti nesaprotu, ja cilvēkam turpat blakus ir privātais īpašums, kāpēc būvi vajadzēja likt uz valsts zemes, ja tas tiešām tā arī izrādīsies?

– Visticamāk, bija vajadzīga tauvas josla, kurā ir atļauts būvēt kuģus un laivas, kas savukārt ar likumu ir aizliegts kāpu aizsargjoslā. Par jautājumu, kas būtu atļaujams vai aizliegams tauvas joslā, spriedām arī

Saeimas Tautsaimniecības, agrārās, vides un reģionālās politikas komisijā, kur izskanēja viedoklis, ka tauvas joslā vajadzētu aizliegt jebkādu būvniecību, lai kuģi un laivas tiek būvēti kuģu būvētavās. Tomēr vajadzētu atcerēties, ka visas jūras piekrastes garumā strādā zvejnieki, kam esošais likuma regulējums ļauj normāli strādāt, bet aizlieguma gadījumā

...Jūras administrāciju un tās speciālistus mēģina padarīt par galvenajiem vainīgajiem, jo visi pārējie cenšas noiet malā, bet no mums gaida, lai pasakām, kāds ir šīs būves statuss...

tiktu apdraudēts viņu normāls darbs, tāpat tiktu pārvilkta strīpa dažādām sporta un citām aktivitātēm. Tagad spēkā esošais likums nosaka, ka jebkādas aktivitātes uz valsts zemes var veikt tikai pašvaldību norādītās un ar pašvaldību saskaņotās tauvas joslas vietās, kas diemžēl 2011. gada likumos nebija atrunāts.

UZZIŅAI

Zvejniecības likums 2011.gada redakcijā. 9. pants. Tauvas josla. Astotais apakšpunkts. Baltijas jūras un Rīgas jūras līča piekrastes tauvas joslā laivu un kuģu pārziemošana, būve un remonts, kā arī zvejnieku un ūdens-tūristu apmetņu ierīkošana atļauta, ja tas nav pretrunā ar vietējās pašvaldības teritorijas plānojumu.

– Par ko Jānis Krastiņš kā Latvijas Jūras administrācijas vadītājs mājas – kuģa kontekstā jūtas diskomfortā?

– Par to, ka Jūras administrāciju un tās speciālistus mēģina padarīt par galvenajiem vainīgajiem, jo visi pārējie cenšas noiet malā, bet no mums gaida, lai pasakām, kāds ir šīs būves statuss, kam būtībā nav nekādas nozīmes. Šajā situācijā būtisks ir jautājums, kam pieder zeme, uz kuras uzlikta būve. Ja tā ir valsts zeme, kas nodota pašvaldības valdījumā,

▶▶▶ 8. lpp.

▶▶▶ 7. lpp.

tad pašvaldība būvi liek novākt, bet, ja tā ir privāta zeme, tad atkal jau tā pati pašvaldība būvi atzīst par nelikumīgu celtniecību un liek to novākt.

Tautsaimniecības komisijā es uzdevu jautājumu Valsts vides dienestam, vai pats būvniecības process kāpās dabai nav nodarījis kaitējumu, uz ko vides inspektors atbildēja, ka šāds kaitējums videi neesot nodarīts. Ja vides inspektori, kas ir šīs nozares speciālisti, nedomā, ka būvniecība ir nodarījusi ļaunumu kāpām, tad kādu spriedumu var gribēt no Jūras administrācijas inspektoriem, kas ir speciālisti pavisam citā jomā?

Jūras administrācija savā darbā, un arī šajā gadījumā, stingri ievēro un pilda savus pienākumus un savas funkcijas. Ja pēc tā laika likuma regulējuma pie mums griežas cilvēks, kurš vēlējas kaut ko reģistrēt būvniecības stadijā, mēs saskatām ar visām prasībām to arī izdarījām, jo esam reģistrs, kas reģistrē tiesības. Tagad mums uzdod jautājumu, vai mums nevajadzēja mainīt šīs būves statusu? Kā mēs kā reģistrs varam mainīt statusu, ja līdzīgi kā Zemesgrāmatas reģistrs neesam tiesīgi paši neko mainīt. Ja sāksim to darīt, tad, pirmkārt, neizbēgami būs tiesas procesi, un, otrkārt, kāda tad vispār būs ticamība reģistram? Nekāda!

– Vai pēc tiesiskā regulējuma šādi pontoni ir jāreģistrē?

– Tagad vairs ne, bet 2011. gadā to vajadzēja darīt. Šis ir viens tāds gadījums, ap kuru tagad ir sacelts liels troksnis, bet esmu pārliecināts, ka iekšzemē ir uzbūvēts ne viens vien pontons, par kura esamību neviens neko pat nenojauš. Analizējot situāciju, domāju, ka īpašniekam pontona reģistrēšana kā būvniecības stadijā esošs objekts, visticamāk, bija nepieciešama, lai būvējamo objektu varētu sasiet kopā ar Zvejniecības likumu, kurš atļauj laivu un kuģu turēšanu, remontu un būvniecību tauvas joslā.

– Vai šis precedents būs pamats, lai izdarītu kaut kādus grozījumus likumos, bet varbūt ir gaidāma vēl kāda cita reakcija uz notikušo?

– Tas, ko noteikti nevajadzētu darīt steigā, ir veikt kaut kādus

...Īpašniekam pontona reģistrēšana kā būvniecības stadijā esošs objekts, visticamāk, bija nepieciešama, lai būvējamo objektu varētu sasiet kopā ar Zvejniecības likumu, kurš atļauj laivu un kuģu turēšanu, remontu un būvniecību tauvas joslā.

grozījumus likumos. Protams, visvienkāršākais un vieglākais tagad būtu aizliegt jebko darīt tauvas joslā, bet tas radītu nevajadzīgas un pat nepārvaramas problēmas daudzām labām aktivitātēm jūras piekrastē, tai skaitā apgrūtinātu darbu zvejniekiem, tāpēc ļoti nopietni jāizvērtē iespējamās aktivitātes likumdošanas jomā. Jūras administrācija no savas puses noteikti izvērtēs, vai mūsu aktos ir nepieciešamas kādas izmaiņas. Viens svarīgs un līdz šim neregulēts jautājums ir tas, cik ilgi kuģis vai jebkurš cits objekts var atrasties būvniecības stadijā, tāpēc šis jautājums būtu izvērtēšanas cienīgs. Taču visu vajadzētu izvērtēt ar vēsu prātu un nesasteigt ar nepārdomātu lēmumu pieņemšanu. Notikušais ar tā saukto *māju – kuģi* ir viens konkrēts un atsevišķs gadījums, tāpēc nebūtu pareizi pieņemt likumus, domājot par negodprātīgiem cilvēkiem, jo potenciālos lietotājus taču nedrīkst uzskatīt par bezgožiem. Saeima ir adekvāti reaģējusi uz notikušo, tieši tā, kā politiķiem un likumdevējiem būtu jārikojas, jo viņu pienākums ir izvērtēt šādas un līdzīgas situācijas, lai saprastu, vai spēkā esošie likumi, akti un normatīvi ir atbilstoši.

– Cik bieži un ar kādiem projektiem klienti nāk uz Jūras administrāciju, lai saskatotu tālākos procesus?

– Pēc pašreizējā regulējuma, kas stājas spēkā 2013. gadā, ir reģistrētas deviņas peldošās konstrukcijas, kuru reģistrācija ir brīvprātīga,

tātad ne vairāk kā divi gada laikā, kas liecina, ka nav īpaši lielas intereses par šādu objektu būvniecību. Pavisam Jūras administrācijā ir bijuši 18 šādi būvniecībai pieteikti projekti. Bez objektiem, kas reģistrējami brīvprātīgi, ir tādi, kam obligāti jābūt mūsu uzraudzībā – grunts smēlēji, debarkaderi, degvielas uzpildes stacijas, peldošās stacijas un peldošie doki, kuru skaits pārsniedz divdesmit, no kā varam secināt, ka būvniecības apjoms tiešām nav liels.

Ierastais darba ritms neapstājas

Patiesībā jau risināt *mājas – kuģa* peripetijas nav nedz svarīgākā Jūras administrācijas nodarbe, nedz būtiskākais, kas ierakstīts 2018. gada darba kalendārā.

– Jūras administrācijai šogad izaicinājumu netrūkst. Vispirms jau strādājam kopā ar Satiksmes ministriju, lai sakārotu visu nepieciešamo dokumentāciju Balasta ūdeņu apsaimniekošanas konvencijas (BWM) ratifikācijai. Mūsu nostāja šīs konvencijas ieviešanas sakarā bija tāda, ka Latvija ratifikācijas procesu sāks tad, kad konvencija būs stājusies spēkā. Tā stājās spēkā 2017. gadā, tāpēc loģiski, ka ejam šo pievienošanās procesu. Dokumentu mape jau sākusi ceļu uz Ministru kabinetu, jo jau iepriekšējos gados paveicām pamatīgu darbu, lai konvencijas ratificēšanai sakārtotu dokumentus.

Nākamā aktivitāte ir saistīta ar Starptautiskās kravu loģistikas un ostu informācijas sistēmas (SKLOIS), kas Latvijā darbojas kopš 2016. gada, otrā attīstības posma ieviešanu, kas tiek finansēts no Eiropas projektu līdzekļiem. SKLOIS tālāka attīstība ir ļoti svarīga vairāku iemeslu dēļ, vispirms jau tādēļ, ka dokumentu ātrāka aprīte un apstrāde ievērojami cels Latvijas ostu konkurētspēju, jo eksperti atzīst, ka SKLOIS pagaidām nav sasniegusi savu galveno mērķi – vienotā sistēmā savienot visas iesaistītās puses, tāpēc iespējami īsākā laikā to vajadzētu panākt. Līdz šim SKLOIS administrēja Krasta apsardze, bet paredzēts, ka pēc otrās kārtas ieviešanas programmu uzturēs un reāli darbinās Jūras administrācija,

tāpēc, visticamāk, tiks izveidota jauna struktūrvienība, jo šīs funkcijas īsti neietilpst nevienā no esošajām struktūrām. Darba pamatā ir IT risinājumi un daudzi normatīvo aktu jautājumi, ES prasību, direktīvu un regulu ievērošana, saslēdzot visu vienotu sistēmā.

– Tā būs programma, kas nodrošinās tā saukto Eiropas viena loga principu?

– Tieši tā. Tas ir viena loga princips, kas atvieglots ostu darbību, jo pašlaik pietrūkst šādas vienotas sistēmas. Paredzam, ka projektu izdosies īstenot aptuveni divu gadu laikā. Jau ir piesaistīti IT jomas konsultanti, kuri intervē iesaistītās puses, lai sagatavotu tehnisko specifikāciju. Ieguvēji no jaunās sistēmas būs visi, jo samazināsies gan dokumentu aprites laiks, gan papīra dokumentu nepieciešamība.

– Kādi darbi sagaida abus Jūras administrācijas kuģus – “Krištiānu Dālu” un “Sonāru”?

– Abi kuģi pašlaik ir ziemas apkopē, lai, sākoties aktīvo darbu sezonai, tie pilnībā būtu gatavi darbam. Turpinām FAMOS projektu, kas ir Baltijas jūras valstu kopējs projekts un tiek finansēts no Eiropas Savienības līdzekļiem. 2018. gadā projekta ietvaros ir noteikti sasniedzamie mērķi: konkrētas platības uzmērīšana kuģu ceļos, turpināsim kartogrāfijas sistēmas kardinālu nomaiņu, cilvēku apmācību, jauna aprīkojuma uzstādīšanu, datu bāzes pārstrukturizēšanu atbilstoši jaunākajiem standartiem. Darbu apjoms, ko veicam FAMOS projekta ietvaros, veido apmēram deviņdesmit procentus no mūsu ikdienas darba. Protams, kartes mēs gatavotu arī tad, ja nebūtu šā projekta, un arī mērījumus veiktu, bet tagad mūsu darba tempu noteikti ietekmē projektā noteiktais grafiks, kas liek mums vēl jo vairāk un ātrāk rosīties. Vispozitīvākais šā projekta kontekstā ir tas, ka Eiropas nauda tiešām tiek lietderīgi izmantota, piedevām ar projekta finansējuma palīdzību mērījumus esam dubultējuši – triju četru simtu kvadrāt kilometru vietā tagad uzmērām sešus septiņus simtus. Izmantojot Eiropas finansējumu, uzlabojam savu tehnisko bāzi, kas arī nav mazsvarīgi.

– Tad jau varam būt pārliecināti, ka Baltijas jūra ir labi kartēta un kuģošanai droša?

– Pilnīgi droši varu teikt, ka arī pirms šā projekta Baltijas jūra bija viena no vislabāk kartētajām jūrām. Arī no hidrogrāfijas un kuģošanas drošības informācijas aprites viedokļa Baltijas jūras reģions vienmēr bijis minēts kā paraugs citiem reģioniem. Iespējams, ka Baltijas jūras reģionā starp dažām valstīm joprojām nav noslēgti robežlīgumi, bet nav politisku strīdu un lieku diskusiju valstu starpā, tāpēc atkrit ļoti daudzas problēmas, kas citos reģionos sagādā lielas galvassāpes. Piemēram, Melnās jūras reģionā vai Vidusjūras reģionā, kur risinās strīdi starp Grieķiju, Kipru, Ukrainu Krieviju un vēl citām valstīm.

Baltijas jūras un Ziemeļjūras reģiona valstis arī tehnoloģiju attīstības ziņā ir līdzvērtīgas, tāpēc diskusijas notiek nevis par politiskiem jautājumiem, bet gan par to, kā turpināt attīstības procesus. Arī Starptautiskā Hidrogrāfijas organizācija atzīst, ka mūsu reģiona procesi ir krasā kontrastā tam, kā notiek attīstība citos reģionos.

Turpināsim strādāt arī pie Latvijas jūrnieceības stratēģijas īstenošanas, un šis darbs lielā mērā ir attiecināms uz mūsu jūrnieceības izglītības jautājumiem. Pasaulē turpinās process, kas apliecina, ka ierindas jūrniecei darba tirgū tiek arvien mazāk pieprasīti, tāpēc ir svarīgi, lai mēs savus ierindas jūrnieceus savlaicīgi pārkvalificētu par virsniekiem. Nenoliedzami, ka ļoti svarīgi ir popularizēt jūrniecei profesiju un panākt, lai arvien vairāk piesaistītu jauniešu uzmanību jūrniecei profesijas izvēlei. Valstij jūrniecei darbs ir finansiāli ļoti izdevīgs, jo tas garantē drošus ieņēmumus. Dzirdam neapmierinātību, ka valsts par maz domā par jūrnieceību, bet es nedomāju, ka valsts liktu šķēršļus jūrnieceības attīstībai. Nozareī pašai jāzina un jāsaprot, ko mēs no valsts sagaidām un kādu pretimnākšanu vēlamies. Mums pašiem jābūt aktīviem, jābūt skaidrai stratēģijai. Nav jau arī tā, ka valsts līmenī nekas nebūtu darīts, jo kaut vai nodokļu regulējums jūrniecei tiek uzskatīts par vienu labākajiem Eiropā. Valsts taču esam mēs paši!

Anita Freiberga

Jūras spēku virsnieki papildina zināšanas

No 8. janvāra līdz 15. jūnijam Latvijas Nacionālajā aizsardzības akadēmijā notiek jau divpadsmitais starptautiskais Jūras spēku vidējā līmeņa vadības un štāba virsnieka kurss. Kurša atklāšanā piedalījās Latvijas Jūras spēku komandieris flotiles admirālis Ingus Vizulis, Latvijas Nacionālās aizsardzības akadēmijas rektors pulkvedis Valts Āboliņš, Igaunijas Jūras spēku komandieris jūras kapteinis Juri Saska, Lietuvas Jūras spēku pārstāvis komandkapteinis Želvins Svetlauskis, akadēmijas un kursa vadības personāls, kā arī citi viesi, tostarp militārie atašēji no ASV, Vācijas, Zviedrijas un Polijas.



Latvijas Nacionālās aizsardzības akadēmijas rektors pulkvedis V. Āboliņš pauda gandarījumu par līdz šim paveikto un pateicās par ieguldījumu kursa attīstībā, sakot: “Latvijas Nacionālās aizsardzības akadēmijas un kursa vadības vārdā pateicamies ikvienam, kurš ir devis ieguldījumu Jūras spēku vidējā līmeņa vadības un štāba virsnieka kursa attīstībā, tai skaitā ārvalstu militārajiem atašējiem, triju Baltijas valstu jūras spēku komandieriem un sadarbības partneriem.”

Šogad kursā mācības uzsāk 11 virsnieki no trim Baltijas valstīm un Zviedrijas – divi virsnieki no Igaunijas, četri no Latvijas, četri no Lietuvas un viens no Zviedrijas. Kurss Latvijā norisinās divpadsmito reizi, un kopš 2007. gada ir izglītoti jau 136 virsnieki (Igaunija – 20, Latvija – 77, Lietuva – 38, Polija – 1). Kursu vada komandkapteinis Egils Kopelis.

Latvijas Jūras spēki komandvadību nodod Beļģijas Jūras spēkiem

2018. gada 19. janvārī Liepājā notika Jūras spēku štāba un apgādes kuģa A-53 "Virsaitis" svinīgā sagaidīšanas ceremonija. "Virsaitis" atgriezās no dežūras NATO 1. pastāvīgajā jūras pretmīnu grupā (SNMCMG1). Svinīgajā ceremonijā piedalījās Aizsardzības ministrijas parlamentārais sekretārs Viesturs Silenieks, Nacionālo bruņoto spēku Apvienotā štāba priekšnieka vietnieks operacionālajos jautājumos pulkvedis Georgs Kerlins, Jūras spēku komandieris flotiles admirālis Ingus Vizulis, līdzšinējais NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas komandieris komandleitnants Gvido Ļaudups, kā arī aicinātie viesi.

Latvijas Jūras spēki NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas komandvadību pārņēma 2017. gada jūnijā beigās, un šī bija pirmā reize, kad Latvijas Jūras spēki veica šādu uzdevumu, nodrošinot ne tikai NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas štāba darbību, bet arī štāba kuģi.

2017. gada 29. jūnijā, pārņemot NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas komandiera pienākumus no Igaunijas Jūras spēku komandkapteiņa Johana Eliasa Seljamā, Latvijas Jūras spēku komandleitnants Gvido Ļaudups sacīja: "Šodien mēs pāršķiram jaunu lappusi Nacionālo bruņoto spēku un Jūras spēku flotiles vēsturē. Pirmo reizi Latvija pārņem NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas vadību. NATO karogs tiks pacelts uz Jūras spēku flotiles kuģa "Virsaitis", simbolizējot ne tikai pagodinājumu un atbildību pārstāvēt sevi, bet arī atbildību pārstāvēt NATO kolektīvās aizsardzības principus."



NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas komandieru maiņas ceremonija Zēbrīgē, Beļģijā.



i UZZIŅAI

NATO 1. pastāvīgā jūras pretmīnu grupa ir viena no četrām NATO pastāvīgajām Jūras spēku grupām. NATO pastāvīgās Jūras spēku grupas veido NATO Reaģēšanas spēku jūras komponenti, kas darbojas kā tūlītējas reaģēšanas spēki. NATO 1. pastāvīgā jūras pretmīnu grupa ir viena no divām alianses jūras komponentes daudznacionālām vienībām, kas izveidota mīnu iznīcināšanas operāciju veikšanai un NATO Reaģēšanas spēku sastāvā spēj nekavējoties veikt operācijas jebkurā vietā.

Latvijas Bruņotie spēki NATO 1. pastāvīgajā jūras pretmīnu grupā piedalās kopš 2007. gada. Grupas galvenais uzdevums ir būt gataviem veikt pretmīnu darbību jūrā noteiktā gatavības laikā. Ikdienā grupas kuģi regulāri veic kuģa dzīvotspējas, paš-aizsardzības, cilvēku glābšanas un citus treniņus gan individuāli, gan grupas sastāvā, piedalās starptautiskās mācībās, kā arī veic vēsturisko sprādzienbīstamo priekšmetu (jūras mīnas, torpēdas, aviobumbas) meklēšanas un iznīcināšanas operācijas dažādu valstu ūdeņos.



15. janvārī NATO kuģu grupas komandvadību no Latvijas Jūras spēkiem pārņēma Beļģijas Jūras spēki. Latvijas Jūras spēku vadībā NATO 1. pastāvīgā jūras pretmīnu grupa piedalījās Eiropas ūdeņos atrasto vēsturisko bumbu un mīnu drošā iznīcināšanā.

Svinīgajā pasākumā Latvijas Jūras spēku komandleitnants Gvido Ļaudups sacīja: "Komandas karogs nonāk Beļģijas Jūras spēku rīcībā, un tas ir kā simbols atbildībai un godam pārstāvēt ne tikai savu valsti, bet arī NATO kolektīvās aizsardzības principus. Pēc sešiem mēnešiem jūrā uzskatu sevi par veiksminieku. Man patiešām patika strādāt ar kuģu virspavēlniekiem, apkalpēm un personālu, kuri visi ir motivēti, profesionāli un parāda grupas labākās spējas."

Savukārt holandiešu mīnu kuģa "HNLMS Mercuur" komandieris Pīters Ramboers, pārņemot vadību, uzsvēra: "Šodien mitrajos un vējainajos ziemas apstākļos pārņemu vadību no Latvijas Jūras spēkiem pēc izcili aizvadītas NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas komandēšanas, un esmu gatavs turpināt iepriekšējās komandas labo darbu, cerot uz sekmīgu NATO darbu 2018. gadā."



Kuģot kļūst drošāk

Starptautiskās jūras spēku mācības "Open Spirit" rotācijas kārtībā notiek kādā no Baltijas valstīm, un 2017. gadā tās notika Latvijā. Mācību mērķis ir iznīcināt no Pirmā un Otrā pasaules kara laikiem palikušos sprādzienbīstamos priekšmetus, lai uzlabotu kuģošanas drošību Baltijas jūrā. 2017. gadā mācībās piedalījās 15 kuģi, 600 karavīru un piecas ūdenslīdzēju atmiņētāju komandas no desmit valstīm, un to laikā tika atrasti trīs iepriekš nezināmi kuģu vraki un neitralizēti 58 sprādzienbīstami priekšmeti: divas torpēdas. 34 mīnas no abiem pasaules kariem, kā arī 57 mīnu krēslī bez mīnām. Divdesmit piecos neatkarības gados Latvijas ūdeņos ir iznīcināti aptuveni 1000 sprādzienbīstamu priekšmetu.

Jūras mīnas abos pasaules karos bija ļoti populāras, bet kartes, kurās atzīmēja mīnu laukus, nebija pārlietu precīzas. Tādēļ mūsdienās

Baltijas jūrā joprojām ir ap 80 000 sprādzienbīstamu priekšmetu. Tieši Latvijas teritoriālajos ūdeņos, sevišķi Irbes jūras šaurumā, atrodas aptuveni 15 000 no tiem.

Baltijas jūras ūdens ir salīdzinoši silts, tādēļ nekorozijs. Tas nozīmē, ka mīnas kaujas gatavībā un bīstamas būs vēl daudzus gadus. Turklāt tās nestāv uz vietas – mīnas var gan nonākt zvejnieku tīklos, gan pēkšņi tikt ieskalotas tirdzniecības kuģu ceļos.

"Varbūt mīnas nav fiziski aktīvas, bet tās joprojām saglabā sprādzienbīstamu lādiņu iekšā. Tāpēc mēs tās meklējam ar speciāli aprīkotiem kuģiem – mīnu meklētājiem, izmantojot mīnu meklēšanas sistēmas. Šīs mīnas atrod un pēc tam ar ūdenslīdzēju vai speciālu sistēmu palīdzību tiek neitralizētas, uzspridzinātas," skaidro pretmīnu grupas komandieris Ļaudups.



Jūrkalnes stāvkrasts zaudē cīņā ar dabas spēkiem

Baltijas jūra pamazām “aprij” daļu Kurzemes piekrastes. Spēcīgo lietavu un vētru, erozijas un viļņu ietekmē jūrā pazuduši Jūrkalnes, Bernātu, Nīcas stāvkrasti. Iespaidīgie nogrūvumi turpina grauzt Jūrkalnes stāvkrastu. Jūra paņem daļu no Kurzemes. “Jāatzīst, ļoti skumji! Pat mūsu zeme ceļo prom no Latvijas. Diemžēl šeit neko līdzēt īsti nevar. Skatoties asaras birst,” raksta jūrkalnieši.

Lielā mitruma ietekmē šoziem nobrucis Jūrkalnes stāvkrasts aptuveni 150 metru garā posmā. Dabas spēku ietekmē Jūrkalnes stāvkrasts ir cietis arī iepriekš, taču šoreiz vētras postījumiem pievienojušies arī nemitīgie nokrišņi. “Pēc stiprajām lietavām zeme kļuvusi ļoti mitra un smaga,” stāsta Jūrkalnes pagasta pārvaldnieks Guntars Reķis. “Stāvkrasta krauja šajā vietā atkāpusies iekšzemē par vairākiem metriem, lielākais stāvkrastam atņemtais zemes platums ir aptuveni desmit metru. Nobrukušais stāvkrasta posms bija apaudzis ar nelielām priedītēm, un tagad krasta apaugums šajā vietā kļuvis skrajāks. Būtiski zaudējumi tūrisma infrastruktūrai nav radušies – aptuveni puse no teritorijas gar nogrūvušo stāvkrasta posmu pieder pašvaldībai, kas to iznomā. Tur tūrisma sezonā atpūtnieki ceļ teltis, un viņiem tāda iespēja šajā vietā būs arī turpmāk. Pēc nogrūvuma



būs nepieciešams atjaunot nelielās kāpnītes, kas ved lejā uz pludmali.

Dabas spēkiem pretoties īsti nav cilvēka spēkos – ja krastu mēģinātu nostiprināt ar betona blūkiem, piekrastes ainava zaudētu savu dabisko pievilcību. Cilvēki brauc uz Jūrkalni skatīties, kas šeit ir mainījies, var teikt, ka tūrisma sezona Jūrkalnē joprojām turpinās.”

Ģeoloģijas doktors Jānis Lapinskis prognozē, ka līdz 2060. gadam Bernātu dabas lieguma teritorijā krasts atkāpsies par simt līdz pusotra simta metriem. Krasta nograušana jeb erozija ir dabisks process, kuru vēl pastiprina cilvēku darbība, piemēram,

ostu hidrobūves. Krasta noskalosanas intensitāte atkarīga no vēja virziena, stipruma un ilguma un no ūdens līmeņa. Jau ilgu laiku ar jūru cīnās arī Veckrūmu mājas, kas ir vienīgās mājas Bernātu ragā.

Cieš arī Ziemeļu forti Liepājā

Dabas varena spēks izpaužies arī Liepājas jūrmalā. Decembra beigās un janvāra sākumā lietavu dēļ unikālajos Ziemeļu fortos sākās nobrukumi. Masīvās betona konstrukcijas kopā ar zemes slāņiem ielīdēja jūrā. Jūras viļņi pamatīgi iegrauzušies krastā un to izārdījuši. ■



i UZZIŅAI

Šādi nogrūvumi ir ierasta lieta. Baltijas jūras piekraste katru gadu zaudē vismaz četrus metrus. Vislielākās erozijas parasti ir novērojamas spēcīgu vētru laikā, taču šoreiz dabas stihija pavisam neilgā laikā ir paņēmusi aptuveni 10 metru no Baltijas jūras piekrastes Liepājā.



Gādās par jūras karjeras pievilcības palielināšanu Eiropā

Eiropas jūrniecības kopiena apzinās, ka jau tagad un arī turpmāk, lai pienācīgi nodrošinātu Eiropas Savienības dalībvalstu tirdzniecības floti ar jūrniekiem, nopietni jāpievēršas tādai problēmai kā nepietiekams daudzums jauniešu, kuri izvēlas jūrnieka profesiju. Aizvien aug pieprasījums pēc Eiropā izglītību ieguvušiem kvalificētiem jūrniekiem – gan virsniekiem, gan reitingiem.

Liela daļā no tiem, kas izvēlējušies studijas kādā no Eiropas jūrniecības mācību iestādēm, un tiem, kas pavisam nesen ieguvuši izglītības dokumentu, atbildot uz dažādu institūciju rīkoto aptauju jautājumiem, saka, ka plāno strādāt jūrā līdz pensionēšanās vecumam, tomēr reālā situācija liecina, ka lielākā daļa aktīvo jūrnieku pāriet krasta darbā jau pēc jūrā nostrādātiem desmit piecpadsmit gadiem.

Aicinot jauniešus izvēlēties jūrnieka profesiju, to, ka jūrniecības izglītība nodrošina visai labas izredzes strādāt arī ar jūrniecības nozari saistītos krasta darbos, piemin it kā starp citu. To, protams, var saprast, jo industrija ir ieinteresēta saglabāt darbā uz kuģiem ikvienu jūrnieka profesiju ieguvušo. Nākotnes karjeras priekšrocības jūrniecības klasterī tomēr nav iekļautas to iemeslu sarakstā, kādēļ jauniešiem vajadzētu izvēlēties studēt jūrniecību. Runājot par iemesliem, kāpēc pieņemts lēmums pamest darbu jūrā, Eiropas jūrnieki visbiežāk min sliktos sociālos apstākļus, jaunu izaicinājumu



meklēšanu un labākas karjeras izredzes krastā, bet citu valstu piederīgie lielāku uzsvāru liek uz zemo atalgojumu, sliktajiem apstākļiem jūrā un apstākļu uzlabošanās viņu mītnes zemēs.

Nereti aktīvie jūrnieki pauž viedokli, ka jūrā ir pārāk lēna kāpšana pa karjeras kāpnēm, ilgi jāgaida uz novērtējumu un pietrūkst elastīguma, kad tiek apspiesti karjeras mobilitātes jautājumi.

Dažas Eiropas Savienības valstis, kuras var lepoties ar savu visai lielo floti, izrāda dažādas iniciatīvas, piemēram, saskaņo mācību un kvalifikācijas iegūšanas procesu, lai reitingiem padarītu vieglāku un ātrāku karjeras ceļu jūrā.

Parasti tie aktīvie jūrnieki, kuri nolēmuši strādāt krastā, lieliski zina, kādu darbu viņi darīs, un vispopulārākie ir superintendanta un operāciju vadītāja amati, jo par tiem viņi visvairāk zina no savas pieredze jūrā.

Jūras industrija Eiropā un pasaulē saskaras ar daudzām problēmām gan nozares iekšienē, gan konkurences cīņā ar citām nozarēm, tomēr neatkarīgi no tā, vai tirgi ir labi vai slikti, vajadzība atrast kvalificētus, kompetentus un motivētus jūrniekus paliek nemainīga.

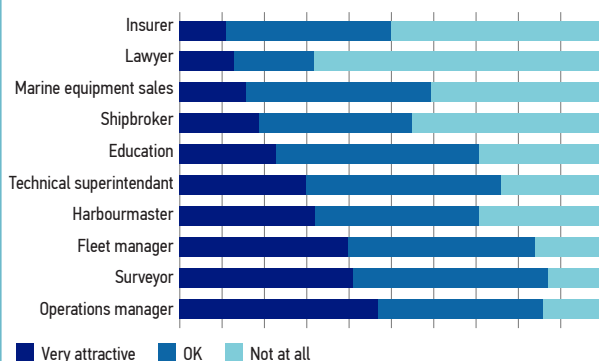
Pētījums atklāj jūrnieku viedokli

2017. gadā kompānija "Faststream" veica aptauju, kurā mēģināja noskaidrot, ko jūrnieki domā par savu profesijas izvēli, savu karjeru un iespēju pāriet darbā krasta dienestos.

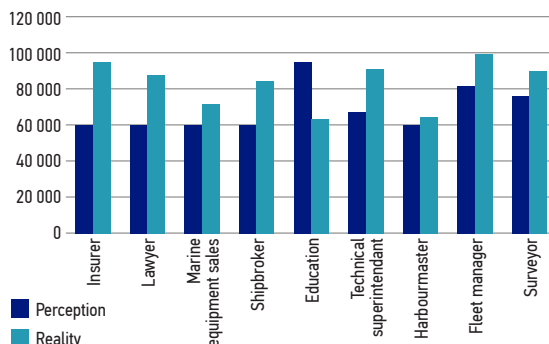
Aptauja rāda, ka jūrniekiem mulsiņoši šķiet atbildēt uz jautājumu par iespēju strādāt krastā, jo viņi par to neko nezina, tāpat biedē arī tas, ka

►►► 14. lpp.

Attractiveness of various shoreside career paths to seafarers:



Perception vs. reality – salaries (average global basic salary in USD)



▶▶▶ 14. lpp.

būs jāapgūst jaunas prasmes. Nedaudz vairāk nekā puse aptaujāto jūrnieku Rietumos un Austrumos ir pārliecināti, ka meklēt un atrast darbu krastā varētu būt ļoti grūti.

Aptauja liecina, ka inženiertehniskie darbinieki vairāk nekā klāja virsnieki uzskata, ka darbu krastā atrast varētu būt salīdzinoši viegli (53% pret 39%).

37% respondentu atbildēja, ka vislabākās karjeras iespējas ir Singapūrā, 26% – ka Eiropā. Aģentūra "Faststream" arī ziņo, ka Singapūrā, visticamāk, nākamajos piecos gados kļūs par nozares talantu centru, bet Londona joprojām būs pasaules lielākais jūrniecības centrs.

47% Eiropas un 64% ASV strādājošo jūrnieku domā, ka Āzijas kolēģiem maksā mazāk nekā viņiem, savukārt Āzijas darba ņēmēji ir pārliecināti, ka viņiem maksā vairāk nekā Eiropas kolēģiem.

Situācijas novērtēšana un analīze pavērs ceļu jūrniecības izglītības pilnīgošanai

2017. gada vidū "World Maritime University" (WMU) parakstīja saprašanās memorandu ar "Marine Training Systems" un "New Wave Media", izveidojot partnerību, lai veiktu regulārus pasaules jūrnieku izglītības sistēmas un mācību programmu pētījumus. Projekta īstenotāji uzskata, ka daudzus gadu desmitus ir bijusi nepietiekama informācija par to, kā jūrniecības izglītības nozare faktiski tiek pārvaldīta, kā un kādus speciālistus tā piegādā jūrnieku darba tirgum un kā tiek vērtēta mācību sistēma no STCW konvencijas prasību viedokļa. Regulāri pētījumi un publiskotā informācija varēs palīdzēt likvidēt to plaisu, kas radusies starp vēlamā un esošo STCW konvencijas prasību ietvaros saistībā ar nozares dinamisko un nepārtraukto attīstību.

WMU paredz, ka pētījumi, to rezultāti un turpmākā analīze dos nozīmīgu, izsvērtu un profesionālu ieskatu nozares realitātēs, kas palīdzēs veidot starptautisko politiku, pilnveidot tiesību aktus, kā arī sekmēs globālo kuģu operāciju uzlabošanu kopumā. ■

Ar katru gadu kļūst mazāk gandarījuma par to, ko daru

Ēriks Koržņevskis gandrīz kopš Latvijas Jūras akadēmijas dibināšanas strādā par pasniedzēju un ir izpelnījies studentu īpašu atzinību: vērtējot mācībspēkus, tie savās anketās ierakstīja viņa vārdu un ar vētrainiem aplausiem izlaidumā sveica savu pasniedzēju. Tas ir labākais novērtējums un gandarījuma brīdis pasniedzējam.

Kad jautāju, ar ko viņš izpelnījies šādu studentu mīlestību un atzinību, jo zinu, ka Koržņevskim ir stingra, prasīga un principiāla pasniedzēja slava, viņš pasmaida un saka: "Varbūt tieši tāpēc, ka esmu stingrs, varbūt par disciplīnu, ko es no viņiem prasū. Ja studiju telpā ir karsti, studenti zina, ka viņi var atvērt logu, bet viņi zina arī to, ka, projām ejot, logs ir jāaizver. Pirms lekcijas es saku: lūdzu, kaut nufotografējiet, kā uz galda atrodas priekšmeti, lai pēc darba tos atkal varētu sakārtot pareizajā secībā, jo pēc jums šeit strādāt nāks nākamā grupa, un ir svarīgi, lai viss atrastos noteiktās vietās. Pakāpeniski viņi pie šādas kārtības pierod."

Ļoti iespējams, ka studenti novērtē arī to brīvības garu, ko dod komunikācija ar pasniedzēju, jo, kā saka pats pasniedzējs, ir jāprot nošķirt sadzīve no darba un jāsaprot, kad var sadzīviski parunāt un pasmierties, bet kad jāstrādā ar pilnu jaudu.

– Nevienu dienu neesmu nožēlojis savu izvēli, tikai ar katru gadu kļūst mazāk gandarījuma par to, ko daru.

– Jo?

– Jo pēdējo astoņu gadu laikā studenti ir ļoti mainījušies, pie mums atnāk vidusskolas absolventi, kuriem ir vājas zināšanas, un ar katru gadu situācija arvien pasliktinās. Es teiktu, ka jaunieši nav pieraduši domāt un nespēj izmantot pat tās zināšanas, kas viņiem skolā ir ieliktas. Ja kārtīgi sāk viņus spīdzināt, izrādās, ka pamati tomēr ir, kurus diemžēl jaunieši mācību procesā nespēj izmantot. Šo bēdīgo faktu lieliski atspoguļo kaut vai mūsu augstskolas statistika:

ar katru gadu no iestāšanās augstskolā līdz izlaidumam nonāk arvien mazāks procents reflektantu, un to apliecināja arī šā gada izlaidums: mācības bija uzsākuši divi simti studentu, bet tikai astoņdesmit septiņi augstskolu pabeidza, kas ir mazāk par pusi. Jau gadus trīs šī tendence kļūst arvien satraucošāka, bet kādreiz tikai kuģu vadītājos vien bija četras grupas ar deviņdesmit studentiem. Rudenī saņēmu trešā kursa studentus pēc pirmās jūras prakses, un situācija ir ļoti bēdīga, jo no četrām pirmajā kursā nokomplektētajām grupām līdz trešajam kursam ir palikušas vairs tikai divas – četrdesmit trīs studenti, jo pārējie pirmos divus kursus nav izturējuši, un galvenais kļūšanas akmens, protams, ir fizika un matemātika, arī citi priekšmeti, bet salīdzinoši mazāk. Diemžēl jūrnieku kļūst mazāk.

– Lai arī mazāk, bet paliek labākie, no kuriem var sagaidīt labus rezultātus.

– Viss nav tik vienkārši. Patiesībā studenti lekcijās nemaz negrib dzirdēt to, ko tu viņiem stāsti. Protams, tagad ir datori, tehnoloģijas un viss pārējais, bet topošajam speciālistam, teiksim, kuģu vadītājam, ir jāspēj saprast, kādi spēki, kādi fizikālie lielumi iedarbojas uz kuģi un kā praksē viss notiek. Bet students, piemēram, iegaumē, ja ir tāda un tāda dzenskrūve, tad kuģim jāpieauvojas ar kreiso bortu, bet viņš nesaprot, kāpēc tā jārikojas. Iegaumē, bet nesaprot un negrib saprast. No visiem studentiem apmēram trīsdesmit procenti ir tādi, kas uzdod jautājumus un cenšas vairāk uzzināt

un labāk saprast, bet pārējie ir priecīgi, ka lekcija beigusies. Varat pajautāt jebkuram pasniedzējam, un katrs jums pateiks, ka studenti praktiski neuzdod jautājumus, un tas nozīmē, ka vai nu viņi visu zina, vai neko negrib zināt.

– Vai arī nezina, ko pajautāt? Nezina, ko paši nezina.

– Jā, tā ir. Kad pienāk pēdējās piecas nedēļas pirms gala eksāmeniem, tad gan visi vēlas uzzināt visu, jo, kad pieslēdzas eksāmenu tematiem, tad rodas vesela virkne jautājumu. Ir lietas, ko ir dzirdējuši, bet ir jautājumi, par kuriem nekas pat dzirdēts nav, jo, iespējams, nav apmeklētas lekcijas.

– Cik spējīgi un sagatavoti, jūsuprāt, bija šā gada absolventi?

– Teiksim tā, izlaidums kopumā bija viduvējs, un varu teikt, ka šis bija pirmais gads, kad studenti savā starpā nebija draudzīgi, pat palikušajās divās grupās dalījās pa grupiņām, un pat nezinu, vai visi kopā rīkoja kādu izlaiduma ballīti. Bet arī tā laikam jau ir šodienas cilvēku komunikācijas problēma.

– Kuru gadu izlaidumus akadēmijā jūs vērtējat kā labu studentu un talantīgu jauno speciālistu gadus?

– Pirms 2008. gada un līdz 2010. gadam, kad vēl bija divu līmeņu izglītība: pirmais līmenis tika sasniegts trīsarpus gados, tad augstskolas beidzēji varēja strādāt par stūrmaņiem, bet, turpinot studijas, piecos gados ieguva otrā līmeņa augstāko izglītību. Arī eksāmenu komisija tagad atzīst, kā diena pret nakti ir tie studenti, kuri diplomdarbu aizstāvēja pēc piecu gadu studijām un kuri aizstāvas tagad. Pēc piektā kursa viņi visi jau bija jūras virsnieki, kapteiņa trešie palīgi, un tas bija pavisam cits līmenis. Tagad līmenis arvien slīd uz leju, bet esmu pilnīgi pārliecināts, ka neviens no akadēmijas pasniedzējiem nav gatavs pieļaut, ka students var pabeigt augstskolu ar pavisam vājam zināšanām. Godīgi sakot, reizēm neceļas roka ielikt pat zemāko sekmīgo vērtējumu četri, jo tu ļoti labi apzinies, ka akadēmijas produkts aizies strādāt uz kuģiem pasaules jūrās. Jau tagad no mūsu akadēmijas beigušajiem kapteiņiem un vecākajiem palīgiem kadetu vērtējums nav glaimojošs, viņi stāsta, ka uz kuģiem notiekot brīnumu lietas. Negribas latīņu nolaist pārāk zemu, ar to arī izskaidrojams studējošo lielais atbirums. Kad rektors Bērziņš vēl bija starp mums,



daudz runājām un spriedām, ka studijām laikam tomēr vajadzētu pielikt klāt pusgadu un neiet kopā ar Eiropas standartiem, kas nosaka, ka bakalauri sagatavojami četrarpus gados. Patiesībā no šiem četrarpus gadiem pusgads, tāpat vesels semestris, tiek veltīts visiem obligātajiem kursiem – GMDSS, ECDIS un pārējiem, kas tagad iekļauti obligātajā minimumā, bet savulaik, kad studijas bija piecus gadus, šie kursi nāca plus pie šiem pieciem gadiem. Otrs moments, kas negatīvi ietekmē zināšanu līmeni, ir kontaktstundu skaits speciālajos priekšmetos. Kādreiz kredītpunktiem no četrdesmit stundām trīsdesmit divas bija kontaktstundas, bet tagad palikušas vairs tikai divdesmit četras, kas nozīmē, ka sešpadsmit stundas studenti strādā patstāvīgi. Viena lieta patstāvīgi strādāt humanitārajos priekšmetos, kuros var uzdot, lai lasa un meklē atbildes, bet pavisam cita lieta ir speciālie priekšmeti – navigācija, kuģu vadīšana, manevrēšana, ko nevar apgūt neklātienē.

– Jūrnieceības nozares analītiķi, pamatojoties uz pietiekami lielu datu bāzi, izsaka viedokli, ka nelaimes jūrā visbiežāk notiek tāpēc, ka uz tiltiņa stāv vāji sagatavoti speciālisti, kuri pārlietu paļaujas uz elektroniku: ECDIS, GMDSS, AIS un citu.

– Savulaik, vēl pagājušā gadsimta beigās, mēs ar pasniedzēju Gladkovu bieži apspriedām STCW prasības, prātojot, kam tās īsti

ir domātas. Tolaik nonācām pie atziņas, ka šīs ļoti vienkāršotās standartizētās prasības pamatā ir domātas trešās, pat ceturtais pasaules valstīm, kuras saviem jauniešiem neiedod pat kārtīgu vidusskolas izglītību, lai viņi spētu izpildīt minimālās jūrnieceības izglītības prasības. Tagad, kad pagājuši jau kādi piecpadsmit gadi, es beidzot īsti aptveru un man nākas atzīt, ka minimālās prasības nav domātas tikai filipiniešiem vai malaiziešiem, bet arī Latvijas studentiem, kuru līmenis ar katru gadu arvien vairāk tuvojas šim zemākajam prasību līmenim. Ar nožēlu jāatzīst, ka ir daudzas profesionālas lietas, kuras mēs saviem studentiem varam iestāstīt tikai ar milzīgu piepūli.

Kādu izglītību jaunieši saņem vispārīgglītojošajās skolās un ar kādām zināšanām viņi saņem vidusskolas atestātu – lūk, šis ir ļoti aktuāls, sāpīgs un svarīgs valsts līmeņa jautājums. Loģiskās domāšanas nav, ar informāciju neprot strādāt un secinājumus nespēj izdarīt. Vēl Bērziņa laikā akadēmijā ieviesa tādu priekšmetu kā elementārā matemātika, un tas daudz ko pasaka par jauniešu zināšanu līmeni. Tu mēģini nolaisties līdz studenta līmenim un saprast, kāpēc

...viņi rēķina, π pieņemot par trīs, nevis 3,14, jo, lai matemātikas centralizētā eksāmena darbus būtu vieglāk labot, ir noteikts, ka π tiek pieņemts par trīs.

viņi to vai citu nesaprot. Divus gadus naktis negulēju, jo nevarēju saprast, kāpēc mani manevrēšanas un cirkulācijas aprēķini atšķiras no studentu aprēķiniem. Izrādījās, ka viņi rēķina, π pieņemot par trīs, nevis 3,14, jo, lai matemātikas centralizētā eksāmena darbus būtu vieglāk labot, ir noteikts, ka π tiek pieņemts par trīs. Kā mēs varam cīnīties pret ministriju, kura šādas aplamības pieņem bez liekiem kompleksiem?

– Vai jūs gribat teikt, ka Latvijas izglītības sistēma jau ir nonākusi bezdibenī?

– Bezdibenī vēl nav, bet būs. Tagad jaunie cilvēki ir pieraduši strādāt tādā kā testu režīmā – ir doti atbilžu varianti, atzīmē

▶▶▶ 15. lpp.

šķietami pareizo. Ja tu studentam pateiksi vienu variantu, kā attiecīgo jautājumu risināt, tad viņš citus variantus nemaz nemeklēs un nedomās. Man piegājiens ir cits – es zinu piecus variantus, kā jautājumu risināt, bet tu domā un meklē! Domā! Pasniedzējam līdz pēdējam jāstāv malā un jāļauj kursantam darboties pašam, un tikai tad, kad skaidri redzi, ka cilvēks netiks galā, tu drīksti iejaukties. Tā ir tā šaurā un praktiski neredzamā līnija, kuru tu drīksti pārkāpt tikai galējas nepieciešamības gadījumā, un es ar saviem studentiem tieši tā arī strādāju.

...studiju beidzējam ir jānosauc galvenie kuģu dzinēju tipi, un viņš citu starpā nosauc arī gaisa turbīnas. Komisija neizpratnē – kas tās tādas? Ak, jā, gāzes turbīnas, bet kāda tur starpība...

Vispār jau ar jūrniecības izglītību ir lielas problēmas. Piemēram, jūrskolas nozīme šodien ir tikai tā, ka pēc jūras prakses jūrskolnieks saprot – ir vai nav šī profesija viņam domāta. Viss pārējais ir nulles vērts! Viņš atnāk uz akadēmiju pēc jūrskolas beigšanas un sāk mācīties kopā ar parasto vidusskolu beigušajiem. Divus gadus viņš dzīvo, cepuri kuldams, un visu, ko jūrskolā zināja, ātri pazaudē un trešajā kursā vairs neprot mācīties.

Visai satraucošo situāciju lieliski parāda arī valsts eksāmeni, kur notiek gan kuriozi, gan bēdīgi atgadījumi. Piemēram, studiju beidzējam ir jānosauc galvenie kuģu dzinēju tipi, un viņš citu starpā nosauc arī gaisa turbīnas. Komisija neizpratnē – kas tās tādas? Ak, jā, gāzes turbīnas, bet kāda tur starpība. Es pārstāvu akadēmiju valsts eksāmenu komisijā, un man tur ir ļoti grūti sēdēt.

– Kāda ziņā?

– Grūti to visu klausīties, kad lkaunieks, Brokovskis un visi pārējie neizpratnē uz tevi skatās – ko tu visus šos gadus esi darījis, ko esi viņiem mācījis? Saprotu, ka eksāmenā uztraukums dara savu un, lai arī

esmu komisijā, mēs tomēr esam no vienas komandas. Man vajadzētu viņam palīdzēt, lai cilvēks izietu no strupceļa un sāktu runāt, bet es baidos uzdot jebkādu jautājumu, jo ar to varu iedzīt viņu vēl vairāk stūrī un lielākā strupceļā. Jokojot studentiem saku, ka valsts eksāmenā uzdošu jautājumu tikai tad, ja students ar savu parakstu būs apstiprinājis, ka to var viņam prasīt.

Godīgi sakot, man ir ļoti lielas bažas, ka vēl pēc kāda laika jūrniecības izglītība Latvijā vispār izzudīs.

– Nebūs, kas vēlēsies mācīties?

– Nē, nebūs pašas augstskolas, jo nevienam tā nav vajadzīga.

– Jūrniecības sabiedrība gan pauž atbalstu jūrniecības izglītībai un viedokli, ka tā ir ļoti svarīga gan Latvijas ekonomikai, gan Latvijas nākotnei.

– Saka, bet es nezinu, kam ir jānotiek, lai tiešām tā tas arī būtu. Tad ir jānotiek tādiem procesiem, kādi bija 1989. gadā, kad Gunārs Šteinerts un pārējie dibināja Latvijas Jūras akadēmiju, jo bija liela nepieciešamība, lai Latvijā mācītu jūrniekus. Tagad valstī nav neviena cilvēka, kam tas būtu svarīgi, jo īpaši Izglītības un zinātnes ministrijā tas visiem ir vienaldzīgi. Ja paskatās Jūrnieku reģistra statistiku, tad Latvijā it kā ir daudz jūrnieku, bet pretī tai ir cita statistika – 2017. gada rudenī jaunajam mācību gadam vispār neizdevās nokomplektēt elektromehāniku grupu, un viens no iemesliem ir ārkārtīgi grūtais mācību process, kas sagaida studentus. Ja kuģu vadītāji jau krīt cīņās ar fiziku un matemātiku, tad tās cīņas, kas jāiztur elektromehāniķiem, ir nesalīdzināmi sīvākas.

Jūras virsnieks ir vairāk nekā tikai labs speciālists, un visiem studējošajiem šādai izpratnei jārodas jau studiju laikā. Kapteiņa pienākumu pildīšanai ir vajadzīgs raksturs. Jābūt īpašai psiholoģiskajai sagatavotībai. Joka pēc saku, ka pirms stāšanās akadēmijā vajadzētu veikt psiholoģisko testu – kuri ir un kuri nav piemēroti. Kapteinis ir tur augšā, bet pārējie ir lejā. Starp citu, kādreiz uz kuģiem tā arī bija, nevis kā tagad – visi kopā kopkajītē dzīvo uz viena klāja. Senāk bija cita hierarhija – augšā bija kapteinis, kapteiņa tiltiņš un viņa salons. Ne katrs virsnieks bija priecīgs kāpt uz kapteiņa salonu, jo tad, visticamāk, kaut kas nebija kārtībā. Tagad viss ir unificēts, bet joprojām

nekas nemainās tajā ziņā, ka uz kuģa demokrātija nevar būt. Tur ir jābūt vienam, kas komandē, un visi pārējie pilda. Tiltiņa darbs ir nervu darbs, tāpēc arī ar studentiem es apejos līdzīgi – līdz pēdējam ļauju mēģināt pašiem. Nekas spožs jūrniecības izglītībā nav sagaidāms.

Latvijas vēsturē zinu divus vīrus, kas ir cīnījušies par jūrniecības izglītību: Krišjānis Valdemārs, kurš iedibināja jūrskolas, un Jānis Bērziņš, kurš radīja Jūras akadēmiju, un es nezinu, kā viņam tas kopā ar Gertrūdi Aņiņu, Oļģertu Saksu un Gunāru Šteinertu izdevās. Tagad it kā visi par to runā, bet valstij jūrniecības izglītība nav vajadzīga.

– Šķiet, ka valstij tā īsti nekas nav vajadzīgs.

– Taisnība jau ir, bet kāpēc īgauniem ir vajadzīgs? Kāpēc par jūrniecības studijām Igaunijā nav jāmaksā un valsts studentiem dod formas un viņus ēdina? Laikam jau tomēr jūrniecības izglītību Igaunijas valsts uzskata par svarīgu, lai būtu jūrnieki un turpinātos jūrniecības tradīcijas. Tomēr es uzskatu, ka Latvija ir Baltijas jūrniecības izglītības centrs, jo tieši Latvijā jūrniecības izglītībai ir visnenākās tradīcijas un stiprākie pamati. Savulaik Krievijas impērijā vairāk nekā puse no kapteiņiem bija latvieši.

Lai gan pasniedzējs Koržeņevskis nenoliedz, ka jaunieši tagad ir patstāvīgāki, un arī saprot, ka sabiedrībā ir ienākusi tā sauktā Z paaudze, kas esot īpaši apdāvināta tehnoloģiju jomā, viņš tomēr ir spiests atzīt, ka akadēmijā tādus nav sastapis, kā arī neredz īpaši lielu degsmi un alkas pēc zināšanām. Šo savu atziņu viņš ilustrē ar piemēru no studiju ikdienas un saka: "Piemēram, pēc lekcijas no 23 studentiem paliek trīs, kuriem ir jautājumi un neskaidrības, kuri vēlas izzināt un uzzināt. Pārējie? Priecājas, ka lekcija beigusies."

Ē. Koržeņevskis, sveicot akadēmijas beidzējus, uzdeva viņiem jautājumu: "Vai atceraties, ko es jums teicu mūsu pirmajā tikšanās reizē mācību auditorijā?" Absolventu koris vienbalsīgi noskandēja: "Ieslēdziet domāšanu!" Arī izlaidumā pasniedzējs savam nu jau bijušajiem audzēkņiem novēlēja nekad neizslēgt domāšanu, bet savukārt ne tikai pasniedzējam Koržeņevskim, bet arī visiem akadēmijas un citu augstskolu pasniedzējiem var novēlēt tikai vienu – gudrus un zināt gribošus studentus. ■

Anita Freiberga

Latvijas Jūras akadēmijas 25. izlaidums

2018. gada 13. janvārī kultūras pilī “Ziemeļblāzma” notika Latvijas Jūras akadēmijas 25. izlaidums. Šogad LJA absolvēja 78 jaunie jūrniecības nozares speciālisti studiju programmās “Jūras transports – kuģa elektroautomātika”, “Jūras transports – kuģa mehānika”, “Jūras transports – kuģa vadīšana”, kā arī programmā “Ostu un kuģošanas vadība”.

Savā uzrunā absolventiem LJA rektora v.i. Andrejs Zvaigzne norādīja: „Mēs šodien esam kļuvuši bagātāki par 78 jūrniecības jomas speciālistiem, kuri nesīs pasaulē LJA vārdu. Veiksmi darba gaitās, lai durvis uz karjeras kāpnēm jums vienmēr ir plaši atvērtas un vienmēr būtu sepiņas pēdas zem ķīļa.”

LJA absolventus bija ieradušies sveikt Latvijas jūrniecības nozares pārstāvji un atbalstītāji, kuri pauda gandarījumu, ka jūrnieku un krasta speciālistu rindas papildinās akadēmijas absolventi, kuri Latvijas Jūras akadēmijā ir ieguvuši nepieciešamās zināšanas, kas būs labs pamats tālākai profesionālai izaugsmei un karjeras iespējām. Bet jūrniecības nozares pārstāvji arī svētku reizē visiem lika pie sirds, ka nekad nedrīkst apstāties pie sasniegtā un vienmēr jāizvirza jauni mērķi.

Pasniedzējs Ēriks Koržņevskis, trešajā kursā sākot stādāt ar topošajiem kuģu vadītājiem, tiem esot teicis, ka ne jau visi no viņiem kļūs par kapteiņiem, bet visiem ir iespēja par kapteiņiem kļūt, viss būs atkarīgs no katra paša.

Jūrniecības nozares pārstāvji arī uzsvēra, ka Latvijas jūrnieka vārdam vēl joprojām ir laba slava un katra jaunā speciālista pienākums ir darīt visu, lai Latvijas jūrnieki nezaudētu labo reputāciju un arī turpmāk būtu konkurētspējīgi starptautiskajā jūrnieku darba tirgū.

Pirmais Latvijas Jūras akadēmijas izlaidums bija svētki Latvijai

Pirmais Latvijas Jūras akadēmijas izlaidums 1994. gada 18. jūnijā kļuva par lielu notikumu un svētkiem visas Latvijas mērogā. Par to rakstīja presē, Maijas Miglas sagatavoto sižetu rādīja Latvijas televīzijā. Līdz šim tas ir bijis vienīgais LJA izlaidums,



kuru ar savu klātbūtni pagodināt bija ieradies tā laika Valsts prezidents Guntis Ulmanis, kurš arī uzrunāja akadēmijas absolventus un teica apsveikuma runu. “Es gribu teikt, ka šis Latvijai ir ārkārtējs, ļoti svarīgs un ļoti nozīmīgs notikums. Jau ar pirmajām Atmodas stundām mēs runājām gan par mūsu latviešu zemniekiem, gan par mūsu Jūras akadēmiju un

jūrniekiem, kas ir darījuši Latviju, Latvijas zemi un latviešus slavenus visā pasaulē. Nu šis mirklis ir pienācis, ir pagājuši sūri, grūti, bieži vien arī pretrunīgi gadi, un mēs redzam, ka Latvijai ir latviešu jūrnieki, ka Latvijai ir cilvēki, kas ir atbildīgi godam pārstāvēt šo zemi, šo valsti un šo tautu.(..)

(..) Es gribu viņiem vēlēt vienmēr augstu godāt Latvijas likumus, vienmēr atcerēties, ka pasaulē vissvētākā lieta ir Latvijas karogs, vienmēr atcerēties, ka pasaulē vissvētākā mūzika ir himna, ko mēs šodien dziedājam. Es gribu viņiem vēlēt, lai viņi vienmēr augstu tur un ievēro jūras tikumus un jūras likumus. Es gribu vēlēt, lai jums sekotu daudz latviešu jaunekļu, jo jūra ir mūsu spēks, jūra ir mūsu varenība, un jūrā un jūsos ir mūsu nākotne.”

Pirmajā izlaidumā diplomus saņēma 22 kuģu mehānikas speciālisti profesora Cimanska vadībā, 10 kuģu elektroiekārtu un automātikas speciālisti profesora Uzāra vadībā un 19 kuģu vadīšanas speciālisti profesora Gladkova vadībā. Turpinot Krišjāņa Valdemāra jūrskolas tradīciju, labākajam katrā specialitātē, un tie bija Kaspars Veidemanis, Andris Siliņš un Aleksandrs Sergejevs, tika dāvēts pulkstenis.■

LJA Mācību centra konferenču zāli nosauc Jāņa Bērziņa vārdā

2016. gada 16. decembrī mūžībā aizgāja pirmais un ilggadējais Latvijas Jūras akadēmijas rektors, profesors, Dr. sc. ing. Jānis Bērziņš. 2017. gada 29. martā LJA Senāts vienbalsīgi nolēma iemūžināt J. Bērziņa piemiņu, nosaucot lielāko mācību auditoriju viņa vārdā, un profesora Dr. sc. ing. Jāņa Bērziņa vārdā nosauktā konferenču zāle LJA Studiju centrā svinīgi tika atklāta 2017. gada 19. decembrī. Svinīgajā pasākumā piedalījās Jāņa Bērziņa tuvinieki, kolēģi un jūrniecības nozares pārstāvji.

Kad 2015. gada decembrī Krišjānim Valdemāram atzīmēja 190 gadu jubileju, Jānis Bērziņš teica: "Krišjāni Valdemāru mēdz uzskatīt par Latvijas profesionālās jūrniecības un jūrskolu pamatlicēju, šajā kontekstā ar jūrniecību saprotot ne tikai arodu, bet arī nozīmīgu latviešu nacionālās pašapziņas simbolu. Tāpēc aicinu ikvienu padomāt par jūrniecības vietu un lomu šodien, tostarp ne tikai

valsts ekonomikas, bet arī valsts un iedzīvotāju nacionālās pašapziņas un tās nākotnes kontekstā."

Šie Jāņa Bērziņa vārdi ļoti precīzi raksturo situāciju Latvijā, kad stingri nav definētas valsts prioritātes, bet aizlāpīti tiek vien senī caurumi un budžeta nauda ieguldīta neprasmīgi pārvaldītajās jomās, lai nodzēstu jau izcēlušos ugunsgrēku. Diemžēl izglītības jomā netiek salikti pareizie akcenti, kas jau tagad ir novedis pie situācijas, ka vidusskolas atestātus saņem vāji sagatavoti absolventi. Tieši šo problēmu vienmēr akcentējis profesors Bērziņš, kurš no Latvijas Jūras akadēmijas studentiem prasīja nopietnu darbu un atbildību gan pret savu izvēlēto profesiju, gan savu ALMA MATER.

Jāņa Bērziņa līdzgaitnieki, kuri bija līdzās augstākās jūrniecības



izglītības iestādes atjaunošanā Latvijā, dalījās savās atmiņās, kā tolaik, vēl atrodoties Padomju Savienības sastāvā, vajadzēja izcīnīt, pierādīt un panākt, lai Latvijā vispār šādu mācību iestādi varētu atvērt. Oļģerts Sakss bija viens no pirmajiem LJA pasniedzējiem un vēl joprojām Jūras akadēmijā māca topošos speciālistus. "Akadēmija tika atklāta, un mēs to izdarījām, pateicoties Bērziņa spējai atvērt pareizās durvis un pārliecināt funkcionārus, ka Latvija ir jūras valsts, tāpēc jūrnieku profesionālā sagatavošana ir mūsu pienākums. Viegli negāja un pretestība bija liela, bet, pateicoties Jāņa Bērziņa neatlaidībai, mēs šo uzvaru izcīnījām," teica Oļģerts Sakss.

Jānis Bērziņš, par savu akadēmiju domājot, ir teicis: "1994. gadā, kad Latvijas Jūras akadēmijai bija pirmais izlaidums, mūs neviens pasaulē nepazina, bet šobrīd Latvijas



Jāņa Bērziņa nenovērtējamo lomu akadēmijas dibināšanā uzsvēra kapteiņi Gunārs Šteinerts (no kreisās), Antons Ikaunieks un Jāzeps Spridzāns.



Jāņa Bērziņa uzticamie līdzgaitnieki Oļģerts Sakss un Ģertrūde Aniņa kopā ar viņa ģimeni.

jūrnieki labi kotējas Ziemeļeiropā, tostarp Norvēģijā, Nīderlandē, Vācijā un citās valstīs. Un būtiski ir tas, ka atšķirībā no katras darba vietas uz sauszemes, kuras radīšanā valstij tiešā vai netiešā veidā jāinvestē noteikti līdzekļi, darba vietu radīšanā jūrā Latvijas valstij nav jāiegulda ne centa – tās jau ir radījuši citi.”

2017. gada 20. decembrī Latvijas Jūras akadēmijas darbinieki apmeklēja J. Bērziņa atdusas vietu Matīsa kapos, kur notika ziedu nolikšanas ceremonija. ■



Akadēmijas dibinātāja profesora Jāņa Bērziņa meita Irēna Kondrāte novēlēja: "Lai Latvijas Jūras akadēmija ir tā mācību iestāde, kas turpina Latvijas jūrnieku tradīcijas, iet uz priekšu un attīstās."

Precizējums

Žurnāla "Jūrnieks" 6.numurā bija nepareizi norādīta mācību iestāde, kurā tiek realizēts "Erasmus+" prakšu mobilitātes projekts. Atvainojamies un publicējam pareizi variantu.

LJA jūrskolā realizēts "Erasmus+" programmas mobilitātes projekts

Latvijas Jūras akadēmijas jūrskolā jau sesto gadu tiek realizēts "Erasmus+" prakšu mobilitātes projekts. 2017. gadā dalībnieku skaits tika palielināts, un visam piedalījās 25 audzēkņi – 15 devās uz Maltu, 10 uz Valensiju Spānijā. Starptautiskā prakse tiek realizēta jūrskolas mācību programmā paredzētās jahtu takelāžas prakses (kuģu vadītājiem) un krasta mehānisko darbnīcu prakses (kuģa

mehāniķiem) ietvaros. Kopumā sešu gadu laikā projektā piedalījušies 108 jūrskolas audzēkņi. Projekta līdzekļi sedz visus ar uzturēšanos un ceļošanu saistītos izdevumus, kā arī dalībnieki saņem dienas naudu.

Prakse dod iespēju jauniešiem iegūt pirmo ar izvēlēto profesiju saistīto darba pieredzi, turklāt darīt to starptautiskā vidē. Līdztekus profesionālo iemaņu apgūšanai jaunieši mācās sadarboties ar darba devēju un kolēģiem, iepazīst citas valsts kultūru un ar jūrniecību saistītu mazo uzņēmumu darbību. Spānijas plūsmas dalībnieki apguva spēļu valodu, Maltā darba valoda bija angļu. Lielākajai daļai jauniešu šī bija pirmā darba pieredze, daudziem arī pirmais ceļojums ārpus Latvijas. Atlase dalībai projektā tiek veikta pēc sekmju reitinga, vērā tiek ņemta arī audzēkņa motivācija, sabiedriskā aktivitāte un uzvedība.

Topošie kuģu mehāniķi iziet praksi Maltā

Izmantojot "Erasmus+" programmas projekta "Liepājas Jūrniecības koledžas audzēkņu prakse" sniegtās iespējas, jūrskolas trešā kursa kuģu mehāniķu programmas audzēkņi Nikolajs Ivanovs, Deniss Bracjuks, Kirils Studeņņikovs un Dmitrijs Dermenži izgāja praksi Maltas pilsētā Mostā, kur kā kadeti praktizējās uz nelielām laivām/jahtām, lai papildinātu savas zināšanas izvēlētajā specialitātē.

No 2016. gada 1. jūnija līdz 2018. gada 31. maijam Liepājas Jūrniecības koledža īsteno "Erasmus+" projektu "Liepājas Jūrniecības koledžas audzēkņu prakse". 2017. un 2018. gadā astoņi koledžas audzēkņi iziet četrpadsmit dienu praksi Maltā uz "GOZO Channel" kuģiem. Projekta finansējums ir 35 630 eiro ("Erasmus+" programmas līdzekļi).

Pirms došanās uz Maltu koledžas projektu speciālistes un pasniedzēji jauniešiem stāstīja, kā rīkoties konkrētās situācijās ārvalstīs, informēja par procedūram, kas jāievēro lidostās, kā arī iepazīstināja ar citu "Erasmus+" programmas dalībnieku pieredzi. Tāpat tika sagādātas biļetes, izmaksāti uzturēšanas līdzekļi un izsniegta detalizēta brauciena programma, sniegta informācija par organizāciju "Paragon Europe", kas koordinēja jauniešu uzņemšanu Maltā.

Pēc atgriešanās Deniss Bracjuks pastāstīja, ka "Erasmus+" programmas prakses mobilitātē piedalījies, jo gribējis gūt praktisku pieredzi profesijā, apskatīt Maltu, iepazīt tās kultūru un papildināt angļu valodas zināšanas. Deniss atzīst, ka bez angļu valodas iemācīties arī praktiskas lietas, kas lieti noder, strādājot uz jahtām un nelielām laivām. "Es iemācījos veikt gan laivas elektrouzlādi, gan uzpildīšanu ar degvielu," stāsta D. Bracjuks. „Atrodies tālu no mājām, uzzināju,

▶▶▶ 20. lpp.

▶▶▶ 19. lpp.

ko nozīmē dzīvot pieauguša cilvēka dzīvi – bez vecāku palīdzības un gādības. Iesaku visiem piedalīties "Erasmus+" prakses mobilitātes programmā, tas palīdzēs kļūt patstāvīgākiem un atklāt daudz jauna par sevi."

Arī Dmitrijs Dermeņi vēlējies iepazīt citas valsts kultūru un papildināt gan profesionālās iemaņas, gan angļu valodas zināšanas. Arī viņš atzīst, ka apguvis patstāvīgas dzīves iemaņas, jo par sadzīvi bijis jā rūpējas pašam, bez vecāku atbalsta. "Kļuvis patstāvīgāks," secina Dmitrijs.



Kirils Studeņņikovs stāsta, ka pēc ierašanās uz jahtas vispirms kapteinis iepazīstinājis ar komandu, pēc tam visi strādājuši, lai izietu atklātā jūrā un dotos uz Gozo salu. Vecākais mehāniķis mācījis siet jūrnieku mezglus un apkalpot jahtas dzinēju. "Kad iegājām motortelpā, viņš stāstīja, kā darbojas dzinējs, kā to pārbaudīt pirms iedarbināšanas. Komandas biedri mums mācīja pareizi pietaukoties un komunicēt ar klientiem, jo mēs strādājām uz kruīzu jahtas. Iemācījāmies strādāt kā īsta komanda," saka Kirils.

Liepājas Jūrniecības koledžas projektu speciāliste Jekaterina Zaloma informē, ka projekta ietvaros 2018. gadā vēl diviem audzēkņiem būs iespēja iziet praksi Maltā. Pēc viņas teiktā, jaunieši prakses laikā iegūst praktisko pieredzi, uzlabo angļu valodas zināšanas un sakarsmes prasmes, kļūst patstāvīgāki, mācās strādāt komandā un starptautiskā vidē, kas jūrnieka profesijā ir neatņemama ikdienas darba sastāvdaļa. ■

Indra Grase



Profesori no Ķīnas māca topošos jūrniekus

Pagājušā gada nogalē Liepājas Jūrniecības koledžā viesojās mācībbspēki no Ķīnas – Šanhajas Jūrniecības universitātes Navigācijas un Inženiertehniskās fakultātes profesori Sjamins Zens un Čaodzeņs Ši, kuri koledžas studentiem nolasīja lekcijas par kuģu vadīšanu (*Ship handling*) un kuģa enerģijas taupīšanas menedžmentu (*Ship energy efficiency management*), kā arī tikās ar koledžas personālu, lai turpinātu darbu pie abu mācību iestāžu programmu salīdzināšanas, kas tika sākta 2016. gada beigās koledžas direktora Vladimira Dreimaņa vizītes laikā Šanhajas Jūrniecības universitātē. Abas puses vienojās kopīgi izstrādāt mācību programmu Liepājas Jūrniecības koledžai, kas ļautu studentiem pēc koledžas diploma saņemšanas gadu studēt Šanhajas Jūrniecības universitātē un iegūt bakalaura grādu, kas savukārt pavērtu iespēju turpināt studijas maģistrantūrā. Tāpat kā Liepājas Jūrniecības koledža Latvijā, arī Šanhajas Jūrniecības universitāte ir vecākā jūrniecības izglītības iestāde Ķīnā.

Šanhajas Jūrniecības universitātes profesors Sjamins Zens: "Kuģniecība ir starptautisks bizness, jūrnieki strādā visā pasaulē, tāpēc kā jūrniecības tehnoloģiju pasniedzējs es mudinu jauniešus iesaistīties dažādās studentu apmaiņas programmās, lai viņi varētu uzlabot angļu valodas

zināšanas un iepazīt atšķirīgas kultūras. STCW konvencijā ir vienoti mācību standarti un kursu plāni, kas ir labs pamats studentu apmaiņai starp abām mācību iestādēm."

Pēc lekcijām profesors atzina, ka koledžas studenti ir ļoti disciplinēti, zinoši un viņu angļu valodas prasmes ir labā līmenī. "Man nav grūti lasīt lekcijas ārvalstu studentiem. Taču pirms ierašanās koledžā man nebija ne jausmas, kāds ir studentu profesionālo un angļu valodas zināšanu līmenis, kas būtu varējis radīt sarežģījumus gan studentiem, gan man. Tomēr mācību laikā atklāju, ka tā nav problēma, studenti bija atvērti un zinoši," sacīja Sjamins Zens. "Liepājas Jūrniecības koledžā mācības notiek tikai latviešu valodā, un pagaidām tā vēl nav gatava, uzņemot studentus no Ķīnas, nodrošināt visas programmas apguvi angļu valodā. Taču jūsu studenti ir laipni aicināti mācīties Šanhajas Jūrniecības universitātes starptautiskajā klasē, kur mācības notiek angļu valodā."

"Pateicoties "Erasmus+" apmaiņas programmai, man bija iespēja uz zināt vairāk par Latviju un Liepājas Jūrniecības koledžu. Uzskatu, ka tas ir labs sākums sadarbībai starp Šanhajas Jūrniecības universitāti un Liepājas Jūrniecības koledžu," pēc vizītes rezumēja Sjamins Zens. ■

Indra Grase



Ēnu diena Latvijas Jūras administrācijā

14. februārī visā Latvijā notika Ēnu diena, un tajā, kā ik gadus, piedalījās arī Latvijas Jūras administrācija. Šogad JA bija pieteikušās septiņas ēnas – četri vidusskolēni par savu ēnas devēju bija izvēlējušies valdes priekšsēdētāju Jāni Krastiņu, bet trīs – Kuģošanas drošības departamenta direktoru Raiti Mūrnieku.

Ēnas bija ieradušās no Madonas, Jēkabpils, Ķeguma, Ogres, Jelgavas un Rīgas – 11. un 12. klašu skolēni, divas meitenes un pieci puisi, kuri visi nopietni apsver iespēju mācīties Latvijas Jūras akadēmijā.

Dienas pirmajā pusē skolēnus viņu ēnas devēji iepazīstināja ar darbu jūrniecības nozarē un norisēm Jūras administrācijā. Savukārt pēcpusdienā Ēnu dienas pasākums turpinājās uz AS "Tallink Latvija" kuģa

"Romantika", kur bija nodrošināta iespēja apmeklēt komandtiltiņu, mašintelpu un citas kuģa telpas, kā arī tikties ar apkalpes pārstāvjiem.

"Mēs redzējām daudz ko tādu, ko nekad līdz šim nebijām redzējuši, piemēram, kuģa mašintelpu. Tagad arī zināsim, ar ko nodarbojas Latvijas Jūras administrācija," Ēnu dienas nobeigumā sacīja Ķeguma komercnovirziena vidusskolas 11. klases skolniece Annija Spilberga.



"Ēnu diena – tā ir lieliska iespēja iepazīties ar savu nākamo profesiju!" vērtēja Madonas Valsts ģimnāzijas 12. klases skolnieks Emīls Bajārs, savukārt Elvijs Višņevskis no Jēkabpils Valsts ģimnāzijas 11. klases atzina, ka tā ir arī iespēja iegūt jaunas zināšanas. ■

Izdota jaunākā "Kuģu laba tehniskā apkope" versija

"ClassNK" informē, ka tā izdevusi jaunāko "Kuģu laba tehniskā apkope" versiju, kas domāta kuģu īpašniekiem un apkalpēm, lai nodrošinātu kuģu drošību, labu uzturēšanu un atbilstību noteikumiem. Jaunākais izdevums ietver paskaidrojumus, ko ilustrē fotoattēli, kā arī nozares jaunumus, kas domāti, lai uzlabotu kuģu tehniskās apkopes kvalitāti un efektivitāti. Izdevums iepazīstina ar ostas valsts kontroles (PSC) pārbaucēju rezultātiem, satur kuģu īpašnieku un jūrnieku komentārus, kā arī fotomateriālu par biežāk sastopamajiem trūkumiem. ■

Izglītojoša filma pievērš uzmanību darba un cilvēktiesību jautājumiem

"Labour Rights & Human Rights" ir otrā HRAS izglītojošā filma, kas tapusi sadarbībā ar Bristoles universitātes Cilvēktiesību aizsardzības centru, un tās mērķis ir veicināt cilvēktiesību ievērošanu jūrā.

HRAS uzsver, ka 2006. gadā pieņemtā MLC konvencija ir ļoti svarīga, jo tajā akcentētas jūrnieku tiesības uz godīgiem darba apstākļiem.

Jaunās izglītojošās bezmaksas filmas infografiku veidoja Bristoles universitātes pasniedzēji un maģistrantūras studenti, un tas ir kvalitatīvs mācību materiāls, kas ļoti nepieciešams, lai jūrnieki apzinātos savas tiesības un pienākumus. Filma palīdz gūt priekšstatu par darba tiesībām un cilvēktiesībām jūrā, un tajā sniegtā informācija lieti noderēs visiem jūrniekiem, kas nodarbināti starptautiskajā jūrnieku darba tirgū.

Pirmā filma jaunajā izglītojošajā filmu sērijā bija "Ievads cilvēktiesību jomā", un tās uzdevums bija iepazīstināt jūrniekus ar cilvēktiesību jautājumiem, ar kuriem nākas saskarties, strādājot jūras vidē. ■

Grozījumi IMO Konvencijā par starptautiskās jūras satiksmes atvieglošanu

2018. gada 1. janvārī stājās spēkā grozījumi IMO Konvencijā par starptautiskās jūras satiksmes atvieglošanu (FAL konvencija), lai stiprinātu jūrnieku tiesības uz atvaļinājumu krastā un nodrošinātu vienmērīgu kuģu, kravas un pasažieru tranzītu ostās.

i UZZIŅAI

1965. gada 9. aprīlī Londonā tika parakstīta Starptautiskā konvencija par starptautiskās jūras satiksmes atvieglošanu. Pēdējie grozījumi konvencijā ir spēkā no 2018. gada 1. janvāra, aptverot IMO Ģenerālo deklarāciju, Kravas deklarāciju, Kuģa krājumu deklarāciju, Apkalpes piederumu deklarāciju, Apkalpes sarakstu, Pasažieru sarakstu un Bīstamās kravas manifestu.

Pēc IMO sniegtās informācijas par grozījumiem starptautiskajā standartā par krasta atvaļinājumu, konvencijai pievienots jauns noteikums, kas paredz, ka nedrīkst būt diskriminācijas pilsonības, rases, ādas krāsas, dzimuma, reliģijas, politisko uzskatu vai sociālās izcelsmes dēļ. Atvaļinājums krastā jāpiešķir neatkarīgi no kuģa karoga valsts. Ja kāds lūgums tiek noraidīts, attiecīgajam valsts iestādēm jāsniedz paskaidrojums apkalpes loceklim un kapteinim, tostarp jūrnieks vai

kapteinis var pieprasīt, lai to izsniedz rakstiski.

Papildināta un paplašināta sadaļa par nelegālu ceļojumu novēršanu. Lai nepieļautu, ka bezbīdnieki nonāk uz kuģa, valsts iestādēm ieteikts piemērot IMO Starptautiskā kuģu un ostas iekārtu aizsardzības kodeksa (ISPS) prasībām līdzvērtīgas procedūras. Jaunais standarts pieprasa, lai valsts institūcijām vajadzības gadījumā būtu nepieciešamais juridiskais pamats, kas ļautu uzsākt kriminālvajāšanu pret nelegālajiem pasažieriem.

IMO arī informē, ka ar šiem grozījumiem noteikta prasība valsts institūcijām ieviest elektronisko informācijas, tostarp elektronisko datu apmaiņu (EDI) attiecībā uz jūras transportu. Šī prasība jāīsteno līdz 2019. gada 8. aprīlim, paredzot vismaz 12 mēnešu pārejas periodu, kura laikā būtu atļauti gan papīra, gan elektroniskie dokumenti, un ieteicams izmantot "vienota loga" principu, lai nodrošinātu visu informāciju, ko valsts iestādes pieprasa saistībā ar kuģu, personu un kravas ierašanos, uzturēšanos un izbraukšanu, kas jāiesniedz, izmantojot vienu portālu, bez dublēšanas. Grozījumu mērķis ir nodrošināt, lai konvencija adekvāti apmierinātu nozares vajadzības, novērstu nevajadzīgus kavējumus kuģiem un personām. ■

Nodrošina jūrniekiem papildu tiesisko aizsardzību

Eiropas kuģu īpašnieki un Eiropas transporta darbinieki atzinīgi vērtē Eiropas Padomes direktīvu, kuras mērķis ir uzlabot jūrnieku darba apstākļus un kura pieņemta, pamatojoties uz vienošanos ar ECSA un Eiropas Transporta darbinieku federāciju (ETF). Jaunie noteikumi kuģu īpašniekiem uzliek par pienākumu sniegt finansiālu nodrošinājumu, lai aizsargātu jūrniekus no pamešanas ārzemju ostā, kā arī garantēt samaksu jūrnieka nāves vai ilgstošas invaliditātes

gadījumā, kam cēlonis bijusi darba trauma, slimība vai citi apstākļi, kas saistīti ar darba pienākumu pildīšanu.

ECSA Jūras transporta nozares sociālā dialoga komitejas (SSDC) pārstāvis Tims Springets: "Mūsu sākotnējais nolīgums, kas 2009. gadā iekļauts ES tiesību aktos, nodrošināja tik nepieciešamo impulsu MLC pieņemšanai. Tagad EP direktīva nodrošina jūrniekiem papildu garantijas neatkarīgi no kuģa karoga valsts." ■

Eiropai nepieciešams vienots "Eiropas logs"

Digitālā transporta dienās Tallinā Eiropas kuģu īpašnieku asociācija (ECSA) un Eiropas Transporta darbinieku federācija (ETF) norādīja, ka nepieciešams atvieglot administratīvo slogu kuģu apkalpēm. ECSA amatpersonas atzina, ka ziņošanas formalitāšu direktīva, kuras mērķis bija jau līdz 2016. gada jūnijam vienkāršot un racionalizēt ziņošanas formalitātes kuģiem Eiropas ostās, diemžēl nav palīdzējusi uzlabot situāciju.

"Apkalpes un uzņēmumi nonākuši vēl bēdīgākā situācijā nekā agrāk. Tā vietā, lai izveidotu vienotu "Eiropas logu", tika izstrādāti atšķirīgi nacionālie risinājumi. Pat dalībvalstu līmenī ļoti bieži nav vienota

risinājuma. Ir pieaugusi administratīvā darba slodze, kas vairo jūrnieku noguruma risku, mazinot apmierinātību ar darbu."

Neskatoties uz neatrisinātajiem jautājumiem, ECSA tomēr izteica gandarījumu par to, ka Eiropas Komisija ir sākusi risināt jautājumu par Eiropas jūrniecības vienotā loga (EMSW) vidi, cerot uz ambiciozu priekšlikumu jau 2018. gada pavasarī.

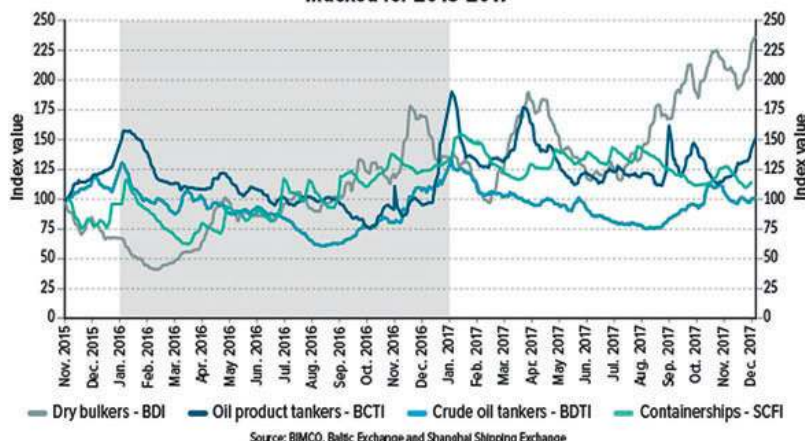
ECSA ģenerālsekretārs Mārtins Dorsmans: "Mums tagad ir unikāla iespēja ne tikai labot lietas, bet arī uzlabot administratīvās procedūras, kas tiek piemērotas jūras transportam, kas ir ES preču un pakalpojumu mugurkauls."

BIMCO iesaka saglabāt piesardzību

BIMCO 2017. gadu raksturo kā pārmaiņu laiku, jo pēc stagnācijas Eiropā, Āzijā un Amerikā bija jūtama ekonomiskā izaugsme, tomēr iesaka 2018. gadā kuģošanas nozarei saglabāt piesardzību, lai nepazaudētu sasniegto progresu. Joprojām Ķīna ir kuģniecības darbības centrs un viens no sauszemes pārvadājumu pieprasījuma pieauguma virzītājiem, kas ļāvis izdarīt milzīgu lēcieni jēlnafts importa apjoma pieaugumā 2017. gadā. Ķīna arī nodrošina

lielāko konteinerkravu pieaugumu, jo eksportē visvairāk konteineros transportējamu preču. BIMCO paredz, ka konteinerkravu pārvadājumu jomā ir un arī saglabāsies liela konkurence un nākamajos gados jūras kravu piegādes ķēdes mainīsies. Kuģošanas nozarei ir svarīgi saprast, ka tirgus pieprasījuma ziņā nav gaidāms liels uzrāviens, prognozes joprojām ir negatīvas, tās liecina, ka flote augs ātrāk nekā tirgus pieprasījums pēc jūras kravu pārvadājumiem.

Freight rate developments
Indexed for 2015-2017



ISWAN un "Trafigura" fonds sadarbojas, lai palīdzētu jūrniekiem

Lai palīdzētu jūrniekiem, "Trafigura" fonds un "The International Seafarers Welfare and Assistance Network" (ISWAN) vienojušies par sadarbību. "Trafigura" fonds piešķir ISWAN stipendiju, lai uzlabotu jūrniekiem telefona sakarus un atbalstītu jūrniekus, kuri saskaras ar sarežģītām situācijām jūrā.

Kā norāda ISWAN, jūrnieku dzīve var būt ļoti grūta, tāpēc ISWAN izveidojis diennakts palīdzības līniju "SeafarerHelp", kas palīdz jūrniekiem risināt radušās problēmas un sarežģītās situācijas. Ar naudu, ko piešķir "Trafigura" fonds, sistēma tiks pilnveidota, lai nodrošinātu labākus pakalpojumus un uzlabotu jūrnieku datu aizsardzību.

ISWAN novirza līdzekļus vēl diviem mērķiem:

- izveidots "Jūrnieku ārkārtas fonds", kas sniedz palīdzību jūrniekiem un viņu ģimenēm;
- izveidots "Piracy Survivors Family Fund" (PSFF), lai palīdzētu jūrniekiem, kuri kļuvuši pat pirātisma upuriem Āfrikas ragā, veicinātu viņu garīgo un fizisko rehabilitāciju un sniegtu finansālu atbalstu viņu ģimenēm. Fonds nodrošina atbalstu jūrniekiem, kuri atrodas Somālijas pirātu gūstā un tiek uzskatīti par ķīlniekiem.

2016. gadā "SeafarerHelp" palīdzības līnija sniedza atbalstu 11 288 jūrniekiem un viņu ģimenēm no 122 dažādām valstīm.

ISWAN ziņojumā uzsvērts, ka jūrniekiem joprojām galvenā ir garīgās veselības problēma, ko rada sociālā izolācija, labturības problēma, iebiedēšana, uzmākšanās, jaunprātīga izmantošana un, protams, pirātisma draudi un kuģu īpašnieku bezatbildība, pamatot jūrniekus uz kuģiem bez ūdens, pārtikas, degvielas un iespējas atgriezties mājās.

Tragēdija liek domāt par cēloņiem un sekām

Šā gada 6. janvārī aptuveni 300 kilometru attālumā no Šanhajas, vietā, kur Jandzi upe ietek jūrā, notika Irānas tankkuģa "Sanchi" un Ķīnas tirdzniecības kuģa "Crystal" sadursme, kuras rezultātā tankkuģis sasvērās uz labajiem sāniem un aizdegās. Pēc apgrūtinātiem un nesekmīgiem glābšanas darbiem astoņas dienas vēlāk tankkuģi notika milzīgs sprādziens, un nedaudz vēlāk kuģis nogrima, par ko oficiāli paziņoja Ķīnas Transporta ministrija.

Uz tankkuģa bija 32 apkalpes locekļi – 30 Irānas un divi Bangladešas pilsoņi. Atrasti tika triju bojāgājušo līķi. Irānas glābēju komandas pārstāvis Muhameds Rastads vēl pirms tankkuģa nogrimšanas Irānas raidorganizācijai sacīja, ka vairs nav nekādu cerību atrast kādu izdzīvojušo, savukārt "Crystal" apkalpes sniegtā informācija liecina, ka tankkuģa apkalpe, visticamāk, gājusi bojā pirmajā stundā pēc sadursmes, kurai sekoja kuģa aizdegšanās un eksplozija.

"Neskatoties uz mūsu pūlēm, nebija iespējams apdzēst ugunsgrēku, jo visu laiku notika sprādzieni un gāzes noplūde," sacīja Rastads.



i UZZIŅAI

274 metrus garais tankkuģis "Sanchi" no Irānas uz Dienvidkoreju veda 136 000 tonnu naftas, bet otrs avārijā iesaistītais Honkongā reģistrētais sauskravas kuģis "CH-Crystal", no kura tika evakuēts 21 cilvēks, no ASV uz Ķīnu veda graudus.

Ķīnas Transporta ministrija paziņoja, ka Ķīnas glābēju komandai ir izdevies atrast tankkuģa "melno kasti", tomēr sīkāku informāciju tā nesniedz.

Uz spēles liela nauda

Pasaules prese aktīvi seko tragiskajiem notikumiem Šanhajas krastos, kur divu kuģu sadursmes rezultātā gāja bojā 32 jūrniece, nogrima tankkuģis, radot zaudējumus gan kuģa, gan kravas īpašniekiem, nemaz nerunājot par kaitējumu apkārtējai videi, kas gan, šķiet, šoreiz visus

uztrauc vismazāk. Masu saziņas līdzekļos parādās paziņojumi, ka videi nav nodarīts liels kaitējums, jo nafta, lūk, paguvusi sadegt vēl pirms kuģa nogrimšanas. Pētot publikācijas pasaules medijos, rodas sajūta, ka arī bojā gājušie jūrniece tiek pieminēti it kā garāmejot. Protams, zaudētas cilvēku dzīvības ir tragēdija, bet diezin vai tā ir samērojama ar tankkuģa un aptuveni 60 miljonu dolāru vērtās kravas zaudējumu.

Pagaidām nav zināms un pierādīts, kurš no kuģiem vainojams tragēdijā. Tiek izteikti viedokļi, ka vaina būs jādala abiem, bet analītiķi spriež, ka Ķīna darīs visu, lai mazinātu sava kuģa vainu vai vismaz centīsies mazināt sava kuģa apkalpes lomu notikušajā. Jau parādās aizdomas un tiek minēta iespēja, ka viss nav bijis kārtībā ar GPS un AIS signāliem, tāpat tiek piesauktas arī ECDIS nepilnības. Speciālisti izsaka komentārus un piekrīt viedoklim,

ka ar ECDIS tiešām viss nav kārtībā un tas apdraud kuģošanas drošību. Pārlietu palaujoties uz elektroniku, jūrniece zaudējuši nepieciešamās navigācijas zināšanas, savukārt nepietiekamā izglītība neļauj profesionāli rīkoties ar e-navigāciju. Nav apstrīdams, ka e-navigācija ir realitāte un tās loma arvien pieaugs, spriež jūrniece praksei, tomēr nekādā gadījumā nevajadzētu aizmirst, ka šodienas realitāte ir arī e-navigācija joprojām esošie trūkumi, tāpēc profesionāls speciālists uz tiltna ir neaizvietojams. Jūrniece biznesā iesaistītie pauž viedokli, ka jāpieliek visas pūles, lai padarītu drošu ECDIS lietošanu, kas nenoliedzami sekmēs arī drošāku kuģošanu.

Uz kuģošanas drošības nepilnībām norāda statistika par kuģu sadursmēm un bojā gājušajiem jūrniece. Ilustrācijai tikai daži piemēri. Pagājušā gada jūnijā pie Japānas krastiem ASV Jūras spēku kuģis "USS Fitzgerald"

Glābšanas darbi, lai nodzēstu ugunsgrēku uz Irānas naftas tankkuģa, kas aizdegās pēc sadursmes ar Ķīnas kravas kuģi Austrumķīnas jūrā.



sadūrās ar kravas kuģi, bojā gāja septiņi amerikāņu kara jūrniece. Divus mēnešus vēlāk netālu no Singapūras amerikāņu karakuģis "USS John S. McCain" sadūrās ar tankkuģi, rezultātā bojā gāja desmit amerikāņu jūrniece. Aprīlī pēc sadursmes ar Libānas kravas kuģi Melnajā jūrā nogrima Krievijas kara flotes kuģis. Visos šajos gadījumos eksperti atzina, ka vainojama ir bijusi elektronika, pareizāk sakot, jūrniece pilnīga un nekritiska palaušanās uz elektroniku un profesionālo zināšanu trūkums.

Vēl kādu problēmu "The Wall Street Journal" atklāj pieredzējušais Grieķijas kuģu kapteinis Joānis Sgouros: kapteini uz kuģa mēdz izslēgt sistēmas, ja dara kaut ko aizliegtu, piemēram, pārvadā kontrabandas kravu, vai arī, lai kuģis iekļautos paredzētajā grafikā un kavēšanās dēļ nevajadzētu skaidroties ar kravas īpašnieku. WSJ raksta arī, ka jūrnieceības nozares *speci* ir nobažījušies, piemēram, par haosu, kas valda Austrumķīnas jūrā, kur liels daudzums kuģu kursē visos virzienos, un tāpēc uzsver, ka ārkārtīgi svarīgi, lai AIS sakari būtu nevainojami un nepārtraukti nodrošināti.

Diemžēl tādi tie nav tāpēc, profesionāļu galvenais ieteikums kuģošanas drošībai – ņemiet darbā profesionālus jūrnieceus!

Viss nav tik skaisti, kā stāstīts

Sākotnējā informācija liecināja, ka "Sanchi" transportēja naftu, tomēr vēlāk noskaidrojās, ka kuģis vedis 136 000 tonnu viegli uzliesmojoša

dabaszāzes kondensāta, kas ir ļoti toksisks, bet ātri sadeg vai iztvaiko, taču, nokļūstot zem ūdens, var nodarīt nopietnu kaitējumu jūras videi. Tā kā joprojām nav īsti skaidrs, cik liela bijusi krava, Ekseteras universitātes "Greenpeace" zinātnes nodaļas eksperts Pols Džonstons mudināja varas iestādes iespējami ātrāk novērtēt, cik liels daudzums kondensāta noplūdis un cik liela teritorija piesārņota.

Lai gan situācija bija un turpina būt visai saspringta, Ķīnas atbildīgie valsts dienesti it kā spēlējoties komentē vides problēmas, apgalvojot, ka notikušajam būs minimāla ietekme uz vidi un cilvēkiem, vēl jo vairāk tāpēc, ka incidents noticis tālu no krasta un liels daudzums kravas paguvis izdegt pirms kuģa nogrimšanas.

Šim valdības viedoklim oponenti Ķīnas Okeāna institūta profesors Ma Juns, kurš izteicis publisku brīdinājumu par situācijas nopietnību: dabaszāzes kondensāts atšķiras no jēlnaftas, tas ir ļoti bīstams jūras florai un faunai un savu toksisko iedarbību var saglabāt vairākus mēnešus. "Tieši tāpēc, ka neviens nav veicis

UZZIŅAI

Tiek lēsts: pat ja tikai 20% kuģa kravas būtu nonākuši jūrā, tas būtu līdzvērtīgs piesārņojumam, kas 1989. gadā nonāca Alaskas ūdeņos pēc tankkuģa "Exxon Valdez" avārijas, kad jūrā izplūda 41 miljons litru naftas. Tika piesārņoti lieli ūdens klajumi un gāja bojā daudz putnu un jūras dzīvnieku. Minētā naftas noplūde bija lielākā ASV vēsturē.

zinātnisku novērtējumu, lai noteiktu notikušā ietekmi uz vidi, valdība un kuģu īpašnieki var bezatbildīgi apgalvot, ka postījumi nav lieli, bet šāds apgalvojums ir kļūdaini," sacīja Ma Juns.

Ūdens mērījumi notikuma vietā rādīja, ka piecos no deviņpadsmit paaugiem piesārņojums pārsniedz pieļaujamo normu. Apsekojot notikuma vietu, tika konstatēts, ka piesārņojums ir daudz lielāks, nekā sākumā bija domāts. Pēc informācijas sagrozīšanas un ieturētas klusuma pauzes Ķīnas varas iestādēm nācās paziņot, ka izveidojušies vairāki piesārņojuma plankumi, viens no tiem 18 kilometrus garš un 300 metru plats un atrodas 11 kilometrus no notikuma vietas, otras apmēram 20 kilometru garš un 500 metru plats un atrodas divus kilometrus uz dienvidrietumiem no vraka. Kopumā piesārņojums izpleties 322 kvadrātkilometru platībā.



Turpinās piesārņojuma savākšana, un atbildīgie dienesti raugās, lai netiktu pieļauta piesārņojuma izplatīšanās.

Par to, ka jūras vide ir cietusi un sekas būs jūtamas, ir pārliecināti vides aizsardzības aktivisti, kuri ziņo, ka kuģis avarējis un nogrimis vietā, kas ir svarīga nārsta vieta daudziem jūras iemītniekiem, piemēram, kalmāriem, ziemošanas vieta krabjiem un nozīmīgs jūras migrācijas ceļš valijem.

Runājot par tankkuģa "Sanchi" traģēdiju, jau tagad ir pilnīgi skaidrs, ka priekšā stāv ilgstoši tiesu darbi. Tiks celtas daudzas pretenzijas, kompensācijas pieprasīs gan bojā gājušo jūrniece tuvinieki, gan Koreja, Japāna un citas piekrastes valstis, arī zivsaimniecības nozare un vides aizstāvji, nemaz nerunājot par pretenzijām sakarā ar kravas zaudējumu, kas šoreiz šķiet stāvam pāri visam.

Sagatavoja Anita Freiberga

IMB: 2017. gadā samazinājušies pirātu uzbrukumi kuģiem, bet problēma nav zudusi

Saskaņā ar Starptautiskās tirdzniecības kameras (ICC) un Starptautiskā jūrniecības biroja (IMB) informāciju 2017. gadā saņemti 180 ziņojumu par pirātu uzbrukumiem un bruņotas laupīšanas gadījumiem.

2017. gadā pirātiem izdevās iekļūt 136 kuģos, tika izdarīti 22 bruņota uzbrukuma mēģinājumi, 16 kuģus izdevās atbrīvot, bet seši kuģi tika nolaupīti. 15 uzbrukumos par ķīlniekiem saņemti 91 apkalpes loceklis, bet vēl citos 13 incidentos nolaupīti 75 jūrnieki. 2017. gadā nogalināti trīs un ievainoti seši jūrnieki. Salīdzinājumam: 2016. gadā tika saņemti 191 ziņojums par incidentiem, 150 kuģos iekļuva uzbrucēji un 151 apkalpes loceklis saņēma par ķīlnieku.

IMB direktors Potengals Mukundans atzīst, ka Gvinejas līcis un Nigērijas ūdeņi joprojām ir bīstami jūrniekiem, kaut gan Nigērijas iestādes mēģina rīkoties un ir piedalījušās vairāku starpgadījumu risināšanā, lai novērstu incidentu izplatīšanos.

Somālija iemiedzinājusi modrību

2017. gadā Somālijas krastos reģistrēti deviņi incidenti, 2016. gadā

tādu bija tikai divi, kas liek izdarīt secinājumu, ka pirātisma problēma Somālijā tikai šķietami mazinājusies.

"Oceans Beyond Piracy" (OBP) pēvēš kuģošanas biznesā iesaistīto uzmanību faktam, ka daudzi noziedzīgi grupējumi izmantojuši Somālijas ūdeņu stratēģisko atrašanās vietu un zemās pārvaldības spējas Somālijas reģionā, lai šeit plauktu un zeltu nelikumīga zveja, melnais tirgus, pirātisms un cilvēku tirdzniecība. Šie grupējumi veido nelegālās darbības tīklus un pastāvīgi meklē jaunus veidus, kā gūt labumu, tai skaitā arī no nepietiekamas jūrniecības pārvaldības. "One Earth Future" programmas "Oceans Beyond Piracy", "OEF pētniecība" un "Droša zivsaimniecība" ziņojumā atspoguļota reālā situācija un tendences pēdējo piecu gadu laikā un izdarīts secinājums, ka nelikumīgās darbības pastiprina un papildina cita citu, tā palielinot nestabilitāti jūrā un krastā.

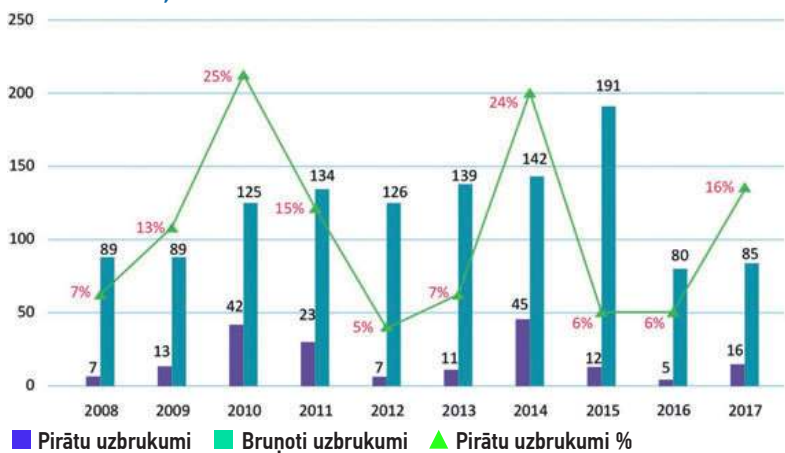
Notikumi Somālijas ūdeņos liek domāt par vēl kādu neatrisinātu problēmu: šā reģiona pirāti zināmā mērā izgāž savas dusmas par to, ka ārvalstu zvejas kuģi Somālijas ūdeņos nekontrolēti un masveidā nodarbojas ar nelegālo zveju, tā ievērojami apdraudot vietējo zvejnieku iespējas iegūt iztikas līdzekļus.

Modrības zaudēšana draud ar jauniem uzbrukumiem

Viens no kuģu aizsardzības veidiem, protams, ir militārais konvojs un bruņota apsardze uz kuģa, it īpaši šķērsojot Sarkano jūru un Indijas okeānu. Vairākos iepriekšējos gados bija izvēsta nopietna cīņa ar pirātismu, kas deva labus rezultātus. Ikgadējie ziņojumi rādīja arvien labāku statistiku, un nozare priecējās, ka izdodas sekmīgi apkarot pirātismu. Protams, cīņa ar pirātiem prasīja ievērojamus finansiālos izdevumus, kuģošanas kompānijām nācās maksāt par savu drošību. Tā 2011. gadā, kas Somālijas ūdeņos bija visnemierīgākais, kuģošanas nozare savai drošībai iztērēja vairāk nekā septiņus miljardus dolāru, bet 2016. gadā, kad drošība bija šķietami pieaugusi, pirātu apkarošanas izmaksas Indijas okeāna rietumos bija vairs tikai aptuveni 1,7 miljardu dolāru robežās.

Diemžēl pozitīvā statistika zināmā mērā ir nostrādājusi negatīvi – kuģošanas sabiedrība labās ziņas uztvērusi ar pārlieku lielu optimismu un zaudējusi modrību: ja jau pirāti ir rimuši, mēs varam ietaupīt līdzekļus un samazināt jūras patruļu klātbūtni. Piedevām kuģošanas nozarei arī vajadzēja taupīt līdzekļus,

Pirātu un bruņotie uzbrukumi kuģiem Āzijā (2008.–2017.g.)





Mācības ar EU NAVFOR atbalstu tiek rīkotas ne tikai Somālijā, bet arī citos reģionos. Piemēram, Seišelu salās mācību ietvaros notika gan teorētiskās nodarbības, gan tika izspēlētas SAR un GMDSS procedūras.

jo bija jācinās ar nozares lielāko leņķu pēdējo desmit gadu laikā. Rezultātā pirāti atkal izvilkuši savu *kara cirvi*, kas nekur tālu nemaz nebija noslēpts, un par to liecina pirātu nekaunīgi uzbrukumi gan konteinerkuģiem, gan zvejas kuģiem, kas izdarīti pat vairāk nekā 300 kilometru attālumā no krasta.

Izvērtējot situāciju reģionā, "Oceans Beyond Piracy" ziņojumā uzsvērts: "Ieroču cenas Somālijā ir ievērojami kritušas, tagad tos var vieglāk un lētāk nopirkt, tāpēc daudzi no tiem, kas pirātisma biznesu bija pametuši, nopietni apsver iespēju tajā atgriezties.

Tas ir brīdinājuma signāls visiem kuģošanas biznesā iesaistītajiem.



Pirāti parasti darbojas četru līdz sešu cilvēku grupās, bet lielākos un labāk organizētos uzbrukumos piedalās septiņi līdz deviņi uzbrucēji.

EU NAVFOR misija

Eiropas Savienības Jūras spēku (EU NAVFOR) štāba priekšnieks pulkvedis Ričards Kentrils: "Lai gan kuģošanas sabiedrības dažu pēdējo gadu laikā ir samazinājušas pieprasījumu pēc bruņotas apsardzes pakalpojumiem, kas lielā mērā jāvis atkal pacelt galvu pirātismam, tagad esmu labā nozīmē pārsteigts par visu nozares partneru gatavību sadarboties, jo nu visi ir uztraukti par pirātisma iespējamo atgriešanos, kas nodarītu ievērojamus zaudējumus kuģošanas biznesam un apdraudētu cilvēku drošību un dzīvību. Jūras spēki, kuģošanas nozare un Somālijas valsts institūcijas



2017. gada 21. un 22. novembrī Bahreinā norisinājās 41. "Shared Awareness and De-confliction" (SHADE) konference, kurā "Combined Maritime Forces" (CMF) aktualizēja jautājumu par pirātisma atgriešanos Somālijā un informēja par pirātu uzbrukumiem Somālijas piekrastē.



ES Jūras spēku štāba priekšnieks pulkvedis Ričards Kentrils (centrā) un Japānas Jūras pašaisardzības spēku viceadmirālis Fukuda Tatsuja SHADE konferencē.

strādā kopā, lai celtu kuģošanas drošību pie Āfrikas raga."

EU NAVFOR un tā Kuģošanas drošības centram (MSCHOA.org) ir galvenā loma visu jūras spēku pretpirātisma darbības koordinēšanā Āfrikas raga rajonā. MSCHOA direktors Saimons Čerčs uzsver, ka ārkārtīgi svarīgi ir panākt savstarpēju saprašanos un izpratni par reālo situāciju, tāpēc ļoti nozīmīga ir "Intertanko", ICS, BIMCO un citu nozares grandu piedalīšanās visu pirātisma apkarošanas pasākumu plānošanā.

Par neatņemamu darba instrumentu ir kļuvušas starptautiskās

konferences, kurās pulcējas amatpersonas, nozares speciālisti, militāro dienestu vadītāji, lai dalītos pieredzē un strādātu pie drošības stratēģijas tālākas izveides.

Ļoti svarīgs aspekts ir arī Eiropas centieni apvienot reģionālos partnerus, lai novērstu pirātismu Somālijas krastos. Tāpēc ES, strādājot kopā ar "EUCAP Somalia", regulāri rīko mācības, kurās Somālijas jūras policijas vienības apgūst praktiskās zināšanas cīņā ar pirātiem.

Nigērija joprojām agresīva

Vēl viens svarīgs un vērtīgs fakts ir tas, ka pirātisma tīkli Rietumāfrikā un Dienvidaustrumu Āzijā arvien vairāk praktizē izpirkuma maksas pieprasīšanu par nolaupītajiem jūrnikiem. "Viens no iemesliem, kāpēc notiek arvien vairāk jūrnieku nolaupīšanas gadījumu, par kuriem prasa izpirkuma maksu, ir tāds, ka šis modelis piedāvā finansiālu ieguvumu, mazāk apdraudot nolaupīšanā iesaistītos nekā kravas zādzības gadījumā. Diemžēl nākas atzīt, ka 2017. gadā šādi gadījumi dominēja, un arī 2018. gadā, šķiet, situācija daudz neuzlabosies," teikts "Oceans Beyond Piracy" ziņojumā. "Kopumā kopš 2016. gada Rietumāfrikā incidentu skaits gandrīz divkārtšojies, apdraudot vairāk nekā 1900 jūrnieku. Rietumāfrikas pētījumā konstatējām, ka gandrīz divas trešdaļas no visiem incidentiem, par kuriem tika ziņots, notikuši Nigērijā, un lielākā daļa uzbrukumu bija saistīti ar vardarbību pret jūrnikiem. Visām kuģu apkalpēm un visiem kapteiņiem jāapzinās, ka piesardzības un drošības nekad nevar būt par daudz. Nekad nevajag zaudēt modrību – nedz atrodoties jūrā, nedz ostās, nedz enkurvietās."

Prast izvirzīt pareizās prioritātes

2017. gadā "SAFETY4SEA" rīkoja konferenci. "Gray Page" direktors Džeimss Vilkss norādīja, ka terorisma draudi reāli ir mainījuši kuģošanas drošības prioritātes, un aicināja meklēt jaunas iespējas un pieejas, lai domātu par drošību jūrā un krastā, kā arī par to, kādām patiešām vajadzētu būt kuģniecības prioritātēm, risinot jūras satiksmes drošības problēmas.

Džeimss Vilkss: "Ja runā par terorisma draudiem pasaulē, parasti mēs tos uztveram kā kaut ko tālu un tādu, kas uz mums īsti neattiecas. Vienīgi tad, ja kāds apdraud mūsu privāto dzīvi, tas vienā mirklī kļūst par pašu svarīgāko problēmu uz pasaules. Tad šoks, dusmas, apjukums un nedrošība skar mūs vistiešākā veidā un maina mūsu attieksmi, rīcību un uzvedību.

Saskaņā ar ASV valdības publiskotajām ziņām 2016. gadā terorisms prasīja aptuveni 28 tūkstošu cilvēku dzīvību, un 69% terorisma aktu notika piecās valstīs: Irākā, Afganistānā,

UZZIŅAI

Džeimss Vilkss ir vadījis nopietnu pirātisma incidentu izmeklēšanu pēc Panamas karoga kuģa "Cheung Son" aizdomīgās pazušanas Dienvidķīnas jūrā 1998. gadā. Gandrīz divus gadus desmitus viņš ir



veltījis, lai sniegtu konsultācijas klientiem, kā novērst pirātisma draudus un kā palīdzēt tiem, kas kļuvuši par pirātisma upuriem, it īpaši tiem, kas pēdējā laikā tikuši iesaistīti Rietumāfrikas un Dienvidaustrumāzijas ūdeņos notikušajos incidentos. Pēc pirātu uzbrukumiem viņš kā eksperts sniedz konsultācijas kuģu un kravu īpašniekiem apdrošināšanas gadījumos, kad apdrošinātāji tiesā ceļ pretenzijas par nepietiekamiem kuģa drošības pasākumiem, kas ļāvis notikt incidentam. 2003. gadā viņš izveidoja jūrniecības konsultāciju grupu "Grey Page" un kopš tā laika ir tās vadītājs. Papildus izmeklēšanas un izlūkošanas pakalpojumiem "Grey Page Asset Protection" sniedz arī krīzes vadības un drošības konsultācijas kuģniecības un apdrošināšanas tirgus klientiem.



Teroristu uzbrukums "Superferry 14" pie Filipīnām, kurā nogalināja 116 cilvēkus, līdz šim ir lielākais teroristu uzbrukums jūrā.

Nigērijā, Sīrijā un Jemenā. Bet pēc Pasaules Veselības organizācijas datiem, 2016. gadā ceļu satiksmes negadījumos gāja bojā 1,3 miljoni cilvēku, 15 miljoni mira no sirds slimībām un insulta, tāpēc šķietami neproporcionāls ir uztraukums par terorismu salīdzinājumā ar to, kas cilvēkus nogalina ievērojami biežāk.

UZZIŅAI

Vairāku mēnešu laikā pēc 2001. gada 11. septembra aizdomās par terorismu tika arestēti vairāk nekā 100 teroristu tīkla un citu islāmistu grupu, kā arī nosūtītas militārās patruļas, lai apkarotu "Al Qaeda" kaujiniekus.

Tieši terorisma draudi radīja ISPS kodeksu, kas joprojām ir pirmais un vienīgais šāda veida globāls jūras drošības regulētājs. Pēc 11. septembra, kas mainīja pasauli, ir radies pieņēmums, ka terorisms nopietni apdraud tirdzniecības kuģus un ostas. Ja tā nebūtu, vai tad būtu vajadzīgs ISPS kodekss, kas ir visdārgākais nozares regulējums kuģniecības vēsturē? Es teiktu, ka tas tiešām ir labs jautājums, jo statistika par

teroristu uzbrukumiem rāda pavisam citu ainu. Kopš 2001. gada ir piedzīvoti tikai pieci teroristu uzbrukumi tirdzniecības kuģiem: 2002. gada 6. oktobrī Adenas līcī pie Jemenas krastiem notika uzbrukums Francijas tankkuģim "Limburg", kurā dzīvību zaudēja viens cilvēks, 2004. gadā uzbrukums "Superferry 14" pie Filipīnām, kurā nogalināja 116 cilvēkus un kurš līdz šim ir lielākais teroristu uzbrukums jūrā, 2005. gadā Filipīnu ūdeņos notika uzbrukums pasažieru kuģim "Don Ramon", 2010. gadā Ormuzas šaurumā uzbruka tankkuģim "M Star" un 2013. gadā kuģim "Cosco Asia", kad tas brauca caur Suecas kanālu.

Tajā pašā laikā ostās ir notikuši divi teroristu uzbrukumi civiliedzīvotājiem: 2004. gadā divi pašnāvnieki

UZZIŅAI

Tuvie un Vidējie Austrumi nodrošina vairāk nekā pusi no pasaules naftas eksporta, tostarp vairāk nekā 90% Āzijas jēlnaftas importa un vienu trešdaļu Amerikas un Eiropas jēlnaftas importa.



Pēc ekspertu domām, tankkuģa "Limburg" sprādzieni izraisīja pašnāvnieku laiva, kurai izdevās piekļūt kuģim. Atrastās sprāgstvielu pēdas ļāva notikušo saistīt ar teroristu uzbrukumumu.

spridzinātāji iekļuva Ašdodas ostā un uzspridzinājās, nogalinot 10 cilvēkus un 16 cilvēkus ievainojot, un 2016. gada decembrī "Al Shabaab" pašnāvnieku automašīna tika uzspridzināta pie ieejas Mogadišo ostā, nogalinot 16 un ievainojot 48 cilvēkus.

No vienas puses, varētu domāt, ka par salīdzinoši labo statistiku jāpateicas veiksmīgi īstenotajām ISPS kodeksa prasībām. Mēs, protams, nezīnām, kas būtu varējis notikt, ja kodeksa nebūtu, tomēr mēs skaidri zinām, ka ISPS kodekss nedz jūrā, nedz ostās nav ieviests pietiekami augstā līmenī, tieši tāpat kā zinām, ka kodekss vienlīdz labi nedarbojas visās pasaules valstīs. Un šķiet, ka kodekss nav veicinājis arī tādu drošības risku samazināšanu kā korupcija, pirātisms, kravas noziegumi, cilvēku tirdzniecība un kontrabanda, jo jo-projām ik dienas notiek nelikumības uz daudzām kuģiem un daudzās pasaules ostās. ISPS kodekss, protams, tika izstrādāts ar vislabākajiem nodomiem, lai radītu drošu darbības regulējumu, tomēr tas nav palīdzējis panākt vēlā ņemamus drošības uzlabojumus ostu darbībā un kuģošanā, kā arī daudz citu drošības jautājumu risināšanā.

Domāju, ka pamatā ir divi iemesli, kāpēc teroristu uzbrukumi nav bijuši vairāk vērsti pret kuģiem un ostām. Pirmkārt tāpēc, ka lielākā daļa terorisma apkarošanas organizāciju ir labi darījušas savu darbu. Otrkārt, ar uzbrukumiem publiskās vietās teroristi panāk, ja tā var teikt, lielāku efektu, nogalinot daudz vairāk cilvēku, nekā vērsot uzbrukumus pret tirdzniecības kuģiem. Ir arī vēl trešais iemesls – teroristi starptautisko kuģošanu izmanto savu interešu realizēšanai. Analizējot teroristu darbību,

kas vērsta pret pasaules kuģošanas nozari pēdējo 16 gadu laikā, var atrast atbildes un izprast, kā starptautisko kuģošanu savās interesēs izmanto teroristi, nodrošinot ērtus nelegālos pārvadājumus, kas arī zināmā mērā izskaidro tiešo uzbrukumu nelielo skaitu.

Tad kāpēc tik liels uzsvars tiek likts uz terorisma draudiem un uzbrukumu iespējamību kuģiem un ostām? Domāju, ka lielā mērā tas ir mediju un politiķu nopelns, kuri informāciju vai nu dramatizē, vai mēģina to noklusēt. Rezultātā mēs vienā katlā liekam draudus, neaizsargātību un risku. Klāt nāk arī filmās redzētais, un gandrīz katrs var iztēloties, kāds izskatītos teroristu uzbrukums ostai, terminālim vai kuģim. Koncentrējoties uz hipotētiskiem draudiem, nereti bez pienācīgas uzmanības paliek ikdienā veicamie darbi un kopīgi

UZZIŅAI

1980. gadā, tā saukta "tankkuģu kara" laikā, kad Irāna un Irāka uzbruka naftas tankkuģiem Persijas līcī, mēģinot kaitēt viena otras ekonomikai, apdrošinātāji par 50 procentiem paaugstināja apdrošināšanas risku kuģiem, kas kuģo Persijas līcī.

risināmās problēmas, tādas kā korupcija, kravas noziegumi, kontrabanda, cilvēku tirdzniecība un citas. Rezultātā veidojas visai nepatīkama aina: kopš 2013. gada janvāra ir reģistrēti 1754 jūrniecības noziegumu gadījumi, kuros iesaistīts 1031 kuģis, riskam bijuši pakļauti 20 tūkstoši jūrnieku. Tiek lēsts, ka katru gadu zaudējumi sakarā ar bojā gājušajiem jūrniekiem pārsniedz 15 miljonus dolāru. Pasaules Banka ir aprēķinājusi, ka, piemēram, 2013. gadā pirātisms Somālijas krastos pasaules ekonomikai nodarījis vairāk nekā 18 miljardus dolāru lielus zaudējumus. Tāpēc vēl un vēlreiz jāatceras, cik ārkārtīgi svarīgi ir kopīgiem spēkiem regulāri un godprātīgi darīt visu iespējamo, lai tiktu ievēroti drošības standarti, kas ir galvenās drošības prioritātes. Tas svarīgi arī tāpēc, ka mūsu kļūdas, nolaidību un neaizsargātību jau tagad izmanto noziedznieki un tieši tāpat var izmantot arī teroristi. Mums pamatīgi jāpārdomā un jāizvērtē mūsu pieeja kuģošanas drošībai."

Kuģi un apkalpi izdevās atbrīvot pēc sešu dienu krīzes

Tam, ka pirāti nesauž, pierādījums ir 2018. gada 9. janvāra notikumi Gvinejas līcī, kad pazuda sakari ar Māršala Salu karoga tankkuģi "MT Barretts" un tā 22 apkalpes locekļiem, kad kuģis bija noenkurots pie Beninas. Dienu vēlāk Apvienotās Karalistes tankkuģu īpašnieks un operators "Union Maritime" apstiprināja, ka 10. janvārī Gvinejas līcī pirāti no kuģa nolaupījuši 22 apkalpes locekļus. "Mūsu galvenā problēma joprojām ir 22 apkalpes locekļu drošība," pēc notikušā apgalvoja kuģošanas kompānijas vadība, norādot, ka tā turpina sadarboties ar visām attiecīgajām institūcijām, lai panāktu, ka situācija tiek atrisināta veiksmīgi un iespējami ātrāk. Pēc vadības teiktā, kompānija regulāri sadarbojas ar ostām šajā reģionā, tai ir izstrādāts stingrs drošības protokols un kuģu apkalpes tiek trenētas rīcībai ārkārtas situācijās.

Kompānija aktivizēja ārkārtas reaģēšanas plānu un brīdināja reģionālās jūras iestādes un citus kuģus minētajā rajonā. Incidenta apstākļi kļuva skaidrāki 12. janvāra vēlā vakarā, kad kuģa apkalpei izdevās sazināties ar "Union Maritime".



"MT Barrett" ir atbrīvots pēc sešu dienu gūsta. Visa kuģa apkalpe ir drošībā, atgriezusies Lagosā un tikusies ar kompānijas vadību. Tagad esam koncentrējušies uz atbalstu apkalpes locekļiem un viņu ģimenēm, un izsakām lielu pateicību visiem, kas bija iesaistīti krīzes risināšanā un jūrnieku atbrīvošanā, tai skaitā Beninas, Togo, Nigērijas un Indijas dienestiem," teikts kompānijas paziņojumā.

Tehnoloģiju progress nav apturams

Autonomu kuģu ieviešana, kas pēdējā laikā arvien biežāk tiek apspriesta un definēta kā nākamais attīstības solis jūrniecības nozarē, patiešām ir aktuāla. Ir sākti projekti, kas viedo kuģa koncepciju padarīs par realitāti. Viens no visreālākajiem piemēriem ir pasaulē pirmā elektriskā un autonomā konteinerkuģa "Yara Birkeland" būve, kuru plānots nodot ekspluatācijā 2019. gadā.

Jauno projektu virzītāji un aizstāvji runā par tādiem ieguvumiem kuģošanai nozarei kā, piemēram, zemās izmaksas, efektīvs degvielas patēriņš, zemāks cilvēku pieļauto kļūdu risks, kas līdz šim joprojām ir galvenais nelaimes gadījumu cēlonis jūrā.

Tomēr jaunā kuģošanas laikmeta popularizētājiem nākas atzīt, ka viedo kuģu revolūcija rada arī daudzas problēmas, jo īpaši attiecībā uz tehnoloģiskajiem risinājumiem un šķēršļiem, ar kuriem joprojām nākas saskarties. Vispirms jau tiem, kas ietver jautājumus par navigācijas drošību, aizsardzību pret kibernetiskiem draugiem. Bet tieši šie jautājumi visvairāk nodarbina kuģu īpašniekus un operatorus. Ja viņi saņemtu drošas garantijas, ka autonomie kuģi ar to visu spēs tikt galā, tad, iespējams, viņi ar lielāku entuziasmu raudzītos viedo kuģu būves virzienā.

Par to, kā varētu veidoties viedo kuģu un jūrnieku attiecības, savu viedokli WMN pauž "Nautilus International" tehnisko projektu vadītājs Deivids Epltons.

– Tas, ka viens no lielākajiem slogiem kuģu īpašniekiem ir jūrnieku atalgojums un starptautisko konvenciju prasības, kas jāievēro, nodarbinot jūrniekus, varētu būt lielisks stimuls pievērsties bezpilota kuģiem, lai atteiktos no jūrnieku darbaspēka izmantošanas. Ko jūrniekiem varētu nozīmēt automatizētu kuģu ieviešana? Kādas ir galvenās problēmas un kādas priekšrocības?

– Neatkarīgi no tehniskajām iespējām autonomo kuģu ideja nesvinēs uzvaru, kamēr kuģu īpašnieki nebūs simtprocentīgi droši, ka tas viņiem ir finansiāli izdevīgi. Tiem kuģu īpašniekiem, kuri, ja tā var teikt, strādā nozares pašā apakšā, būs maz stimulu ieguldīt jaunajās tehnoloģijās,



ja viņi nesodīti varēs turpināt izmantot jūrniekus, kā to vēsturiski ir darījuši. Mēs, jauno tehnoloģiju idejas iniciatori, esam pārliecināti, ka, ieviešot jaunās tehnoloģijas jau uz ekspluatācijā esošajiem kuģiem un pareizi tās izmantojot, jau tagad var paaugstināt drošības līmeni un uzlabot jūrnieku darbu un dzīves apstākļus. Bet jauno tehnoloģiju ienākšana nekādā gadījumā nedrīkstētu kalpot tam, lai kuģu īpašnieki skaitliski samazinātu apkāpes, drīzāk, lai samazinātos jūrnieku darba apjoms.

Iespējams, ka moderno tehnoloģiju ieviešana varētu kalpot par katalizatoru, kas rādītu virzienu, kādā, piemēram, jāiet starptautiskajam regulējumam par jūrnieku apmācību, kas nepieciešama, lai varētu strādāt atbilstoši 21. gadsimta tehnoloģiju prasībām. Plašāku zināšanu nepieciešamību parāda jau tās tehnoloģijas, kas tagad tiek izmantotas jauno kuģu būvē, nemaz nerunājot par tehnoloģijām, kas ienāks tuvāko desmit divdesmit gadu laikā.

– Jau tagad visai daudz runā par to, ka viedie kuģi tiks vadīti no krasta, tādējādi zudīs vajadzība pēc kuģu apkāpēm un tiks

novērsti cilvēku radītie drošības riski. Kad tas varētu kļūt par realitāti?

– Domāju, arguments, ka autonomie kuģi palīdzēs izvairīties no cilvēku kļūdām, ir pārāk vienkāršots un pat maldinošs. Ja pārvietosiet cilvēku no jūras uz krastu, jūs nebūsiat noņēmis pašu risku. Piedevām klāt nāks citi riski. Avionozare jau parāda, ka, palielinot sistēmu automatizāciju, samazinās cilvēku prasmes, pasliktinās cilvēka reakcija un rīcība ārkārtas situācijās – tieši tad, kad visvairāk nepieciešama spēja pieņemt optimālus lēmumus.

Starptautiskie reisi nebūs iespējami agrāk par 2028. gadu

Pētījumu rezultāti par autonomo kuģu krasta uzraudzību un vadību liecina, ka negadījumu skaits var samazināties, bet negadījumu sekas, visticamāk, būs daudz smagākas. Turklāt ir pierādīts, ka krasta vadības centra modelis rada nopietnas problēmas saistībā ar situācijas izpratni par kuģa ģeogrāfisko atrašanās vietu. Pagaidām uzmanības centrā atrodas tehniskie risinājumi un netiek

pievērsta vajadzīgā uzmanība nedz drošības, nedz sociālajiem faktoriem.

Lai gan jau norisinās darbs pie dažiem augsta līmeņa projektiem, piemēram, pie bezpilota kuģa "Yara Birkeland" būves, kas tiks pabeigta 2018. gadā, joprojām pastāv būtiski šķēršļi, kas būs jāpārvar, pirms piedzīvosim bezpilota kuģu plašu ieviešanu. Starptautiskie reisi nebūs iespējami, kamēr nebūs izstrādāts starptautiskais regulējums, pie kura IMO darbu uzsāks līdz 2017. gada beigām. Pat visoptimistiskākās prognozes neparedz, ka to varētu pabeigt ātrāk par 2028. gadu.

– Vai var pieļaut, ka nelaimes gadījumi turpinās notikt?

– Jā, nelaimes gadījumi joprojām notiks. Ja kuģa vadību esat uzticējis operatoram krastā, jūs līdzī esat nodevis arī risku. Ja operators nav saņēmis pietiekamu apmācību, ja viņš savā darbā ir pārslogots vai arī kuģa tehnoloģijas un aprīkojums ir nepilnīgi izstrādāti, tad nelaimes gadījumu risks ir neizbēgams. Automātiskās sistēmas programmēs cilvēki, kas ir spējīgi kļūdīties. Un vēl līdz galam nav atbildēts jautājums, kas avārijas gadījumā notiks ar kuģi, uz kura nebūs neviena cilvēka? Tagad ārkārtas situācijās uz kuģa notiek darbības, lai mazinātu negatīvās sekas, bet jaunajos apstākļos sekas varētu būt daudz bēdīgākas.

– Vai uzskatāt, ka uz visiem kuģu tipi, piemēram, lielajiem naftas un gāzes tankkuģiem un kruīza kuģiem, jaunā kuģošana bez apkalpes nevarētu tikt ieviesta, un tas nozīmē, ka jūrnieku darba vietas netiks apdraudētas, ja runa ir par konkrētiem kuģu tipi?

– Tā kā pašlaik ir pārāk daudz šķēršļu un neatbildētu jautājumu, kuģošana ar bezpilota kuģiem sākotnēji tiks ierobežota ar neliela mēroga specializētām operācijām, kur jūrnieku darbs nekādā gadījumā nav apdraudēts. Attīstība un tehniskais progress, protams, nav apturami, bet visticamāk, ka kruīza kuģi un kuģi, kas pārvadā bīstamās kravas, pārrēdzamā nākotnē joprojām strādās ar tradicionālajām metodēm. Paredzams, ka līdz 2030. gadam pieprasījums jūrnieku darba tirgū dubultosies, pat neskatoties uz to,



Deivids Epltons.

ka apkalpes kļūst skaitliski mazākas. Tāpēc vēl un vēlreiz vēlos uzsvērt, ka ir ļoti svarīgi, lai modernās tehnoloģijas uzlabotu jūrnieku darba un dzīves kvalitāti un netiktu pieļauta jūrnieka darba slodzes palielināšana. Autonomās kuģniecības atbalstītāji uzsver, ka automatizācija radīs pieprasījumu pēc jaunām, daudz kvalificētākām darba vietām, taču vēl joprojām ir ļoti maz informācijas par to, kādi tieši būs šie daudz kvalificētākie darbi. Tas nozīmē, ka šodien pats svarīgākais ir jautājums, pēc kādiem speciālistiem būs pieprasījums un kas būs tie, kas izstrādās izglītības standartus, un tie, kas atbilstoši jaunajām prasībām un standartiem šos speciālistus sagatavos.

STCW ir minimālais standarts jūrnieku apmācībai, bet diemžēl tas ir kļuvis par ērtu rīku, lai nevajadzētu papūlēties pacelties virs šī standarta. STCW prasības ir kā zelta vidusceļš, pa kuru daudzus gadus ir bijis ērti pārvietoties. Bet pienācis pēdējais laiks atzīt, ka STCW konvencija ir bezcerīgi novecojusi un IMO gaida darbietilpīgais konvencijas grozīšanas process, ko īpaši jau stimulē moderno tehnoloģiju attīstības temps.

Jau tagad STCW nepietiekamās prasības, piemēram, attiecībā uz ECDIS apmācību, ir radījušas situāciju, ka divdesmit gadus pēc konvencijas ieviešanas diezgan nepārprotami nākas secināt, ka liels skaits jūrnieku nav apmācīti rīkoties ar ECDIS.

Līdz ar jauno un moderno tehnoloģiju ieviešanu kuģošanas kompānijām būs jāuzņemas lielāka atbildība par jūrnieku apmācīšanu darbam ar sistēmām, ko tās uzstādījušas uz saviem kuģiem. Nav šaubu, ka automatizācijai ir potenciāls un iespējas

paaugstināt darba ņēmēju drošību un uzlabot dzīves kvalitāti. Ja automatizācija tiek izmantota produktīvā veidā, lai samazinātu darba laiku un nogurumu, atvieglotu dokumentu apstrādi, tad tas var būt labs pieņems kuģniecības uzņēmumiem un jūrniekiem.

CSSC nosūta savu viedo kuģi jūras izmēģinājumiem

Oktobra beigās Ķīnas valsts kuģu būves korporācija (CSSC) nolaida ūdenī savu pirmo viedo kuģi "Great Smart". Kuģa projektu izstrādāja Šanhajas Tirdzniecības kuģu projektēšanas un pētniecības institūts un uzbūvēja CSSC meitasuzņēmums "Huangpu Wenchong Shipbuilding".



"Great Smart" ir pirmais kuģis, kam piešķirts Apvienotās Karalistes klasifikācijas sabiedrības "Lloyd's Register" viedo kuģu sertifikāts.

Uzlabo kuģu tehnoloģisko aprīkojumu jau būvniecības laikā

Kompānija "Samsung Heavy Industries" (SHI) ir apvienojusi spēkus ar "Inmarsat", nosakot sadarbību viedo kuģu tehnoloģiskajā aprīkošanā kuģu būvniecības laikā. Saskaņā ar vienošanos Dienvidkorejas kuģu būvētava aprīkos kuģus ar "Inmarsat" aparatūru un lietojumprogrammatūrām, lai nodrošinātu attālinātu kuģa tehnisko diagnostiku un CCTV pakalpojumus, izmantojot satelītkomunikāciju platformas iespējas.

Jaunais pakalpojums, kas nosaukts par "smart ship", ļaus kuģu īpašniekiem celt darba efektivitāti. Kā globāls kuģubūves uzņēmums SHI sadarbībā ar "Inmarsat" nodrošinās konkurētspējīgākas nākamās paaudzes satelītu operācijas. ■

Pēc ārzemju preses materiāliem

Kuģošanas nozares problēmas un risinājumi

Lai gan pasaules kuģošanas nozare pievērš arvien lielāku uzmanību bezpilota kuģošanas tematam un jautājumiem, kā attālinātas vadības un autonomus kuģus padarīt par realitāti, izrādās, ne visas kuģošanas kompānijas vienlīdz optimistiski uztver un pozitīvi vērtē šādas kuģošanas iespējamību.

Kuģošanas kompānijas "Ardmore Shipping" komercdirektors Gernots Rupelts, kurš pieteicis uzstāšanos vienā no lielākajiem un prestižākajiem samitiem – Āzijas un Klusā okeāna jūrniecības konferencē, kas no 14. līdz 16. martam notiks Singapurā un tradicionāli pulcēs vairāk nekā 15 tūkstošus dalībnieku – zinātniekus, konstruktorus, kuģu īpašniekus, pasūtītājus un kuģu būvētājus, visai skeptiski vērtē bezpilota vadību tankkuģu flotē un



pauzē viedokli, ka tankkuģi nevarētu gūt labumu no autonomas kuģu vadības. "Pagaidām mēs neredzam bezpilota kuģus tankkuģu nozarē," ziņo aģentūrai WMN sacīja Rupelts. "Tas varētu notikt vienīgi tad, ja lielie naftas uzņēmumi paustu atbalstu šai tehnoloģijai, bet pagaidām tas vienkārši nav iespējams. Pasaules tankkuģu flotes īpašnieki apzinās, ka naftas giganti nebūtu apmierināti, ja kuģi strādātu bez apkalpes. Pašlaik daudz svarīgāk ir apspriest jautājumu par resursiem, kas jāiegulda emisiju samazināšanas tehnoloģijās. Tā ir prioritāte, nevis autonomā kuģošana. Nozare vēlas ieguldīt jaunajās tehnoloģijās,

lai samazinātu emisijas, un labākais veids, kā to izdarīt, ir rīkoties saskaņā ar pasaules kuģošanas nozares komerciālajām prioritātēm. Ja emisiju samazināšana ir saistīta ar mazāku degvielas patēriņu un zemākām degvielas izmaksām, tad varam runāt par komerciālu izdevīgumu un finansiālu stimulu. Daudzi kuģu īpašnieki vēlas iesaistīties emisiju samazināšanā, bet milzīga nozīme ir tām izmaksām, kas saistītas ar jauno tehnoloģiju ieviešanu. Piedevām ir jābūt drošai pārlicēbai, ka jaunās tehnoloģijas būs efektīvas, tāpēc par šiem jautājumiem ir jādiskutē ne tikai kuģu īpašniekiem, bet nozarei daudz plašākā nozīmē."

Gernots Rupelts.



Kopumā kuģošanas nozarei tiek aizrādīts, ka tā ir pārāk atturīga jautājumā par kuģu aprīkošanu ar jaunajām tehnoloģijām. Nereti pat izskan viedoklis, kas nozare ignorē starptautiski noteiktas prasības, bet Gernots Rupelts šim viedoklim nepiekrīt.

“Jautājumu varam aplūkot no divām, pat trim pusēm. Viena ir starptautiskās prasības, kas nosaka to vai citu normu ievērošanu, otra puse ir jauno tehnoloģiju ražotāji, kuri ir ieinteresēti savas produkcijas noietā, tāpēc pamatā domā tikai par to, kā ātrāk izrakstīt rēķinus. Trešā puse ir kuģošanas kompānijas, kurām ir jāievēro starptautiskās prasības, direktīvas un konvencijas, tātad jāapriko kuģi ar jaunajām tehnoloģijām, lai šīs prasības ievērotu. Bet diemžēl nav drošas pārliecības par to, cik lielā mērā ražotāji nodrošina tehnoloģiju efektivitāti,” uzskata Rupelts.

Arvien aktuālāki kuģošanas nozarei kļūst digitalizācijas un kibernetikas jautājumi. Ko kuģu īpašniekiem un ostu operatoriem nozīmē digitalizācija? Speciālisti ir pārliecināti, ka bez digitalizācijas nav iespējams nodrošināt piegādes loģistiku, tāpēc šis jautājums ir svarīgs gan jūras kravu pārvadātājiem, gan ostu dienestiem. “Jaunie izaicinājumi ietver tādus jautājumus kā kuģa ekspluatācijas procedūras un jūrnieku kvalifikācija, piemēram, pārejot no papīra kartēm uz ECDIS, kā arī kibernetikas apdraudējums sakarā ar aizvien plašāku digitalizāciju un savienojamību. Kuģošanas nozarei ir jāspēj skatīties patiesībai acīs un jāatzīst pieaugošie kibernetikas draudi, ar kuriem kuģniecības kompānijas un atsevišķi kuģi reāli jau saskaras, un tas attiecas arī uz krasta servisu.

Jau 2017. gadā kuģošanas nozare puda bažas par to, ka Eiropas Savienības direktīvas un IMO konvencijas savās prasībās nav saskaņotas. Šo jautājumu aktualizē arī kuģošanas kompānija “Ardmore Shipping”, atzīstot par nepieļaujamu, ka globālo kuģošanas biznesu ietekmē un regulē dažādi reģionālie modeļi un reģionālie standarti. “Tāda sadrumstalota reģionālā pieeja neļauj nodrošināt labāko praksi, ko pasaules mērogā vajadzētu censties sasniegt,” pauž Gernots Rupelts un par šiem jautājumiem ir gatavs diskutēt nozares prestižākajā konferencē Singapūrā. ■



Francija un Itālija vienojas par kuģubūves alianses izveidi

Aģentūra “Reuters” ziņo, ka Francijas un Itālijas valdības vienojušās par kuģubūves rūpnīcas “STX France” akciju turēšanas mehānismu, kas ļauj kompānijām “Fincantieri” un “Naval Group” pārņemt “STX France” kuģu būvētavu, lai turpinātu tās sekmīgu attīstību, pavērtu ceļu alianses izveidei un nodrošinātu stabilas pozīcijas militāro kuģu būves jomā, līdz 2018. gada jūnijam izstrādājot alianses darbības principus nākotnei.

Saskaņā ar noteikumiem Itālijas kompānija “Fincantieri” turēs 50% STX akciju, Francijas valsts – 34,34%, Francijas kompānija “Naval Group” – 10%, STX darbinieki – 2% un STX vietējie piegādātāji – 3,66%.

“Fincantieri” un “Naval Group” jau ir veiksmīgi sadarbojušās dažos

projektos, tāpēc ceram sasniegt izvirzītos mērķus Eiropā, vienlaikus nodrošinot kuģubūves rūpnīcas starptautisko attīstību un konkurētspēju militāro kuģu būves tirgū, kā arī turpinot Itālijas un Francijas militārās flotes attīstību,” darījumu komentēja “Naval Group” direktors Ervē Gijū un “Fincantieri” izpilddirektors Džuzepe Bono.

Saskaņā ar Francijas prezidenta Emanuela Makrona teikto, darījums ir bijis izdevīgs, jo “STX France” jaunais īpašnieks ir Eiropas, nevis Korejas uzņēmums.

Kuģu rūpnīca, kas atrodas Luāras upes grīvā, netālu no Nantes Atlantijas okeāna piekrastē, ir vienīgā Francijā, kurā var būvēt lielos karakuģus. Šajā rūpnīcā būvēts arī pasaulē lielākais kruīza kuģis “Harmony of the Seas”. ■

Fakti un skaitļi

BIMCO prognozes

BIMCO prognozē, ka līdz 2025. gadam pasaules tirdzniecības flotē būs 147 500 jūras speciālistu deficīts, pārsvarā vadības līmeņa speciālisti un virsnieki, jo īpaši uz tādiem specializētiem kuģiem kā, piemēram, ķīmiskie, SDG un sašķidrinātās gāzes kuģi. BIMCO arī sniedz informāciju, ka pašlaik ierindas jūrnieku pārpalikums ir apmēram 119 000 jeb 15,8% no kopējā darbaspēka.

Par līdera vietu cīnās Ķīna un Filipīnas

Vislielāko pienesumu jūrnieku darbaspēka tirgum dod Ķīna, kas no pirmās uz otro vietu nostūmusi Filipīnas, lai gan Filipīnas joprojām ir lielākais reitingu piegādātājs jūrnieku darba tirgū. Uz Belizas un Māršala Salu karoga kuģiem visvairāk nodarbināti ir jūrnieki no Filipīnām, Ukrainas, Bangladešas, Pakistānas, Šrilankas un Ķīnas.

Jārisina sieviešu un vīriešu sadzīvošanas problēmas uz kuģa

Pasaules jūrnieku darba tirgū sievietes veido tikai 2% no jūrnieku kopskaita. Kā liela un līdz šim neatrisināta problēma joprojām tiek minēta sieviešu fiziskā drošība uz kuģa, vēl

arī jārisina vīriešu un sieviešu sadzīvošanas problēmas, ko ievērojami apgrūtinā globālās jūrniecības daudznacionālās apkārpes, kurām nebūt nav viegli sadzīvot uz kuģa.

Izdzīvos, kas apvienosies

Pasaules piektais lielākais konteinerkravu pārvadātājs "Hapag-Lloyd" pauž viedokli, ka 2018. gadā turpināsies nozares konsolidācija, apvienojoties kuģošanas kompānijām, un no pašreizējām 20 lielajām kompānijām līdz gada beigām būs palikušas vien deviņas.

Nelaiemes sliktas angļu valodas dēļ

Vairāki pētījumi skaidri norāda uz to, ka lielākā daļa negadījumu jūrā ir saistīti ar cilvēku kļūdām, tai skaitā ļoti bieži komunikācijas problēmas dēļ, ko izraisa angļu valodas nepietiekama pārvaldīšana. Labām angļu valodas zināšanām un prasmei valodu lietot jūrnieka darbā var būt izšķiroša nozīme kritiskās situācijās.

Konteinerpārvadātāji beidzot varēs uzelpot

Kuģošanas nozares analītiķi pauž viedokli, ka konteinerpārvadājumiem sliktākie laiki ir aiz muguras. 2018. gada janvāra vidū tikai

13 konteinerkuģi (3000–5100 TEU) meklēja darbu, salīdzinot ar 99 bezdarbniekiem pirms gada. 2018. gads sācies arī ar tarifu likmes celšanos un brīvīgaitas ievērojamu samazināšanos, piedevām gada pirmajās divās nedēļās tirgū ienāca 13 jauni konteinerkuģi, kas iekļāvušies Āzijas un Eiropas jūras kravu pārvadājumos.

Jūras angļu valodu ikvienam jūrniekam!

2007. gadā tapa ES projekts "Jūras angļu valoda" (MARTEL), kura mērķis bija novērtēt un papildināt jūrnieku angļu valodas zināšanas, jo STCW prasību līmenī apgūtās angļu valodas zināšanas tika atzītas par neapmierinošām.

Jūrniecības izglītība tikai angļu valodā

Turcijas valdība, apzinoties, ka tās jūrnieki veido ievērojamu procentu no pasaules jūrnieku skaita, un domājot par savu jūrnieku konkurētspēju, 2003. gadā valsts līmenī pieņēma lēmumu, ka jūrniecības izglītība valstī ir iegūstama tikai angļu valodā. Lai mazinātu pasniedzēju deficītu, tika piesaistīti labi izglītoti un profesionāli jūrnieki ar perfektām angļu valodas zināšanām, kā arī vieslektori no Lielbritānijas un Kanādas.■

Jūrnieki vēlas nokāpt krastā, bet izredzes sarūk

Sociālajos tīklos visai bieži var lasīt jūrnieku neapmierinātus komentārus par to, ka viņi būtībā ir *metāla kastē* ieslodzīti gūstekņi. Šāds apgalvojums ir visai skaudrs, tomēr cilvēciski saprotams. Pēc ilgus kuģošanas, piemēram, Atlantijas okeāna šķērsošanas, ierodoties kādā no maršrutā noteiktajām ostām, jūrnieka dabiska vēlme ir nokāpt krastā. Protams, ir ostas, kurās labāk krastā nekāpt, bet ir atšķirība starp nevēlos kāpt krastā un nedrīkst nokāpt no kuģa. Ja jūrnieks nedrīkst nokāpt no kuģa, tad tiek pārkāptas viņa tiesības uz krasta atvaļinājumu. Par to, ka jautājums tiešām ir aktuāls

un problēma reāla, liecina grozījumi IMO konvencijā par starptautiskās jūras satiksmes atvieglošanu (FAL konvencija), kas nostiprina jūrnieku tiesības. Ja lūgums nokāpt krastā tiek noraidīts, ir jāsniedz paskaidrojums, kāpēc bijis atteikums. Jautājums joprojām paliek atklāts par to, vai konvencija tiešām reāli ko mainīs valstīs, kur jūrnieki tiek pakļauti īpaši stingram vīzu režīmam un noteikumiem, tāpēc viņu iespēja nokāpt krastā lielā mērā ir atkarīga no imigrācijas virsnieka noskaņojuma un attieksmes. Parasti tirdzniecības flotes jūrniekus imigrācijas dienesti uztver kā lieku apgrūtinājumu, tāpēc vieglāk ir

pateikt nē un vislabāk viņus vispār nelaist nost no kuģa. Iemeslus tam nav grūti atrast, un pirmais, kas tiek minēts, parasti ir tas, ka atrašanās pietātnē apdraud drošību. Šāds arguments ir liedzis jūrniekiem pat apmeklēt ostas medikus un zobārstu. Ar vienu atteikumu ir atrisinātas daudzas problēmas, kas būtu jārisina krasta dienestiem, piemēram, autotransporta nodrošināšana izbraukšanai no ostas.

Bet tagad, kad pasaulē valda uztraukums par nelegālajiem migrantiem, jūrniekiem par spīti konvencijām sarūk izredzes nokāpt krastā.■

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

Kravu veidi	2016	2017	2017./ 2016., %
Beramkravas	22 393,1	20 915,8	-6,6
ķīmiskās beramkravas	2 811,6	2 392,3	-14,9
ogles	13 291,9	11 776,1	-11,4
koksnes šķelda	555,0	646,4	16,5
Lejamkravas	8 166,0	5 728,1	-29,9
naftas produkti	8 102,5	5 644,9	-30,3
Ģenerālkravas	6 511,2	7 030,8	8,0
konteineri	4 059,0	4 605,0	13,5
skaits TEU	385 937	445 984	15,6
Roll on/Roll of	259,2	427,2	64,8
skaits	64 177	83 985	30,9
koksne	1 819,5	1 606,8	-11,7
tūkst. m ³	2 213,1	1 908,1	-13,8
melnie metāli un tā izstrādājumi	297,5	303,3	1,9
Kravas kopā	37 070,3	33 674,7	-9,2

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

Kravu veidi	2016	2017	2017./ 2016., %
Beramkravas	5 407,3	6 831,2	26,3
ķīmiskās beramkravas	347,0	195,1	-43,8
ogles	2 975,9	4 618,2	55,2
koksnes šķelda	130,6	166,4	27,4
Lejamkravas	10 928,0	10 693,0	-2,2
naftas produkti	10 345,0	10 089,0	-2,5
Ģenerālkravas	2 474,2	2 511,0	1,5
konteineri	1,3	1,0	-23,1
skaits TEU	234,0	256,0	9,4
Roll on/Roll of	2 026,3	2 107,0	4,0
skaits	80 097	81 815	2,1
kokmateriāli	432,3	391,2	-9,5
tūkst. m ³	482,8	434,2	-10,1
melnie metāli un tā izstrādājumi	0,0	0,0	0,0
Kravas kopā	18 809,5	20 035,2	6,5

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

Kravu veidi	2016	2017	2017./ 2016., %
Beramkravas	4 274,2	4 858,5	13,7
labība un tās produkti	2 877,8	2 509,8	-12,8
koksnes šķelda	254,1	260,5	2,5
Lejamkravas	379,4	478,4	26,1
jēlnafta	54,6	34,2	-37,4
naftas produkti	271,8	376,1	38,4
Ģenerālkravas	1 026,1	1 251,7	22,0
konteineri	36,4	52,7	44,8
skaits TEU	2 312	3 829	65,6
Roll on/Roll of	496,0	652,3	31,5
skaits	30 465	39 261	28,9
koksne	370,4	470,0	26,9
tūkst. m ³	408,5	547,0	33,9
melnie metāli un tā izstrādājumi	54,4	5,0	-90,8
Kravas kopā	5 679,7	6 588,6	16,0

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

Kravu veidi	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017./ 2016., %
Beramkravas	30 267,1	29 097,6	28 566,8	33 741,0	37 278,9	35 172,7	35 853,9	33 392,2	32 805,6	33 362,9	1,7
ķīmiskās beramkravas	4 708,2	3 055,5	3 765,0	4 552,8	3 199,6	3 035,8	4 158,0	2 840,0	3 293,0	2 732,5	-17,0
ogles	18 321,5	19 230,0	15 298,0	20 252,7	23 043,8	21 562,9	20 834,4	19 034,9	16 727,8	17 591,6	5,2
koksnes šķelda	1 475,2	1 546,7	1 780,3	1 609,7	1 588,3	1 447,2	936,4	1 030,1	1 301,7	1 469,0	12,9
Lejamkravas	24 202,2	24 602,0	21 228,6	23 133,4	24 957,2	23 644,7	26 529,8	25 652,6	19 482,9	16 915,0	-13,2
jēlnafta	1 766,5	623,3	204,0	140,6	197,9	144,8	164,1	89,2	54,5	34,2	-37,2
naftas produkti	20 911,2	22 939,4	20 283,2	22 381,6	23 955,0	22 814,6	25 495,4	24 735,8	18 713,2	16 110,0	-13,9
Ģenerālkravas	9 180,1	8 280,5	11 364,5	11 946,5	12 956,9	11 662,8	11 792,4	10 524,2	10 827,6	11 599,1	7,1
konteineri	2 091,1	1 881,6	2 669,5	3 185,6	3 676,5	3 950,4	4 186,9	3 875,0	4 096,7	4 658,7	13,7
skaits TEU	229 248	184 399	256 271	305 939	366 824	385 665	391 218	359 756	388 484	450 071	15,9
Roll on/Roll of	2 019,1	1 863,9	2 195,8	2 850,3	3 164,4	3 169,2	3 117,4	2 649,0	2 781,6	3 186,5	14,6
skaits	151 376	157 949	168 210	195 132	209 838	212 919	200 808	166 706	174 299	205 061	17,6
koksne	3 699,6	3 443,8	5 415,5	4 785,2	4 438,0	3 874,5	4 005,4	3 512,4	3 415,3	3 243,8	-5,0
tūkst. m ³	4 163,8	3 878,3	6 154,9	5 580,7	5 218,5	4 606,1	4 722,9	4 632,5	4 111,9	3 785,0	-8,0
melnie metāli un tā izstrādājumi	533,8	577,7	525,6	381,3	514,0	331,2	296,9	340,9	313,0	308,3	-1,5
Kravas kopā	63 649,4	61 980,1	61 159,9	68 821,0	75 193,0	70 480,2	74 176,1	69 569,0	63 116,1	61 877,0	-2,0

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

Pārvadājumu iedalījums	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017./ 2016., %
Kopējais pārvadājumu apjoms	56 060,9	53 681,2	49 165,2	59 385,9	60 603,3	55 832,0	57 040,2	55 646,7	47 821,4	43 791,7	-8,4
Iekšzemes pārvadājumu apjoms	1 687,2	1 300,8	1 262,9	1 192,8	1 429,0	1 177,6	1 256,7	1 672,1	1 482,5	1 653,4	11,5
Starptautisko pārvadājumu apjoms	54 373,7	52 380,4	47 902,3	58 193,1	59 174,3	54 654,4	55 784,2	53 974,6	46 338,9	42 138,3	-9,1
Eksporta kravu apjoms	1 410,3	1 177,4	1 706,9	1 937,2	1 903,8	2 573,1	2 822,6	1 515,2	989,5	351,8	-64,4
Importa kravu apjoms	4 486,5	3 019,3	3 417,1	3 695,0	3 675,4	4 212,7	4 065,6	4 172,1	3 951,7	3 067,3	-22,4
Kopējais tranzīta kravu apjoms	48 476,9	48 183,7	42 778,3	52 561,0	53 595,1	47 868,6	48 895,3	48 287,3	41 397,7	38 719,2	-6,5
Tranzīta apjoms caur ostām	43 866,2	45 117,4	39 055,8	47 738,6	49 036,9	45 240,4	47 041,5	45 438,8	39 481,2	35 039,1	-11,3
Sauszemes tranzīts caur teritoriju	4 610,7	3 066,3	3 722,5	4 822,4	4 558,1	2 628,2	1 853,8	2 848,5	1 916,5	3 680,1	92,0

Rīgas brīvostas pārvalde turpinās apgūt jaunus kravu tirgus un piesaistīt pasažierus

2018. gadā Rīgas brīvostas pārvaldes mārketinga aktivitātes, piesaistot ostai jaunas kravas un pasažieru plūsmas, būs vērstas gan uz esošo tirgu saglabāšanu, gan aktīvu darbu jaunos reģionos. Mārketinga jomā Rīgas brīvostas pārvalde turpinās stratēģisko sadarbību ar ostas uzņēmējiem, atbalstot tos kravu un investīciju piesaistē.

Stājoties amatā 2017. gada 1. augustā, jaunais Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš uzsvēra, ka viens no viņa nopietnākajiem uzdevumiem un izaicinājumiem būs Rīgas ostas stratēģiskās attīstības plāna izstrāde. 2018. gads ir iesācies ar darbu pie ostas nākamās desmitgades attīstības plāna izstrādes.



Ansis Zeltiņš.

Ansis Zeltiņš: "Tas būs visaptverošs dokuments, kas iezīmēs Rīgas ostas tuvāko desmit gadu attīstības tendences, sākot ar infrastruktūras objektiem, jaunu loģistikas ceļu attīstīšanu, līdz pat ilgtspējīgas vides politikai.

Es personīgi uzskatu, ka visam ostas teritorijā notiekošajam ir jābūt kontekstā ar kuģiem, piestātnēm un kravām. Pretējā gadījumā uzņēmumiem, kuri strādā ostas teritorijā un ražo produkciju, bet neģenerē pievienoto vērtību ostai, kuras darbības pamatā ir kravu plūsma, ostā diez vai īsti vajadzētu būt.

Jaunā Rīgas brīvostas attīstības plāna izstrādē piedalīsies ne tikai pašmāju, bet arī starptautiski atzīti nozares eksperti. Piemēram, vieni no lielākajām Eiropas ostām Roterdamai, kuras kravu apgrozījums pārsniedz 460 miljonus tonnu gadā, ir vērtējama pieredze, strādājot ar dažādu ostu attīstības projektiem visā pasaulē, tāpēc plānojam

piesaistīt arī Roterdamas speciālistus un izmantot viņu kompetenci un zināšanas.

Ja raugāties no kravu konjunktūras viedokļa, tad Rīgas un Roterdamas ostām ir līdzīgas iezīmes, un līdzīgi ir arī abu ostu pārvaldības modeļi.

Pēdējo gadu laikā Rīgas ostā vērojams stabils konteinerkravu pieaugums, un izdevīgā atrašanās vieta Baltijas centrā ir jāizmanto, lai Rīgas ostu attīstītu kā lielāko konteinerkravu tranzīta centru Baltijas reģionā, un te, lūk, lieti noderēs tieši Roterdamas pieredze. Jauno Rīgas brīvostas attīstības plānu izstrādās ar mērķi atgūt līderpozīcijas Baltijas ostu vidū un perspektīvā kļūt par konteinerkravu apstrādes centru vai tā saucamo *hub* ostu Baltijas jūrā. Vēl tikai piebildīšu, ka jaunajam Rīgas ostas attīstības plānam jābūt izstrādātam līdz 2018. gada beigām."

Tranzīta attīstība iespējama, tikai strādājot kopā

"Ja domājam par Latvijas tranzīt biznesa un ostu attīstību kopumā, tad tikai loģiska ir sadarbība starp ostām un dzelzceļu, kas būtībā vienmēr arī ir pastāvējusi, jo mēs visi esam vienas spēles spēlētāji," domā Zeltiņš. "Protams, nav noliedzama konkurence starp Rīgas un Ventspils ostām, jo biznesam paliek biznesam, bet arī konkurencei ir jābūt vērstai uz ieguvumiem, nevis uz zaudējumiem. Ja Rīgas un Ventspils konkurences dēļ kravas vispār aiziet no Latvijas, tad šāda konkurence ir bezjēdzīga un pat kaitnieciska. Pieredze rāda, ka ostām un dzelzceļam tiešām jāstrādā kopā. Ja vēlamies kaut ko panākt, mums kopīgi jāveido piedāvājumi, mēģinot radīt kravu īpašniekiem un

operatoriem labākos risinājumus, lai krava droši nonāktu ostās un pie gala patērētājiem par visizdevīgāko gala cenu."

Rīgas brīvostas pārvaldes speciālisti pauž apņemšanos 2018. gadā noteikti saglabāt stratēģisko fokusu uz jau tradicionālajiem lielajiem mērķa tirgiem: Krieviju, Baltkrieviju, Ukrainu, Kazahstānu, Centrālāzijas valstīm un Ķīnu.

Ostas pārvaldnieks ir pārliecināts, ka Ķīnas skatījums uz konteineru pārvadājumiem Eiropas virzienā nav koncentrēts uz vienu vai otru valsti. "Ķīnas skatījumā nav nedz Vācijas, nedz Baltkrievijas, Lietuvas vai Latvijas, mums ir jāapzinās, ka Ķīnas skatījums ir vērsti plaši un ilgtermiņā – vismaz 50 līdz 100 gadu perspektīvā," saka Ansis Zeltiņš. "Nav jautājums par to, vai mēs gribam vai varam. Transkontinentālie pārvadājumi ir ļoti sarežģīta loģistikas ķēde. Lai izstrādātu maršrutu, kur pa vidu piedevām vēl ir Kazahstāna un Krievija, kuru nevar apiet, bet ar kuru vienoties ir ļoti grūti, vajadzīgi gadi. Visu ķēdīti vienā dienā un vienā gadā sakārtot nevar. Rīgas osta ir ļoti mazs šīs loģistikas ķēdes posms, tāpēc no mūsu varēšanas un gribēšanas maz kas ir atkarīgs, bet, protams, atbalstāmi ir testa vilcieni, kas palīdz visām iesaistītajām pusēm realitātē saprast, kā, kad un kas strādā un cik tas reāli maksā. Tai pašā laikā ir pilnīgi skaidrs, ka mums ir jāpiedalās sarunās un procesos, jo potenciāli mēs varam iegūt būtisku kravu pieaugumu ostai. Taču, kā jau teicu, jautājums ir par laika nogriezni, kādā šis process norisināsies. Ir zināms, ka taps loģistikas parks "Lielais akmens" Minskas pievārtē. No Minskas puses raugoties, es teiktu, ka Rīgas virziens ir viens no izdevīgākajiem, bet ir jāspēj nodrošināt

konkurētspējīgu loģistikas piedāvājumu. Domāju, ka kopā ar Latvijas dzelzceļu mēs šādu piedāvājumu varam radīt.”

RBP mārketinga direktors Edgars Sūna: “Šogad sadarbībā ar AS “Latvijas dzelzceļš”, Satiksmes ministriju un citiem nozares pārstāvjiem turpināsim aktīvu darbu Baltkrievijas virzienā. Tur nozarei ir skaidri nosprausti mērķi, un Rīgas ostai ir izredzes konkurēt ar Klaipēdas ostu par Baltkrievijas kravu piesaisti.

Ģeopolitisko norišu kontekstā pēdējos gados mērķtiecīgi strādājam alternatīvos kravu piesaistes tirgos. 2018. gadā pastiprinātu uzmanību pievērsīsim Indijai un Irānai. Šajos tirgos piedāvājam Rīgas ostu kā loģistikas centru preču izplatīšanai Baltijā, Skandināvijā un Ziemeļvalstīs. Indijas uzņēmēji un amatpersonas jau ir izrādījuši interesi par Rīgas ostu un iespējām šeit veidot loģistikas centru Indijas preču eksportam uz Ziemeļeiropas, Krievijas un NVS valstu tirgiem. Jaunas aktivitātes ir gaidāmas saistībā ar pagājušajām

Edgars Sūna.



gadā parakstīto sadarbības līgumu starp Latvijas dzelzceļa koncernu un Indijas dzelzceļu.

Savukārt Irānai ir būtiska loma kā tranzīvalstij Indijas kravu transportēšanā uz Ziemeļeiropu. Irāna tāpat kā Latvija ir ieinteresēta Ziemeļu – Dienvidu transporta koridora attīstībā starp Indiju un Ziemeļeiropu. Pagājušajā gada nogalē parakstītais

sadarbības memorands starp SIA “LDz Loģistika” un Irānas dzelzceļa kravu loģistikas uzņēmumu, kas paredz jaunu maršrutu izstrādi no Indijas un Irānas, nosaka arī jaunus izaicinājumus Rīgas ostai kā šī transporta koridora būtiskam posmam.”

Attiecībā uz pasažieru pārvadājumiem Rīgas brīvostas pārvaldes mērķa tirgi ir prāmju un kruīza līniju operatoru “pieraksta” valstis: Zviedrija, Vācija, Somija, ASV, Spānija, Itālija un Norvēģija. Kruīzu segmentā jaunie tirgi, kuriem pievērš uzmanību arī Rīgas osta, ir Āzijas valstis, īpaši Ķīna, kurā pēdējo gadu laikā kruīza tūrisma nozare attīstās ļoti strauji.

Ansis Zeltiņš: “Rīgas osta attīstīsies arī šajos sarežģītajos pārmaiņu vējos tranzīta nozarē. Gan brīvostas vadība, gan stividori aktīvi meklē iespējas piesaistīt Rīgai jaunus kravu grupas, jo Rīgas ostas nākotne ir tās daudzfunkcionalitātē. 2018. gads ir valsts simtgades gads, un es varu apsolīt, ka arī ostas kontekstā būs daudz skaistu, pozitīvu notikumu.”

Ventspils ostā lepojas ar rekordu prāmju satiksmē

Ventspils osta kļuvusi par reģiona galveno *ro-ro* kravu apkalpošanas centru satiksmē ar Zviedriju. 2017. gadā reisu skaits starp Ventspili un Nīneshamnu tika palielināts līdz 12 reizēm nedēļā, kas ļāva sasniegt jaunus ar prāmjiem pārvadāto kravu un pasažieru rekordapjomus. Prāmju pakalpojumus Ventspils ostā izmantoja 209 894 pasažieri. Ja salīdzina ar iedzīvotāju skaitu, sanāk vairāk nekā piecas Ventspils pilsētas. Salīdzinājumā ar 2016. gadu prāmju pasažieru skaits Ventspils ostā pieaudzis par 29 927 jeb 17%, bet tieši Zviedrijas līnijā pasažieru skaits palielinājies par 48 722 jeb 30%.

Ventspils brīvostas pārvaldnieks Imants Sarmulis: “Pagājušajā gadā visi ostas termināļi kopā pārkrāva vairāk nekā 20 miljonus tonnu kravu. Tas ir labs rezultāts – par 1,2 miljoniem tonnu vairāk nekā 2016. gadā. Te gan jāpiebilst, ka kravu apgrozījuma pieaugums sasniegts pārsvarā uz pārkrauto akmeņogļu rēķina. Tādu ostai tradicionālu kravu veidu kā naftas produkti un minerālmēsli apjoms diemžēl ir krities. Seši no 11 privātajiem ostas

termināļiem spējuši palielināt kravu apjomu attiecībā pret iepriekšējo gadu. Ostā strādājošie termināļi ir privāti, un brīvostas pārvalde nekādā veidā nevar ietekmēt to darbu, bet kā teritorijas pārvaldītājam brīvostas pārvaldei ir svarīgi, lai visa valdījumā nodotā infrastruktūra nestu maksimālu labumu pilsētai un ostai. Tāpēc nevar neuztraukt tas, ka kālija mēslojuma pārkraušanas terminālis praktiski ir dīkstāvē.

Ļoti veiksmīga ir prāmju operatora “Stena Line” darbība Ventspilī. Jau otro gadu pēc kārtas *ro-ro* jeb ar prāmjiem pārvadātās kravas pārsniedz divus miljonus tonnu, un to apjoms turpina pieaugt. Savukārt pasažieru skaits gadā ir gandrīz 210 tūkstoši. Tas jau būtu vērsimam apjoms pat ostām, kas orientējas tieši uz pasažieru satiksmi. Salīdzinājumam: tas ir tik daudz, it kā visi Ventspils iedzīvotāji vismaz piecas

▶▶▶ 38. lpp.

▶▶▶ 37. lpp.

reizes gadā būtu braukuši ar prāmi. Ostas darbības kopējais rezultāts mūs apmierina, ja izdosies arī turpmāk saglabāt kravu apgrozījumu 20 miljonu tonnu apmērā, tas būs ļoti labi. Kā katru gadu, arī šogad Ventspils brīvostas pārvalde ir apkopojusi privāto termināļu kravu apjoma prognozes 2018. gadam. Ja tās piepildīsies, un mēs ļoti ceram, ka tā būs, tad arī šogad varam rēķināties ar līdzvērtīgu kravu apjomu.”

Būtiska ietekme ne tikai uz Ventspils ostas, bet visu Baltijas valstu ostu kravu apjomiem, protams, ir Krievijai, kura izvirzījusi mērķi visas savas kravas pārkraut savās ostās. Tas arī izskaidro kravu apjoma pieaugumu Krievijas ostās.

UZZIŅAI

2017. gada sākumā prāmju operators “Stena Line”, izvēloties Ventspili par galveno ostu satiksmei ar Skandināviju, izlēma reisu skaitu starp Ventspili un Nīneshamnu Zviedrijā palielināt līdz 24 reisiem nedēļā (12 reisi virzienā no Ventspils uz Zviedriju). Nīneshamnas osta atrodas Zviedrijas videnē, tikai 48 km no Stokholmas, kas paver ērtas kravu loģistikas iespējas uz visu Skandināviju un ir pievilcīgs ceļš arī pasažieriem.

Imants Sarmulis: “Mēs ceram saglabāt pašreizējo kravu apgrozījuma līmeni, jo ļoti apzināmies savas iespējas – liela pieredze, ātri un kvalitatīvi apkalpojot kuģus, labs ģeogrāfiskais stāvoklis, pateicoties tam, kuģiem, kas fraktējas uz Ventspili, nevajag maksāt papildu ziemas apdrošināšanu. No šī viedokļa mūsu osta kļūst daudziem vēl saistošāka tieši ziemas laikā, jo kuģu ienākšana mūsu ostā ir daudz lētāka nekā citās ostās. Piedevām Ventspils ostas pārvalde ir noteikusi viszemākās ostas nodevas, zemākas nekā kaimiņu ostās, ar kurām mēs konkurējam.

Saprotot, ka līgumus ar kravu īpašniekiem slēdz termināļi, Ventspils brīvostas pārvalde savu iespēju robežās palīdz tiem attīstīt biznesu, piedaloties visos pasākumos, kuros varētu ģenerēties krava Ventspilij. Tā ir gan Ķīna, gan Krievija, gan Baltkrievija, Kazahstāna, Indija, Uzbekistāna. Ventspils osta piedalījās



Transporta nedēļā, kas decembrī notika Krievijā. Latvija bija vienīgā ārvalsts, kas tur piedalījās, mūsu delegāciju vadīja satiksmes ministrs Uldis Augulis. Esam priecīgi par to, jo no Krievijas nāk galvenā kravu plūsma uz mūsu ostu.

Ja runājam par gaidāmajiem rezultātiem, tad, protams, tās vispirms varētu būt Ķīnas kravas, ko iesākumā nevar gaidīt lielā daudzumā, tikai pēc vairākiem gadiem varētu būt runa par pieciem līdz astoņiem tūkstošiem vilcienu gadā uz visu Eiropu, piedevām liela daļa aizies caur Baltkrieviju un Poliju. Bet ar kādu daļu var rēķināties arī Ventspils, pateicoties “Stena Line” prāmju pārvadājumiem uz Skandināviju. Ventspils tiek pamatoti pozicionēta kā vārti uz Skandināviju, šis ir ātrākais un ērtākais jūras ceļš. Mēs noslēdzām sadarbības līgumu ar industriālā parka “Lielais akmens” administrāciju Baltkrievijā, kas ir nozīmīgs spēlētājs Ķīnas Jaunā zīda ceļa projektā. Citiem vārdiem, izmantojam ikvienu iespēju, lai Ventspils osta savu vietu loģistikas ķēdēs saglabātu un rastu jaunus ceļus, lai par Ventspili zinātu. Tāpēc arī 2018. gada februārī piedalīsimies Ministru prezidenta Māra Kučinska vizītē Baltkrievijā.

Taču ir arī problēmas, par kurām nevaram klusēt. Samazinoties kravu pārvadājumu apjomam pa dzelzceļu, aktualizējies līdzekļu trūkums infrastruktūras uzturēšanai. Ir pieņemts lēmums paaugstināt maksu par dzelzceļa infrastruktūras

izmantošanu par 7%. Uztveram to par sliktu signālu un domājam, ka ir jāmeklē citi risinājumi. “Latvijas dzelzceļa” infrastruktūra ir nonākusi līdz tādai robežai, kad tā vairs nespēj sevi uzturēt tikai uz biznesa ienākumu rēķina. Starp citu, mūsu dzelzceļš ir teju vienīgais Eiropā, kas pagaidām tiek galā ar pašfinansēšanu. Latvijas valdībai ir jāsaprot, ka ilgi tā turpināties nevar. Piemēram, Somijā valsts budžets pilnībā uztur gan dzelzceļu, gan autoceļus. Turklāt ES direktīva paredz ilgtermiņa sadarbību starp dzelzceļa infrastruktūras turētāju un valsti, kas paredz valsts līdzfinansējumu. Pozitīvi ir tas, ka agrāk Latvijā arī pasažieru pārvadājumi tika segti ar kravu pārvadājumu ienākumiem, bet tagad šos izdevumus sedz valsts. Kravu pārvadājumu valsts dotācijām nevajag nemaz tik daudz naudas – aptuveni 10 miljonus eiro 2018. gadā. Šo naudu atrast nav grūti, ir vajadzīga tikai politiskā griba. Ne novērtējama loma šajā jomā ir Latvijas Tranzīta biznesa asociācijai ar mūsu pilsētas pašvaldības vadītāju Aivaru Lembergu priekšgalā, kurā pārstāvēti visi dzelzceļa pārvadātāji, visas lielo ostu pārvaldes, liels vairākums stividorsabiedrību, kā arī citas nozares. Vienā no pēdējām asociācijas sēdēm nolemts risināt jautājumu par dotācijām dzelzceļa kravu pārvadājumiem. Uzstājību šajā ziņā pauž Satiksmes ministrija un pats “Latvijas dzelzceļš”. Ir cerība, ka kopīgiem spēkiem jautājumu izdosies atrisināt. ■

Ģeogrāfs, kurš mīlēja grāmatas, vēsturi, jūru un bākas

Arvim Popem – 85 (1933–2007)

Par ko gan varētu sapņot puika, kurš uzaudzis vietā, kur divas Latvijas dižākās upes – Daugava un Lielupe satiek Baltijas jūru? Tur, kur aiz kāpām vētras laikā redzamas baltas vilņu putu galotnes un kuģi sāk un beidz savu kārtējo ceļojumu uz tālām un teiksmainām aizjūras zemēm? Tur, kur netālu mūžīgi blīvē Daugavgrīvas bāka, rādot jūrā esošiem jūrnikiem drošu un ērtu ostas vietu jau kopš seniem laikiem... Un ja vēl senču asinīs atbalsojas jūrā iešana, tad jau laikam nav nekāds brīnums, ka vīra gadus (1966–1967.g.) top pašrocīgi būvēta motorlaiva, ar kuru izbraukāt ierindas pilsonim neslēgtos un pieejamos tuvākos ūdeņus. Vēlāk vēlš spirti pūš dažādu jahtu burās, un tie jau ir ceļojumi krietni tālāk par Daugavas grīvas un Bolderājas apkārtni. Pieaug interese par seno laiku kuģotājiem, kuģiem, ostām un, protams, bākām. Vēsturiskās informācijas vākšana, sarunas ar vecajiem jūras vilkiem Latvijā un ārpus tās – tas viss veidoja nozīmīgu faktu un vēsturisko notikumu apjomu, kas pamazām sāka rezultēties stāstos, rakstos un beidzot arī grāmatās, kuras tagad var ieņemt vietu mūsu grāmatu plauktos kā liecība par „nozīmīgu latviešu tautas vēstures posmu, kuru pastāvošā lielvara centās pilnīgi izdzēst vismaz triju paaudžu garumā” (A.P.).

Aizraušanās, vaļasprieks un interese, gadiem ejot, pārtapa par ko tādu, kas piepilda visu cilvēka mūžu. Uz to, ka šāda interese nav nejauša, ir visai tiešas un nepārprotamas norādes Arvja Popes radurakstos. Viņa tēvs Arvids Pope starpkaru laikā kalpoja Latvijas Republikas Jūras spēkos un bija Mīnu divīziona mantzinis. Viņa krusttēvs Georgs Legzdīņš bija velkoņa kapteinis un savulaik saņēmis Krievijas cara personisku apbalvojumu – zelta pulksteni. Starp viņa senčiem rodams arī kapteinis Jēkabs Legzdīņš, kurš U. Nobiles arktiskās

ekspedīcijas glābšanas laikā bijis ledlauža “Krasin” stūres vīrs. Kuģa vārdā nosaukts līcis un zemesrags Ziemeļu Ledus okeānā.

Šajā Latvijas jubilejas gadā jūras lietu vēstures pētniekam Arvim Popem apritētu 85. Lai nedaudz pagrieztu atpakaļ laika ratu, braucu uz Ikšķili, kur mīt viņa dzīvesbiedre Maija Frīdberga. Dzerot kafiju, mūsu saruna sāk ritējumu ar mazo bāciņu, kas reiz stāvējusi Mangaļsalas mola pašā galā. Vētra to bija pamatīgi izpostījusi, arī vecums jau bijis gana pieklājīgs, tāpēc 90. gadu beigās to nolēma demontēt. Visdrīzāk, ka metāla konstrukcija un viss pārējais, kas reiz tika izveidots ap to, nonāktu pārkausēšanas krāsnī,



taču Arvis Pope bija viens no tiem, kuri cīnījās ar ierēdniecības birokrātiju par konstrukcijas atjaunošanu, ierādot tai jaunu vietu un dodot jaunu mūžu. Kāpēc gan ne Daugavas AB dambja galā, piemēram? Tā varētu pārtapt par vienu no Rīgas kā ostas pilsētas simboliem. Beigu beigās bāciņa tomēr tika rekonstruēta, nevis pārkausēta čuguna klucī, un šobrīd atrodas Rīgas centrā, pilsētas kanāla malā pie Brīvostas pārvaldes ēkas Kronvalda parkā. Tumsā pat tiek darbināta tās gaismas iekārta, un ikviens par to var pārliecināties pats. Protams, saskaņā ar visiem jūrniecības *protokoliem* tā nav bāka, bet gan tikai ugunszīme, kura reiz norādījusi ieeju Daugavas grīvā. Un nemaz nebūtu slikti, ja pie tās parādītos informatīva plāksnīte ar ziņām par to, kas ir šis objekts un kur tas reiz atradies. Šobrīd informācija par bāciņu rodama vienīgi Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja jūrniecības lietu eksperta Andra Cekula grāmatā “Latvijas bākas” (2010. g.). Daudzi garāmgājēji pat nenojauš, ka tā ir pirmā navigācijas uguns Rīgas ostā un viena no pirmajām navigācijas ugunīm Latvijas teritorijā. Tā iedegta 1863. gadā un kalpojusi līdz pat 1998. gadam, kad tās vietā uzstādīja jaunu torni.

Maija Frīdberga: – Šī mazā bāciņa ir unikāls tehnikas piemineklis, ar ko Rīga varētu lepoties.

– Kā tapa pirmā Arvja grāmatiņa par bākām? Tas taču vēl bija tālais padomju laiks, bākas atradās militāristu uzraudzībā, tāpat kā ievērojama daļa no piejūras teritorijām.

– Arvja bāku grāmatiņa “Zvaigznes krastā” iznāca 1985. gadā izdevniecības “Zinātne” sērijā par zinātnes un tehnikas pieminekļiem. Ja pašķirstām grāmatu, Latvijas bākām tajā atvēlēta šķietami neliela vieta. Lai

▶▶▶ 40. lpp.

►►► 39. lpp.

iedabūtu tās visas te iekšā un vēl ar krāsainām fotogrāfijām, bija jārakstā par pasaules bāku vēsturi. Tikai plašākā kontekstā toreiz varēja skart arī šos jautājumus, tā iekustinot Latvijas žurniecības vēstures publisku popularizēšanu. Kā Arvim toreiz radās šī ideja, tagad grūti pateikt. Viss, kas saistās ar jūru, viņam jau bija asinīs, un, sēžot dažādos kantoros, no darba brīvajos brīžos (un ne tikai) viņš tam sāka pievērsties arvien vairāk. Tā dzima iecere apceļot jūras piekrasti, lai iepazītu visas Latvijas bākas. Sākumā pat nebija domas rakstīt grāmatu par bākām, uz to nedaudz vēlāk pamudināja fotogrāfs Pēteris Korsaks, kurš nopietni pētīja fotovēsturi, šķiet, arī viņa šai tēmai veltītā grāmata tad bija jau iznākusi. Korsaks teica: "Klausies, tas taču ir unikāls materiāls, kas noteikti jāpublicē!" Ar to arī āķis bija lūpā, jo jūras stāstu uzmetumi Arvim jau bija sakrājušies. Šajā stadijā tie lielākoties arī palikuši...

1984. gadā Arvis strādāja Daugavas ūdenskrātuvju ekspluatācijas pārvaldē un, pateicoties darba vietas atbalstam, viņam izdevās tikt pie visām tobrīd nepieciešamajām dažādu *orgānu* atļaujām apceļot Latvijas jūras piekrasti.

– Jaunākās paaudzes lasītājiem tagad grūti iedomāties, ka visa Rietumlatvijas piekraste būtībā bija slēgta, jo tur bija atklātā jūra un PSRS rietumu robeža.

– Jā, šķiet, ka jau pie Bērziema bija robežsargu postenis un tālāk varēja braukt tikai ar īpašām atļaujām. Nepietika ar to, ka uzrādīji caurlaidi, robežsargi vēl kaut kam zvanīja un pārbaudīja, vai tā nav viltota. Patiesībā tas bija diezgan riskants piedzīvojums – brauciens uz slēgto zonu ar visu ģimeni mazajā *Grietīņā*, kā mēs mīlīgi toreiz saucām savu žigulīti.

Atceros, ka nakšņojām Kolkā. Nākamajā dienā iznāca tikties ar robežsargu priekšnieku, jo valsts robežzonā režīms bija ļoti stingrs. Taču mums bija izdevies jau iepriekšējā vakarā pa kluso jūrmalā visu safotografēt... Katrai bākai bija paredzēta sava krāsu filmiņa, kad tā bija izfotografēta, Arvis filmiņu noslēpa kaut kur dziļi produktu somā.



– Labi gan, ka jūs kā imperiālistu spieģus toreiz nenokāra un nearestēja!

– Tā jau varēja arī notikt. Kad otrā dienā no rīta pieteicāmies pie robežsargu priekšnieka, viņš mums norādīja, kur un kad drīkstam Kolkā staigāt. Ne pa labi, ne pa kreisi – tikai taisni bākas virzienā! Kad Arvis naivi pajautāja, vai šeit drīkst arī fotografēt, priekšnieks bargi noteica: "Ko jūs – traki esat? Nekādā gadījumā!"

Tā nu arī pie pārējām bākām darījām tāpat – mēs ar meitu Kristīni staigājām pa pludmali, lasījām gliemežvākus, bet Arvis mūs fotografēja. Kad bija kaut daļēja pārliecība, ka neviena tuvumā nav, viņš izvilka fotoaparātu ar krāsu filmu un fotografēja bākas. Lībiešu krasts un jūras mala arī tolaik nebija bieži apdzīvota, atpūtnieku tur praktiski nebija. Užavas bāku, piemēram, nemaz nebija tik viegli nobildēt – stāvajā krastā to aizsedza priedes, saskatāma bija tik no jūras puses.

Braucot uz Akmeņraga bāku, ar mašīnu iesēdāmies pamatīgā pelķē, ceļš tur bija briesmīgs. Lauzām zarus, bāzām žigulītim zem riteņiem, kaut kā tomēr laimīgi izdevās izkļūt ārā. Toreiz taču mobilo telefonu nebija, lai piezvanītu, palīdzību meklējot, un, pat ja būtu, kam tu aizliegtajā zonā zvanīsi?

Jūrkalnē Arvis gribēja meitai parādīt stāvkraustu. Pie baznīcas sirms

vīriņš grāba lapas, nolēmām viņam pavaicāt, uz kuru pusi jāiet. Večuks atsmej: pa kreisi ir robežsargi, tie vispirms brīdina un tad šaun. Pa labi ir raķetnieki, tie šaun bez brīdinājuma! Stāvkraustu apmeklējām 2000. gadā, tad gan izstaigājām vietas, uz kurām 1984. gadā iet bija liegts, jo toreiz vēl pastāvēja dzelzs priekšsargs, Berlīnes mūris, un pastāvošā vara robežsargu un raķešu karaspēka veidolā noteica un stingri kontrolēja pārvietošanās brīvību arī Latvijā. Par šīm lietām tagad daudzi pat nezina vai ir sen jau aizmirsuši.

Bija mums piedzīvojums arī Pāvilostā, kur nakšņojām. Mūs apsoliāja aizvest līdz jūrai, kur var atrast kādu izskalotu dzintaru, taču tika arī piekodināts, lai vieni īpaši apkārt neklejojam, vietējiem iedzīvotājiem par pamanītajiem svešiniekiem esot jāziņo, pat ar visiem dokumentiem un saņemtajām atļaujām kabatās esot jāuzvedas piesardzīgi!

Jau prombraucot pilsētas grāmatnīcā pamanījām Latvijas administratīvā iedalījuma karti, kura Rīgā tolaik bija liels deficīts. Tā kā mūsu karte bija ļoti nolieta, nolēmām nopirkt divus jaunus eksemplārus. Ejot uz mašīnu, atskatījāmies un redzējām logā veikala pārdevēju ar telefona klausuli rokā kādam zvanām un cieši vērojam mūsu *aizdomīgo* auto, kura numuri pa logu bija labi saredzami.

Toreiz pabijām arī Sīkragā, Košragā un Vaidē.

– Vēl gluži nesen pāršķirstīju Arvja grāmatu par Bolderāju kā Rīgas galveno nomali. Jāatzīst, ka tā ir ļoti interesanta un aizraujoša lasāmviela.

– Arvja vectēvs un tēvs bija jūrnierki, pats viņš bija bolderājietis, ar jūru cieši saaudzis un pie tās izaudzis. Tā ir Arvja dzimtā puse, un par to viņš rakstījis ar lielu mīlestību. Ja grāmata par Rīgas ostu vairāk bija izpētes materiāls, tad grāmatai par Bolderāju un Daugavgrīvu līdzīnāk tas, ko tagad dēvē par *cilvēka faktoru*.

Par bērnības laiku un to gadu Daugavgrīvu Arvis stāsta arī aprakstā “Trīs atbrīvošanas”, kas palicis npublicēts. Tie ir nelieli atmiņu zibšņi par pieredzēto un novēroto, bet caur viņa skeptiski ironisko šodienas pasaules skatījumu. Ir saglabājušās viņa daudzu gadu garumā rakstītās dienasgrāmatas. Viņš mēģināja rakstīt arī stāstus par jūras tēmu. Žurnālā “Liesma” astoņdesmito gadu beigās dažus no tiem publicēja (“Jaunais gads Baijablankā” u.c.) Tolaik Arvis pat tika “Liesmas” jauno autoru laureāta godā un balvā saņēma cukurtrauku ar uzgleznotu bezdelīgu! Pats gan ar savu literāro veikumu nebija īsti apmierināts, viņš bija ļoti paškritisks.

– Arvis bija pazīstams ar tādiem jūras dzīves vērotājiem un ataiņotājiem kā Olafs Gūtmanis un Egons Līvs...

M. F.: Ar Gūtmani mazāk, bet ar Egonu Līvu viņi bija domubiedri. Iepazinās kādā literārā vakarā A. Upīša muzejā Rīgā, kurā Līvs uzstājās ar priekšlasījumu. Arvis tobrīd ļoti meklēja kādu domubiedru ar līdzīgām interesēm, un pēc pasākuma oficiālās daļas viņi ātri atrada kopīgu valodu un abiem interesējošās sarunu tēmas. Vēlāk viņi daudz sadarbojās, meklējot vecos jūrnierkus un pierakstot viņu atmiņu stāstījumus, arī apzinot un sakārtojot bijušo jūrnierku atdusas vietas. Arvis mājās veidoja īpašu kartotēku ar informāciju par jūras lietām, vēlāk tā lieti noderēja, strādājot pie Latvijas jūrnierības vēstures enciklopēdijas. Enciklopēdija iznāca 1998. gadā kā daudzu autoru liels un nozīmīgs kopdarbs.



– Un kā ar Jūrnierības vēstures kopu un Gadagrāmatu?

– Kādus gadus Arvis strādāja Latvijas Kultūras fondā, kuru vadīja Imants Ziedonis. Tā bija Arvja ideja – radīt tā paspārnē Jūrnierības vēstures kopu, kas varētu vienot cilvēkus ar līdzīgu interesi par jūras lietām, kopas ietvaros varētu nodarboties ar vēstures un to cilvēku likteņu izpēti, kuru mūžs bijis saistīts ar jūru. Šīs idejas dedzīgs atbalstītājs un līdzautors bija Egons Līvs. Vēl varēja sastapt kādus vecos jūrnierkus, izzināt viņu likteņus un dzīves gājumu, tā bija vēl dzīva mūsu neizpētītā vēsture. Arvis bija ļoti satraucies pirms kopas dibināšanas pasākuma. Vai kāds maz atnāks? Vai kādu tas

interesēs? Uz Jūrnierības vēstures kopas dibināšanas sapulci 1988. gada 4. novembrī atnāca vairāk nekā 200 cilvēku – “tie, kam tuva latviešu jūrnierības slavenā pagātne, sāpīga tagadne un svarīga nākotne”, lasām Arvja dienasgrāmatā. Gaisā jau vēdīja lielo pārmaiņu vēji. Kopā ar Egonu Līvu tika lolota arī ideja par Jūrnierības gadagrāmatas izdošanas atjaunošanu (tā sekmīgi turpina iznākt katru gadu līdz pat šim brīdim) un par nepieciešamību uzrakstīt jūras lietu vēstures enciklopēdiju.

Bija arī kāda drastiska epizode Valdemāra ielas sakarā. Valdība jau bija oficiāli pieņēmusi lēmumu par Rīgas ielu agrāko nosaukumu

▶▶▶ 42. lpp.

▶▶▶ 41. lpp.

atjaunošanu, taču realitātē nekas nenotika, viss stāvēja, kā stāvējis. Runas bija, darbu nebija. Kultūras fonds pasūtīja uzlīmes ielu plāksnīšu izmērā un atbilstošajā krāsā, Arvis saorganizēja četrpadsmit Jūras akadēmijas kadetus, un tie vienā naktī Gorkija ielu pārvērta atkal Krišjāņa Valdemāra ielā! Pēc tam palēnām Rīgas ielu nosaukumus sāka nomainīt oficiāli.

Sarunas turpinājumā man ļauts ieskatīties Arvja rakstīto dienasgrāmatu rindās. Tur jaušami *perestroikas* vēji, TV raidījuma "Labvakar" tā brīža lielā popularitāte, kontaktēšanās ar dažādiem ļaužiem jūrniecības vēstures sakarā, ir arī pārdomu rindas par svarīgiem tolaik notiekošiem politiekonomiskiem procesiem. Netrūkst arī piezīmju par ģimeniskām rūpēm un visai ikdienišķiem, bet Arvim tobrīd svarīgiem dzīves mirkliem un notikumiem. Ar Maijas atļauju nocītēšu šeit trīs nelielas epizodes no dienasgrāmatas, daļēji saglabājot Arvja oriģinālo rakstības un izteiksmes stilu. Pārceļamies uz mirkli nu jau tālajā 1988. gadā, 20 gadu senā pagātnē!

29. jūlijs, piektdiena

Naktī, liekas ap 2.00, mani pamodināja ļoti spēcīgs vējš. No rīta brāza pamatīgi...

Vello, Varis, Krūmiņš & Co centās atvest dēļus no kolhoza zāģētavas līdz upmalai. Neizdevās.



Radio un TV ziņoja, ka Latv. kausa izcīņā, nākot no Pērnavas uz Rīgu, starp Garcimu un Daug. grīvu krastā izsviestas 5 jahtas, kas nav paspējušas ienākt Daugavā. Viena pazudusi. 1 noslīcis, 4 pazuduši.

"Spaniel" kas tajā brīdī bijis ceļā uz Poliju, iztaisījis overķīli (!!!) un atgriezies Rīgā.

7. aug., svētdiena

Mēģināju strādāt pie latv. kuģu puiķas piedzīvojumiem – gribēju viņu iedzīt ar "Selgu" Amazonē, bet nekas nesanāca. Pārāk didaktiski un vienmuļi, trūkst sižeta sarežģījumu.

Kam brādā manu rudzu lauku,

Un saki, ka tas mūsu ir!

(No lapiņas, ko atradu grāmatā. Pats esmu pierakstījis.)

18. augusts

Papildinājums H. L. biogrāfijai, kuru diemžēl nezināju, rakstu gatavojot. Kad vecais kungs 39 beigās, Francijai jau karojot ar Vāciju, pa trasi Fr. – Anglija – Norvēģ. – Zviedrija – Somija – Igaunija atgriezās Latvijā, franču militārais atašejis Zviedrijā viņam piedāvāja komandiera posteni uz Franc. zemūdenes. Piedāvājums jau bijis saskaņots ar Parīzi.

"Ja es būtu šo piedāvājumu pieņēmis, tad es būtu krievu sabiedrotais cīņā pret Vāciju... Bet es domāju, ka varu noderēt savai Latvijai..."

Liela un traģiska vētra, kas skāra mūsu burātāju likteņus, acumirklis par līdz galam neuzrakstītu stāstu, kurš palicis uzmetuma līmenī, un nezināma likteņa epizode no slavenā Hugo Legzdiņa dzīves – tādas rindas mums atstājis Arvis Pope savā dienasgrāmatā pirms 20 gadiem.

Viņš atstājis mums ne tikai rakstus un publikācijas par jūrniecības vēstures tēmu. Darbojoties Kultūras fondā un izmantojot dienesta stāvokli Daugavas ūdenskrātuvju ekspluatācijas pārvaldē, 1988. gada pavasarī Arvim izdevās noorganizēt pirmo Nāves salas pieminēkļa apkārtnes sakopšanas talku. Tajā aktīvi piedalījās Kultūras fonda Ikšķiles kopa. No Dienasgrāmatas: "Lielā talka Nāves salā... Paldies Dievam par jauko laiku! Un paldies talciniekiem! Kopumā bija ap 100 cilvēku, nekādi ne mazāk par 90. Pieminēkļa apkārtnē sakopta. Aizaugusi liepu aleja atbrīvota no traucējošiem kokiem. Atjaunotās piemiņas plāksnes svinīgi piestiprinātas agrākajā

vietā. Strēlnieku dziesmas un daudz ziedu... Uzskatu visu Nāves salas operāciju par būtisku savas dzīves sasniegumu."

1990. gadā no Kazahstānas mājup tika pārvestas Jūras spēku komandiera, pirmā latviešu tautības admirāļa Teodora Spādes mirstīgās atliekas un pārapbedītas Rīgas Meža kapos. Tā bija Jūrniecības vēstures kopas iniciatīva, un tika paveikts svētīgs darbs. No Dienasgrāmatas: "Pārapbedīšana notika svētdien, 29. aprīlī, Latvijas lielo cerību pavasara saulei spoži spīdot. To vadīja mācītājs Juris Rubenis, dziedāja vīru koris "Tēvzeme", spēlēja pūtēju orķestris "Rīga". Melni drapēto zārku šedz Latvijas Kara flotes karogs. Šķirstu nesa topošie latviešu kapteiņi un kuģu mehāniķi. Ap 3000 pavadītāju garā procesija uz brīdi apstājās pie prezidenta Jāņa Čakstes atdusas vietas. Pavadīt T. Spādi bija atnākuši arī pāri par simtu bijušo Kazahijas nometņu ieslodzīto. Bet ļoti daudziem šī pārapbedīšana bija simbolisks piemiņas brīdis viņu PSRS stepēs, tuksnešos, taigā un tundrā nobendētajiem tuviniekiem. T. Spādes mirstīgās atliekas ir pirmās, kas pārvestas no valsts, kuru necilvēcīgā

vara bija pārvērtusi par veselu tautu iznīcināšanas vietu."

1990. gadā Arvis Pope uzrakstīja scenāriju Videocentra dokumentālajai filmai "Helēna Faulbaums" bojāja". Gadu iepriekš tika organizēta filmēšanas ekspedīcija ar jahtu "Bravo" uz Skotijas piekrasti, kur 1936. gadā lielā vētrā gāja bojā Latvijas tvaikonis "Helēna Faulbaums" un 16 kuģa jūrnieki. Starp citu, internetā joprojām atrodams neliels raksts, kas par šo filmēšanas ekspedīciju tika publicēts laikrakstā "The Herald" 1989. gadā.

Nozīmīgākais Arvja Popes mantojums, kas atstāts mums visiem, ir grāmatu veidolā. Īsa pasaules bāku vēsture un Latvijas bākas grāmatīnā ar visai poētisku un skaistu nosaukumu "Zvaigznes krastā" (1985). Nākamā ir "Burinieku gadsimts Latvijā" (1989) – par lielisko jūrniecības uzplaukuma laiku mūsu jūras piekrastē, kad tika būvēti daudzi burinieki un uz *koka kuģiem brauca dzelzs vīri*. Līdzdalība Latvijas jūrniecības vēstures enciklopēdijā (1998) tapšanā. Nākamā grāmata ir aizraujoši interesants stāsts par Rīgas ostas vēsturi – "Rīgas osta deviņos gadsimtos"

(2000). Daugavgrīvas cietokšņa un Bolderājas pagasta vēsture ar nosaukumu "Rīgas galvenā nomale" (2005) ir ne tikai interesantu vēsturisku faktu un notikumu pārpilna, tajā jūtams arī pats autors un viņa pasaules redzējums. Lūk, ko Arvis Pope raksta savas grāmatas par Bolderāju ievadā:

"...vēsture ir interesanta! Interesantāka par lielāko daļu romānu, kuru autoriem nav bijis ne laika, ne vēlēšanās noskaidrot, kā īsti toreiz bijis. Bez tam: pagātne turpinās mūsos, vai mēs to gribam, vai negribam. Tā ir mūsu matu krāsa un vietu skaits Saeimā, savrupmāja un plakanā pēda, iedzimtā plikpaurība un valsts robežas, alkoholisms un bailes no zagļiem, trimda un deportācija, latviešu leģions un vectēvs no Smolnija apsardzes... Pagātne ir izzināma, nākotne – nav."

Izdevniecības "Zelta grauds" vadītājs Artis Ērglis Arvi Popi nodēvējis par *tautvēsturnieku*. Un jāteic, ka šo precīzo un ciegpilno apzīmējumu Arvis ar paveikto un ar uzrakstītajām grāmatām ir pamatoti un godam nopelnījis! ■

Normunds Smaļinskis

Puse dzīves zem Latvijas karoga

Kamēr mēs vēl tikai gatavojamies savas valsts lielajai jubilejai, Igaunijā un Lietuvā simtgade nosvinēta jau februārī. Tāpēc šajā "Jūrniekā" saruna ar diviem igauņu jūrniekiem, kuri strādā uz kompānijas "Tallink" kuģiem zem Latvijas karoga. Kāds ir viņu redzējums par Latviju un Igauniju, par savu dzīvi un darbu, kas cieši saistīti ar abām valstīm, ko viņiem nozīmē vārds "patriotisms"?

Mūsu kuģi tik labi iederas Rīgas ainavā

"Man šķiet, ka mūsdienās, kad robežas pamazām zūd, patriotisms vairāk ir saistīts tieši ar cilvēka darbu, attieksmi, ar atbildību par savu darbu. Tas, protams, neizslēdz apziņu, kas tu esi, no kurienes nāc, kādai tautai piederī, saka kapteinis Indreks Leps, kurš vada zem Latvijas karoga reģistrētus kuģus.

Jūra Indreka Lepa dzīvē bijusi, kopš vien viņš sevi atceras, jo dzimis Sāremā un jau sešu gadu vecumā

sācis nodarboties ar burāšanu. "Savulaik biju PSRS jaunatnes izlasē, vēlākos gados esmu bijis Eiropas, Igaunijas, Latvijas, Lietuvas, Somijas čempions. Jūra visu laiku ir bijusi kā daļa no manis un manas dzīves. Mācījies Pēterburgā, Makarova Jūras akadēmijā, un pēc akadēmijas 1996. gadā sāku strādāt kompānijā "Tallink". Mācību laikā iznāca strādāt arī uz burinieka "Mir", tā bija ļoti vērtīga pieredze," atceras kapteinis I. Leps.

Ar "Tallink" kuģiem Indreks Leps "nokuļojis" visu ceļu no trešā stūrmaņa līdz kuģa kapteinim. Strādājis

gan Tallinas – Stokholmas, gan Tallinas – Helsinku līnijā, bet līnijā Rīga – Stokholma atgriezies kopā ar kuģi "Romantika" pagājušā gada sākumā. Pašlaik kapteinis vada kuģi "Isabelle".

"Gan "Romantikas", gan "Isabelles" kapteiņiem un vecākajiem virsniekiem ir tiesības ieiet Rīgā un Stokholmā bez loča. Šī Zviedrijas atļauja ir svarīgs profesionāls panākums, jo, lai to saņemtu, ir jābūt noteiktai profesionālai pieredzei, jānokārto vairākas pārbaudes un nopietni

▶▶▶ 44. lpp.

▶▶▶ 43. lpp.

eksāmeni. Viens no galvenajiem pārbaudījumiem ir tukšas kartes aizpildīšana ar visām Stokholmas arhipelāga salām, dzīļumiem, bojām un visiem citiem elementiem, kas nepieciešami drošai kuģošanaī," skaidro I. Leps.

Gan "Romantika", gan "Isabelle" ir reģistrēti zem Latvijas karoga, un kapteinis I. Leps saka, ka šobrīd pusi dzīves viņš juridiski pavada Latvijā, jo divas nedēļas strādā uz kuģa, bet divas nedēļas atpūšas krastā. "Rīgā es jūtos kā mājās, turklāt man šķiet, ka mūsu kuģi – tā ir daļa no Rīgas. Tie tik labi iederas Rīgas ainavā, piedod dinamiku skatam uz ostas pusi! Kuģi Rīgas ostā, līdzīgi kā Tallinas, Stokholmas un Helsinku ostās, ir daļa no pilsētas, tās kultūras un vēstures," saka kapteinis.

Viņš uzskata, ka, strādājot uz kuģa, nacionalitātei nav būtiskas nozīmes. "Gan uz "Romantikas", gan "Isabelles" 75% komandas ir cilvēki no Latvijas, 25% no Igaunijas. Latviešiem un igauņiem ir daudz kopīga, mūsu

vēsture un valstu attīstība ir līdzīga. Atšķirīga ir valoda, taču uz kuģa darba valoda ir angļu. Bet mēs runājam gan latviski un igauņiski, gan krieviski un zviedriski. Igauniem uz kuģa ir latviešu valodas kursi – gan aiz cieņas pret Latviju, gan arī tādēļ, lai mēs cits citu labāk saprastu."

Kapteinis I. Leps saka atzinīgus vārdus par Latvijas cilvēkiem, kuri strādā uz "Tallink" kuģiem: "Esmu pārliecinājies par to, ka latvieši ir strādīgi, apzinīgi, uz viņiem var paļauties. "Tallink" ir atbildīgs darba devējs, cilvēkiem patīk te strādāt, tādēļ viņi strādā apzinīgi un ar prieku. Man patīk arī mūsu sadarbība ar Latvijas Jūras administrāciju – tur strādā ļoti profesionāli un ļoti principiāli speciālisti. Var redzēt, ka viņi lepojas ar savu darbu. Viņi mūs pārbauda, kontrolē, taču kopā mēs darām vienu darbu, jo esam par jūru un par drošiem kuģiem."

"Karogs, himna – tas mums katram ir asinīs un sirdī, valsts jubileja – tas ir tāds pacilājums, sevis un savas zemes apzināšanās. Bet ikdiena ir

darbs, un mans darbs ir jūra. Igaunijā ir mana ģimene un mani draugi, bet tas laiks ir īss un paskrien ātri. Es lepojos ar to, ka ikdienā strādāju uz Latvijas karoga *ro-ro* pasažieru kuģa," uzsver I. Leps.

Sagaidot mūsu valsts simtgadi kapteinis Rīgai novēl vēl vairāk kruīza kuģu un attīstītu infrastruktūru: "Cilvēks savu ceļojumu nesāk tad, kad uzkāpj uz kuģa klāja, ceļojums sākas, ierodoties terminālī. Mēs redzam, kādi ir termināļi, piemēram, Helsinkos, Stokholmā un Tallinā – droši, ērti un skaisti. Tās ir nozīmīgas investīcijas, kas iespēju robežās būtu novēlamas arī Rīgai un Latvijai. Rīgas osta ir skaista vietā, kur kuģi tik labi iekļaujas pilsētas panorāmā. Un arī jahtu osta. Es novēlu, lai attīstība turpinās, lai tā ir vēl efektīvāka un straujāka, lai Latvija vienmēr var lepoties ar savām ostām un kuģiem tajās!"

Mēs esam kā grāmatas vienā plauktā

"Man ļoti patīk Rīgas koka apbūve, koka mājas Ķīpsalā, Pārdaugavā. Man patīk iztēloties, ka es tur dzīvoju, patīk sajusties kā vietējai, nevis uzskatīt sevi par tūristu!" saka Marje Metsa, kura strādā uz Latvijas karoga kuģa "Romantika".

Viņa stāsta, ka kompānijā "Tallink" sākusi strādāt jau studiju gados, mācoties Tallinas universitātē. Sākotnēji tas licies ļoti interesants vasaras darbs, taču iepaticies tik ļoti, ka vairs negribējies šo darbu mainīt. "Man patīk, ka uz kuģa kolektīvā valda tādas ģimeniskas attiecības. Turklāt man šis darbs nekad neapnīk, jo, kad esmu krastā, lasu lekcijas Igaunijas Jūras akadēmijā. Abas šīs lietas ir savā starpā saistītas un papildina viena otru, tā ir nepārtrauktas attīstības iespēja," skaidro Marje.

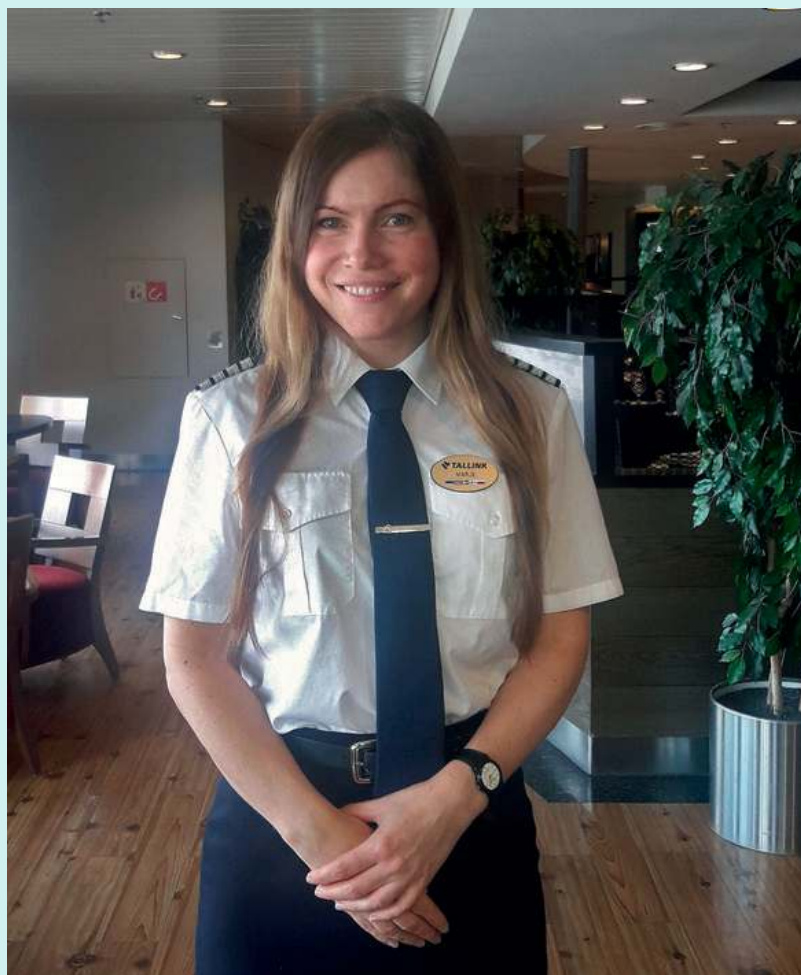
Marjei ir bakalaura grāds filoloģijā un maģistra grāds psiholoģijas nozarē, ko angļiski sauc "organizational behavior", bet latviski grūti iztulkot, varbūt "organizācijas un cilvēka uzvedības mijiedarbība". Lekcijas psiholoģijas menedžmentā, ētikā un uzvedības kultūrā Marje lasījusi ne tikai Igaunijā, bet kā vieslektore arī citās valstīs, tai skaitā Latvijas Jūras



akadēmijā. "Man ļoti patika strādāt ar latviešu studentiem, viņi ir tik atvērti un aktīvi, ar viņiem viegli strādāt! Vēlāk es ar savu latviešu draugu atbalstu nonācu kā vieslektore Roterdamā, un arī holandieši saka, ka ar latviešiem ir viegli sadarboties. Arī uz Rīgas – Stokholmas līnijas kuģiem strādājam kopā – igauņi un latvieši. Man nepatīk stereotipi, bet par latviešiem kuģa komandā varu teikt, ka viņi turas kopā, atbalsta cits citu, ir atvērti un parasti saka, ko domā. Tas padara komunikāciju vieglāku, cilvēkam jau tāpēc ir dota valoda, lai visu varētu izrunāt. Es katru dienu kaut ko mācos, un tas ir ļoti labi. Esmu zinātkāra, man patīk visu laiku kaut ko mācīties!" tā Marje.

Uz kuģa viņa jau ilgāku laiku strādā par viesnīcas vadītāju, pašlaik aizvieto intendantu un pilda viņa pienākumus. "Es runāju krievu, angļu, somu un zviedru valodā, saprotu norvēģiski un mazliet varu runāt spāniski. Esmu bijusi vieslektore Kostarikā, tur cilvēki ir ļoti pacietīgi, viņiem ir daudz laika un nekur nav jāsteidzas, un viņi ir gatavi ilgi runāt, skaidrot un uzklaušīt, kamēr esam sapratušie. Es mācos arī latviešu valodu. Pirms kāda laika Tallinā mācījos intensīvajos latviešu valodasursos, bet daudz nācās izlaist darba dēļ. Tagad mācos kursus uz kuģa, mūsu pasniedzējs ir Guntars Godiņš, viņš māca ļoti labi, palīdz apgūt valodu ar praktiskiem piemēriem. Kuģis ir brīnišķīga darba vieta, jo šeit ir tik daudz dažādu cilvēku – dažādi pēc vecuma, pēc izglītības, iepriekšējās pieredzes. Ir iespējams uzklaušīt daudz dažādu viedokļu! Tu runā ar cilvēkiem no dažādām vietām un it kā ceļo! Mēs patiesībā esam kā grāmatas vienā plauktā – katrs citāds, bet visi tik interesanti."

Katru otro dienu kuģis "Romantika" ienāk Rīgas ostā. "Katru reizi nokāpt krastā neiznāk, taču brīvajā laikā mēs to noteikti darām. Mums jau ir sava tradīcija – ejam astoņu, desmit cilvēku liela grupa kaut kur pusdienās, katru reizi citā vietā. Tā iepazīstam gan kultūru, gan virtuvi, vērtējam servisu no profesionālā viedokļa, arī aizgūstam idejas. Turklāt man, kā jau minēju, ļoti patīk Pārdaugava ar koka apbūvi, es vedu



līdzī savu velosipēdu un ar to varu paspēt apbraukāt daudzas skaistas vietas. Vasarā esam pabijuši Jūrmalā. No Latvijas pilsētām vēl ļoti jauka ir Liepāja – nu jā, tur arī ir koka apbūve! Man noteikti gribas aizbraukt uz Ventspili, man tuvākas pilsētas, kas atrodas pie jūras. Tā laikam ir visiem jūrnikiem – šķiet, ka pilsētās pie jūras ir vairāk gaisa. Igaunijā man ļoti patīk Tartu. Tā gan nav pie jūras, taču ir tāda sajūta, ka šajā pilsētā laiks būtu apstājies, arī cilvēki liekas kā no aizgājušiem laikiem – tādi mierīgi, nosvērti."

Dienā, kad Igaunija svinēs savas valsts simtgadi, Marje būs darbā. "Zinu, ka mums būs kolosāla torte. Vienmēr, kad ir svētki, mūsu konditori cep tortes. Torte noteikti būs arī Latvijas jubilejā. Man patīk, ka latviešu konditori nebaidās tortēm

pievienot dažādas lietas, kas it kā nebūtu iedomājamas, piemēram, brokastu pārsļas vai piparkūkas, vai vēl ko citu. Viņi nebaidās eksperimentēt! Vispār latviešu pavāri jebkuram ēdienam labprāt pievieno dažādas garšvielas, ēdienu garša ir daudz izteiktāka un spēcīgāka," atzīst Marje.

Jubilejas gadā Marje gan latviešiem, gan igauņiem novēl draudzību un mīlestību, novēl savu tautu izjust kā savu ģimeni. Ja gadās nepatīkamas lietas, jāmēģina tās uztvert mierīgi un, pats galvenais, visu izrunāt – gan labo, gan sliktu, jo tieši sarunas cilvēkus garīgi bagātina. "Un vēl – nebrauciet prom no savas zemes! Tas ir patriotisms – palikt savā zemē arī tad, ja zini, ka citur varēsi pelnīt vairāk un dzīvot labāk. Vienmēr atgriezieties, kā to dara jūrniki," novēl Marje Metsa. ■

Kas zina, ko varam sagaidīt?

Nē, nē, slavenā Pāvilstas māja – kuģis pagaidām vēl neizkustināta stāv Pāvilstas kāpās, kaut pilnīgi mierīgi varētu arī peldēt kopā ar savu miljonārīpašnieku. Pagaidām vēl notiek cepšanās ap šo būvi. Kā jau pie mums Latvijā ierasts, ģemšanās turpināsies, kamēr nāks kas jauns, varbūt vēl skandalozāks, un tad visi pārmetīsies uz jauno tematu, aizmirstot jau gana *apžēlāmā* un apnikušo kāpu kuģa lietu. Tomēr vajadzētu būt modriem un atcerēties, ka mūsu jūras piekraste ir piecsimt kilometru gara, un šajos kilometros, iespējams, top ne viens vien kuģmājas projekts. Arī likumdevējiem nevajadzētu snaust un padomāt, kas notiks, ja kāds miljonārs nopietni ķersies, piemēram, pie peldošas pilsētas vai vairāku pilsētu attīstības projekta Latvijas upēs, ezeros vai kanālos.

Jāpalūkojas tikai uz to, kas notiek pasaulē, un idejas nebūs grūti atrast. "Mēs domājam, ka ilgtspējība uz ūdens var darboties pat labāk nekā ilgtspējība uz sauszemes," paziņojis Nīderlandes kompānijas "Olthuis" arhitekts Koens Olthuiss, kura firma ir izstrādājusi desmitiem peldošu dzīvojamo un biroju ēku projektus visā Nīderlandē. Tikai Amsterdamas ūdensceļos vien ir vairāk nekā 2000 mājiņu, un daudzas no tām tur uzradās jau 20. gadsimta vidū, kad pilsētā trūka dzīvokļu. Tolaik kravas kuģi tika pārveidoti par piemērotām dzīves telpām un novietoti gar kanālu malām, kas ļāva to īpašniekiem izvairīties no īres maksas un nodokļiem. Tagad vecos kuģus nomainījušas glītās mājas – kuģi, kas ieņemušas skaistākās vietas kanāla malā.

"Ir grūti atrast labu māju uz sauszemes," teic Poms Dīprē, kurš jau 20 gadus dzīvo 65 metrus garā un 20 metrus platā kuģī – mājā Nova Cura kanālā Amsterdamā. "Un, protams, šī ir skaista apkārtnē ar lieliskām 17. gadsimta mājām gar kanālu."

Līdzīgus projektus var atrast Roterdamā, Berlīnē, Hamburgā vai Beļgradā, arī okeānam Kalifornijā, Ņujorkā, Vašingtonā vai Sietlā.

Kā saka, piemēru netrūkst, vajag tikai uzdrīkstēties, un mūsu senās



Šis ir viens no pasaules kuģubūves inženieru piedāvātajiem risinājumiem peldošu māju būvei.

Rīgas kanāli kļūs par ērtiem dzīvojamajiem rajoniem, apdzīvota kļūs Lielupe pie Jelgavas un Jūrmalas. Ja kāds naivi domā, ka valsts un pašvaldību ūdeņos tik viegli nebūs attīstīt šādus un līdzīgus projektus, jo visur taču ir novilkta sarkanās līnijas, tad aizbrauciet uz Pāvilstu, kur stāv viens

liels piemērs, kā sarkanās līnijas pazūd likumu spraugās. Un tad vēl šī noslēpumainā Argota Lūsiņa it kā nejauši izteiktā frāze: "Jūs visu uzziņāsiet, kad pienāks laiks..." Īsti vīri pie pirmajām grūtībām neapstājas! ■

Anita Freiberga



Jaunie projekti kuģī – mājas Ijburgā, Amsterdamā.



Kuģis – māja Nova Cura kanālā Amsterdamā.



Kanāla vecā apbūve Amsterdamā.



Mūsu uzdevums apturēt neprātīgas tradīcijas

Organizācija “Sea Shepherd”, kas 2017. gada 25. septembrī atzīmēja pastāvēšanas 25. gadadienu, par galveno uzdevumu ir izvirzījusi apturēt pilotvaļu, tai skaitā Atlantijas balto delfīnu, masveida nežēlīgu izkaušanu, kas Fēru (Farēru) salās notiek divas reizes gadā – pavasarī un rudenī.

Paši Fēru salu iedzīvotāji nežēlīgos vaļu slaktiņus sauc par tradīciju, kas šeit pastāv jau kopš 10. gadsimta, kad, veicot asiņaino rituālu, jaunekļi tika iesvētīti vīru kārtā. Tolaik šī asiņainā tradīcija salas iedzīvotājiem palīdzēja izdzīvot, jo viņi pārtika no delfīnu gaļas. Diemžēl mūsdienās tradīcija joprojām pastāv, lai gan šāda asins izliešana nav nedz nepieciešama, nedz attaisnojama.

Vispirms vaļi un delfīni tiek iedzīti līcī, tad ar virvēm tos izvelk krastā. Un tad sākas slaktiņš: simtiem dzīvnieku tiek nogalināti ar cirvjiem, armatūru, harpūnām, mietiem un asiem āķiem, izdurot tos cauri vēderam un pārraujot galveno artēriju. Visam pa vidu dzirdami skaļi, bērnu kļedziniem līdzīgi, delfīnu pēdējie “atvadvārdi”. Viņi nemirst ātri un nemirst bez mokām, bieži vien, lai pārrautu dzīvnieka artēriju, ir vajadzīgi daudzi cirtieņi. Līča ūdens kļūst sarkans

no nevainīgi izlietajām vaļu un delfīnu asinīm.

“Gandrakap”, kā tiek saukta šī daudzus gadsimtus izdzīvojušā tradīcija, pavada līksmi uzvaras saucieni. Vīrišķība ir pierādīta, dzīvnieks ir



nokauts, asinis ir izlietas. Pēdējo gadu tendences liecina, ka šajos slaktiņos ar lielu degsmi iesaistās pusaudži, kuri tādējādi vecākiem un citiem saliniekiem pierāda savu vīrišķību. Asiņainajā tradīcijā mierīgi noskatās sievietes, kuras uz “asins svētkiem” atnākušas kopā ar savām jaunākajām atvasēm. Fēru salu iedzīvotāji uzskata, ka tie, kas protestē pret šādām vaļu medībām, neko nesaprot no tradīcijas, un visiem spēkiem cenšas aizstāvēt savas tiesības slepkavot dzīvniekus.

Dānijai piederošajās Fēru salās gandrīz 91% iedzīvotāju ir fērieši. Patiesībā kopš 1948. gada Fēru salas ir faktiski neatkarīga Dānijas province, tāpēc dāņu varas iestādes, neskatoties uz vides aizstāvju protestiem, it kā nevar ietekmēt delfīnu bēdīgo likteni suverēnajās Fēru salās. “Sea Shepherd” un “Greenpeace” vides

▶▶▶ 48. lpp.

▶▶▶ 47. lpp.

aktivisti vērsušies pie Dānijas varas iestādēm, Eiropas Padomes un Fēru salu administrācijas ar lūgumu izbeigt nevainīgo dzīvnieku bezjēdzīgo slepkavošanu. Nepieciešamo parakstu skaitu savāca, taču nezināmu iemeslu dēļ dokuments joprojām nav pieņemts. Iespējams, būs nepieciešams vēl vairāk aktivistu parakstu, jo salās ierodas ļoti daudz adrenalīna izslāpušu tūristu, lai paskatītos turienes "košāko izrādi".

Dzīvnieku tiesību organizācija "Sea Shepherd" ik gadus cenšas pievērst pasaules uzmanību pretrunīgi vērtētajam pasākumam, tomēr aktivistiem viegli neklājas. Tā, piemēram, 2017. gadā pieci aktivisti tika aizturēti brīdī, kad centās apturēt slepkavošanu. Arī "Greenpeace" gadiem ilgi nesekmīgi cenšas apturēt neētisko izklaidi. Lai mēģinātu slēpt "Gandrakap", maigi sakot, nepievilcīgās ainas, arvien pieaug ierobežojumi, kas aizliedz "Sea Shepherd" brīvprātīgajiem iekļūt Fēru salās.

"Operācija "Bloody fjords" ir vēsta pret Fēru salu un Dānijas iestāžu vienaldzību, kuras neko nedara, lai izbeigtu slaktiņus, un turpina popularizēt šo novecojušo tradīciju. Mēs izmantosim foto un video materiālus, lai plašsaziņas līdzekļos visiem rādītu slaktiņa bezjēdzību un cīnītos pret bezspēcību tiesu jomā un neieinteresētību politikajās aprindās," paziņojusi "Sea Shepherd".

Vidēji gadā tiek noslepkavoti aptuveni 1000 vaļveidīgo, bet 2017. gada statistika liecina, ka "Gandrakap" orgijās dzīvību zaudēja vairāk nekā 1600 dzīvnieku. Lai gan Dānijā pilotvaļu medības ir aizliegtas, Fēru salās tām dota zaļā gaisma, faktiski "Gandrakap" turpinās ar Dānijas valdības atbalstu, kas ir pretrunā Eiropas Savienības Dzīvotņu direktīvai (92/43/EEK) un Direktīvai par atbildību vides jomā (2004/35/EK).

Juridiski izaicinājumi

"Sea Shepherd" oficiāli ir iesniegusi Eiropas Komisijai lūgumu sākt pārkāpumu procedūru pret Dāniju, lai panāktu vaļu un citu vaļveidīgo nokaušanas aizliegšanu Fēru salās. ES direktīva aizliedz dalībvalstīm nogalināt vaļveidīgos, tomēr "Sea Shepherd" ir neapstrīdami pierādījumi,



ka Dānijas policijas, flotes un krasta apsardzes amatpersonas ir atvieglājušas un pat aktīvi piedalījušās "Gandrakap" orgijās.

"Lai gan Dānija apgalvo, ka Farēru salas ir suverēnas un nav pakļautas Dānijas un Eiropas Savienības noteikumiem, tai skaitā arī tiem, kas aizliedz vaļveidīgo nonāvēšanu, Dānijas flote un Dānijas policija ir piedalījušās "Sea Shepherd" aktivistu aizturēšanā, kad tie akcijas "Bloody fjords" laikā centās apturēt nežēlīgos slaktiņus, tāpēc Dānijas valdībai ir jāuzņemas atbildība par savu politiku, kas tieši atbalsta dzīvnieku slepkavošanu.

2017. gada maijā Eiropas Komisijai iesniegtie pierādījumi apliecina, ka Dānija ir pārkāpusi ES tiesību aktus, atvieglot un iesaistoties delfīnu nokaušanā Farēru salās. Diemžēl Komisijas noraidījums izskatīt lietu liecina, ka tā nav pienācīgi izskatījusi dokumentāciju un nevēlas pēc būtības risināt šo problēmu," teikts "Sea Shepherd" paziņojumā.

Neprāts zem tradīciju izkārtnes

Apmēram 50 tūkstoši Fēru salu iedzīvotāju pieprasa tiesības nokaut. Pagaidām viņi lepojas ar savu "uzvaru". Protams, pret tradīcijām jāizturas ar cieņu un pietāti, tās jākopj un jāsargā. Bet tradīcijas ir arī jāievēro, un šajā sakarā saliniekiem vajadzētu uzdot sev jautājumu: kā tad mēs šīs svētās tradīcijas ievērojam?

Vai tās vairs ir senās tradīcijas, ja to uzturēšanā tiek izmantotas motorlaivas, karakuģi, hidrauliskās vinčas, radiosakari un hidrolokatori? Tā vien šķiet, ka notiek senās kultūras izkropļošana un masveida slepkavošana. Kādreiz cilvēki nogalināja vaļus, lai izdzīvotu, bet tagad tas ir pārvērsts par izklaidi un sportu. Un to dara ļaudis, kuriem ir visaugstākie ienākumi uz vienu cilvēku Eiropā.

Fēru salu iedzīvotāji kļuvuši par tādām kā sērījveida slepkavām, kuri savu rīcību nenožēlo un pat nesaņem, kāpēc to vajadzētu nožēlot. ■

Atvērto durvju dienas – tā ir lieliska iespēja iepazīties ne tikai ar dzīvi augstskolā un Jūrskolā, bet arī uzzināt par LJA piedāvātajām iespējām un studiju programmām: kuģa stūrmaņi, kuģa mehāniķi, kuģa elektriķi, ostu vadība; par stipendijām un studiju maksas atlaidēm, kā arī par LJA vēsturi.

Viesi var satikt LJA un Jūrskolas vadības pārstāvjus, pasniedzējus un studentus, lai izrunātu visus interesējošos jautājumus.



Latvijas Jūras akadēmijas un Jūrskolas atvērto durvju dienas

- **2018. gada 21. martā**
- **2018. gada 25. aprīlī**
- **2018. gada 23. maijā**

LATVIJAS JŪRAS AKADĒMIJA

Flotes iela 12 k-1, Rīga, sākums plkst. 11:45, prof. J. Bērziņa (Studiju centra B1) auditorijā.

LJA JŪRSKOLA

Lielupes iela 1 k-8, Rīga, sākums plkst. 11:45.

Latvija 100

Tā - tava zeme, tava valsts,
Ko pats tu guvis cīņā garā.
Tu vienīgais tās sargs un balsts;
Tās liktenis guļ tavā varā.

To paša spēkiem kali tu,
Tu tēvu sapņiem veidu devi.
Cel, latviet, galvu augstāku
Un mācies cienīt reiz pats sevi!

VILIS PLŪDONIS

