



JŪRNIIEKS

NR. 1 (116) 2020



Augstākā jūrniecības izglītība Latvijā. Nākotne vai pagātne?

Jūrniecības
nozares 2019. gada
notikumu TOP 10

COVID-19 nonāvē
cilvēkus un plosa
globālās piegādes
ķēdes

Inovāciju granti
pavērs jaunas
iespējas studentiem



Jūrnieku izglītības un kompetences problēmas pasaulē.
Vai nepieciešami grozījumi STCW konvencijā?



LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048

E-pasts: lja@lja.lv

Valdes priekšsēdētājs 67062101

Sabiedrisko attiecību speciāliste

67062125, 26454516

LATVIJAS KUĢU REĢISTRS

Tālr. 67062165

E-pasts: kr@lja.lv

LATVIJAS JŪRNIEKU REĢISTRS

Tālr. 67099419

E-pasts: jr@lja.lv

HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tālr. 67062101

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

E-pasts: koai@lja.lv

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



@LVJurasAd

Saturs

LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 2 Jūrniecības nozares 2019. gada notikumu TOP 10
- 4 Notikumi. Janvāris – februāris
- 5 Pārrāvumi ražošanā plosa globālās piegādes ķēdes
- 7 Jūras spēku virsnieki piedalās taktiskā līmeņa jūras pretmīnu mācībās "Dynamic Move 2020"
2019. gadā Latvijā aizturēti trīs ārvalstu kuģi. Latvijas kuģa aizturēšana Zviedrijā atzīta par nepamatotu
- 8 Ēnotāji atzinīgi vērtē Ēnu dienu Latvijas Jūras administrācijā
- 9 Sarūpēti svētki audžubērniem
- 10 Jūra apēd Kurzemes krastus

IZGLĪTĪBA

- 11 Vai STCW konvenciju gaida pārmaiņas?
- 12 Inovāciju granti pavērs jaunas iespējas studentiem
- 16 Nekad neizslēdziet domāšanu!

JŪRĀ UN KRASŅĀ

- 20 Jauno prasību gaismā
- 22 "IMO 2020" kļuvusi par realitāti
- 24 Pieaug jūrnieku nolaupīšanas gadījumu skaits Gvinejas līcī
- 25 "Global Maritime Forum" apspriež nākamās desmitgades svarīgākos kuģniecības nozares jautājumus
- 27 Darba tirgus
- 29 Laimes spēle – nonākt pareizajā kompānijā un izvēlēties pareizo profilu

OSTAS

- 34 Izveidota VAS "Ventas osta"
- 36 Osta ir un paliks industriāla zona
- 38 Spēles noteikumi visiem ir vienādi
- 40 Statistika

BRĪVBRĪDIS

- 41 Hobiji, kas norūda ķermeni un prātu
- 42 Inženieris un zinātnieks, kurš izglāba tūkstošiem jūrnieku dzīvību
- 45 Klajā nāk pastmarka ar četrpustu buru motorkuģi "Eurasia"
Niedru skulptūru festivāls Randu plavās
- 47 Nogalinī pirmais vai tiksi nogalināts
- 48 Vecs joks, labs joks



Žurnāls "Jūrnīks". Latvijas Jūras administrācijas bezmaksas izdevums.

Iznāk 6 reizes gadā. Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048. Tālr. 67062125.

E-pasts: jurnieks@lja.lv. Redaktore: Anita Freiberga, tālr. 29229063.

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

Ilustrācijām izmantoti Sarmas Kočānes, Anitas Freibergas, Daiņa Ģelža, Gata

Diedziņa, Satiksmes ministrijas, Aizsardzības ministrijas, Latvijas Jūras spēku, IMO

publicitātes, youtube.com, IAMU, ICS, CMA, Greek News, GMF, Hamburg Messe, ITF, AFP, flickr foto, ārzemju preses foto materiāli. JA materiālus sagatavoja Sarmā Kočāne. Informāciju žurnālam apkopoja un sagatavoja Anita Freiberga, informācijai izmantoti ES, EP, EK, IMO, ITF, LETA, SM, RBP, LSEZ, IMO, WISTA, EU NAVFOR un ICS, kā arī ārzemju preses materiāli.

Nozares viedoklis netiek uzklausīts



2020.gada 18.februārī Ministru kabinets atbalstīja Izglītības un zinātnes ministrijas konceptuālo ziņojumu "Par augstskolu iekšējās pārvaldības modeļa maiņu" un uzdeva IZM sadarbībā ar atbildīgajām institūcijām īstenot piedāvāto risinājumu.

Šo reformu sakarā Latvijas Jūras akadēmija (LJA) ir nonākusi visai nepatīkamas situācijas priekšā, jo saskatāmi vairāki zemūdens akmeņi, uz kuriem varētu strandēt Latvijas augstākās jūrniecības mācību iestādes patstāvīga pastāvēšana. Vislielākā problēma ir tā, ka akadēmija nevarēs izpildīt konceptuālajā ziņojumā ietvertu kritēriju – lai augstākās izglītības iestāde atbilstu augstskolas statusam, ir jābūt vismaz 1000 studentiem. Akadēmijai pietrūkst, bet šo problēmu varētu lieliski atrisināt, ja LJA piepulcinātu augstskolu grupai, ko IZM iekļāvis izņēmuma statusā, kā, piemēram, Latvijas Nacionālo aizsardzības akadēmiju, Latvijas mākslas un kultūras augstskolas, Rīgas Juridisko augstskolu, Lutera Akadēmiju. Pēc būtības LJA atšķirībā no citām Latvijas augstskolām jau tagad ir īpašā statusā, jo jūrniecības izglītība ir starptautiski reglamentēta profesionālā izglītība, kas pakļauta Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) 1978. gada STCW konvencijas prasībām, tāpēc reizi piecos gados gan mācību programmas, gan mācību procesa uzraudzība tiek starptautiski auditēta. Ņemot vērā jūrniecības izglītības starptautisko regulējumu, jūrniecības darba grupa – VAS "Latvijas Jūras administrācija" Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns, Latvijas Jūras akadēmijas rektore Kristīne Carjova, Liepājas Jūrniecības koledžas direktors Vladimirs Dreimanis, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības prezidents Igors Pavlovs, Latvijas Jūrniecības savienības priekšsēdētājs Antons Vjaters, "Marine Service group" valdes priekšsēdētājs Aleksandrs

Abuzjanovs, "WT Terminal" valdes loceklis Andis Bunkšis, "LSC" izpilddirektors Aleksejs Sidorenko, "Novikontas" Jūras koledžas direktora vietnieks Dmitrijs Semjonovs un Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas izpilddirektors Artis Ozols – nosūtīja kopīgi parakstītu vēstuli izglītības un zinātnes ministrei Ilgai Šuplinskai, kurā lūdza iekļaut Latvijas Jūras akadēmiju izņēmuma augstskolu statusā, kas ļautu autonomi realizēt augstāko jūrniecības izglītību Latvijā, lai nodrošinātu Latvijas Republikas atrašanos IMO Baltajā sarakstā.

Diemžēl Latvijas jūrniecības izglītības ceļā ir vēl daži zemūdens akmeņi, starp tiem arī Rīgas Tehniskās universitātes spēcīgais lobījs un senā interese pievienot sev LJA, bet, lai kā to negribētos atzīt, vislielākā problēma jau 30 gadus ir pašu Latvijas jūrniecības mācību iestāžu konsolidācijas trūkums, un arī tagad, 2020. gada februārī, īsti nekas nav mainījies. Dzīvojam gluži kā Krilova fabulā par lidaku, gulbi un vēzi, kas vezumu vilka katrs uz savu pusi...

Jūrniecības nozare cēla priekšā argumentus, Satiksmes ministrija kā jūrniecību pārraugošā institūcija un ministrs Tālis Linkaits bija solījis atbalstu, tomēr viss velti, neviens nevēlējās šos argumentus sadzirdēt un tajos iedziļināties.

Latvijā ir aptuveni 12 tūkstoši aktīvo jūrnieku, kas ir gandrīz tikpat, cik Lietuvai un Igaunijai kopā, viņi ik gadus uz Latviju atved savus nopelnītus 354 miljonus eiro, jūrniekiem nedraud bezdarbs un 95% no LJA absolventiem strādā savā profesijā, taču arī šie nav pietiekami spēcīgi argumenti, lai Latvijas valsts nākotnes kaldinātāji tajos ieklausītos, tāpēc drīz vien varēsīm runāt tikai par Latvijas bagāto jūrniecības vēsturi.

Anita Freiberga, žurnāla redaktore

Jūrniecības nozares 2019.

Latvijas Jūras administrācija jau astoto gadu aicināja jūrniecības nozarē strādājošos vai kā citādi ar jūrniecību saistītos interesentus iesaistīties aizejošā gada jūrniecības nozares aktuālāko notikumu noteikšanā. Apkopojot iesniegtos priekšlikumus par aktuālākajiem notikumiem Latvijā, pirmo vietu pārliecinoši ieņēma ASV sankciju noteikšana Ventspils ostai un visi tam sekojošie pasākumi.



1. Ventspils brīvosta iekļūst ASV sankciju sarakstā, valsts paziņo, ka pārņem Rīgas un Ventspils brīvostas.



2. Latvijas jūrniecības simtgade. Latvijas Jūras akadēmijai 30 gadu, Ainažu jūrskolas muzejam 50 gadu, Latvijas Jūras spēkiem 100 gadu, Latvijas Jūrniecības savienībai 30 gadu, Latvijas Jūras administrācijai 25 gadi.



VO kapteinis Gunārs Trukšans.



RO kapteinis Arnis Smits.

3. Pabeigts Krievu salas termināļa otrais posms.



4. Darbu sāk jauns satiksmes ministrs.

5. Ventspils un Rīgas ostai jauns ostas kapteinis.



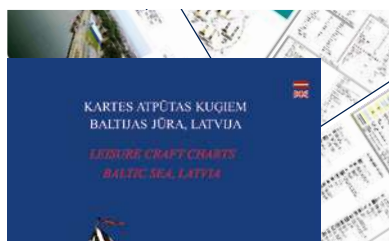
6. Irāna aiztur tankkuģi, kura apkalpē ir Latvijas jūrnieks.



7. "Skulte LNG Terminal" plāno Skultes ostā būvēt sašķidrinātās dabasgāzes termināli.



8. Rīgas brīvosta izstrādā jaunu attīstības programmu 2019.–2028. gadam.



9. Atjaunots izdevums "Kartes atpūtas kuģiem, Baltijas jūra, Latvija".

10. Jūras spēkiem jauns komandieris.



gada notikumu TOP 10

Izveidot jūrniecības nozares pasaules mēroga TOP 10 šoreiz tā arī neizdevās, taču ir vairāki notikumi, kas pelnījuši ievērību, piemēram:

Norvēģijas uzņēmumam "Aasen Shipping" tiek piegādāti pasaulē pirmie hibrīdpiedziņas pašizkraujošie beramkravu kuģi.



Jūrniecības industrija gatavojas IMO noteiktajiem ierobežojumiem sēra saturam kuģu degvielā, kas stājas spēkā 2020. gada 1. janvārī.



IMO sāk nepieciešamo grozījumu apzināšanu starptautiskās kuģošanas regulējumā saistībā ar autonomo kuģu (MASS) izstrādi.



Jaunas satelītsakaru sistēmas "IRIDIUM" pakalpojumu iekļaušana GMDSS sistēmā.

ASV kompānija "Sea Machines" demonstrē pirmo autonomo naftas savākšanas skimeri.

Notikumi. Janvāris – februāris

✓ 11. janvārī Latvijas Jūras akadēmijā notika 27. izlaidums, izglītības diplomus saņēma 81 absolvents.

✓ Latvijā notiek augstskolu pārvaldības modeļa reforma, kas apdraud LJA sekmīgu turpmāko darbību. Izglītības un zinātnes ministrijas ierēdņu nevēlēšanās ieklausīties jūrniecības nozares argumentos par saprātīgu risinājumu, piešķirot LJA izņēmuma statusu, visticamāk novedīs LJA pie pievienošanas Rīgas Tehniskajai universitātei.

✓ 11. februārī Ministru kabineta sēdē Satiksmes ministrijas valsts sekretāra amatā apstiprināta Ilonda Stepanova.



✓ 11. februārī valdība atbalstīja grozījumus Satiksmes ministrijas nolikumā, kas nosaka, ka SM būs valsts kapitāla daļu turētāja akciju sabiedrībā "Ventas osta". Pagājušā gada 18. decembrī Ministru kabinets izdeva rīkojumu par akciju sabiedrības "Ventas osta" dibināšanu un noteica, ka SM ir AS "Ventas osta" kapitāla daļu turētāja. SM nolikums ir papildināts ar informāciju, ka SM ir valsts kapitāla daļu turētāja AS "Ventas osta".

✓ 15. februārī satiksmes ministrs Tālis Linkaits kopā ar Lietuvas amatpersonām svinīgi sagaidīja pirmo kravas vilciena sastāvu atjaunotajā sliežu ceļa posmā no Mažeļkiem Lietuvā uz Reņģi Latvijā. Svinīgajā pasākumā piedalījās arī Lietuvas satiksmes ministrs



Jaroslavs Nerkevičs, Lietuvas Republikas valdības kanclers Aļģirds Stončaitis, kā arī Lietuvas dzelzceļa uzņēmuma "Lietuvas geležinkelii", "Latvijas dzelzceļa" un "Orlen Lietuva, PKN Orlen" vadības un nozares pārstāvji. Lietuvas dzelzceļš ar pirmo sastāvu no Mažeļkiem uz Reņģi veda "Orlen Lietuva" naftas produktus.

✓ Rīgas brīvostas pārvalde ir pabeigusi galvenā kuģu ceļa vēsturiskā krasta stiprinājuma jeb FG dambja pārbūvi. Tas atrodas Rīgas brīvostas teritorijā, Daugavas kreisajā krastā pie Ķīpsalas, un stiepjas 1,51 km garumā. Būvprojekta autors – inženieru birojs "Kurbada tilti", FG dambja pārbūves darbus pēc Rīgas brīvostas pārvaldes pasūtījuma veica AS "BMGS".

✓ Titula Goda liepājnieks saņemšanai šogad virzīs Liepājas ostas kapteini un Liepājas Jūrniecības koledžas pasniedzēju Eduardu Raitu. Titulu Goda liepājnieks piešķir kā apbalvojumu par sevišķiem nopelniem Liepājas labā, kas var izpausties valsts, pašvaldības, sabiedriskajā, kultūras, izglītības, zinātnes vai saimnieciskajā darbā.

✓ Rīgā notika diskusija par Liepājas ekonomikas attīstības perspektīvām līdz 2030. gadam. Diskusijā piedalījās Liepājas domes un LSEZ pārstāvji, LMT vadītājs Juris

Binde, bijušais LIAA vadītājs Andris Ozols, SEB bankas ekonomists Dainis Gašpuitis, UPB padomes priekšsēdētājs Uldis Pīlēns, SIA "Sakret" padomes priekšsēdētājs Andris Vanags, Eiropas Komisijas pārstāvniecības Latvijā vadītāja p.i. Andris Kužnieks, Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks Uldis Reimanis u.c. Sarunu gaitā skaidri izkristalizējās atziņa, ka Liepāja ir un būs spēcīgs reģionālās izaugsmes un attīstības centrs, ir radīts labs pamats un droši jāvirzās uz priekšu.

✓ Šā gada siltā ziema un bagātīgie nokrišņi veicina jūras piekrastes eroziju.

✓ Beigušas pastāvēt Latvijas Tranzīta biznesa asociācija un Latvijas Lielo ostu asociācija.

✓ 2020.gada janvārī, salīdzinot ar 2019.gada janvāri, par 28,8%, krities kravu apgrozījums Latvijas ostās: Rīgas brīvostā kravas samazinājušās par 25%, Ventspils brīvostā par 42,8%, reģionālajās ostās par 19,5%, vienīgi Liepājas ostai ir izdevies noturēties plusos – tur kravas pieaugušas par 0,5%. Kopumā Latvijas ostās pārkrautas 4031,5 tūkst. tonnu kravas, savukārt, "Latvijas dzelzceļa" kopējais pārvadāto kravu apjoms krities par 52,2%, bet tranzitkravas caur Latvijas ostām par 57,5%. ■

Pārrāvumi ražošanā plosa globālās piegādes ķēdes

Pasaule ir paļāvusies uz Ķīnu un tās rūpniecību, bet kopš 2020. gada janvāra pasaulei nākas apjaust, cik viegli viens vīruss paralizē ierasto kārtību un sistēmu pasaulē. 6. februārī no inficēšanās ar vīrusu mira ārsts Lī Veņlans, kurš jau 2019. gada 30. decembrī izteica pirmos brīdinājumus, bet toreiz policija viņu aicinājusi pārtraukt nepatiesu ziņu izpaušanu. Šodien nosaukt inficēto un mirušo cilvēku skaitu ir bezjēdzīgi, jo ik dienas tas arvien pieaug, tieši tāpat, kā palielinās to valstu skaits, kur atklāta inficēšanās ar nāvējošo vīrusu. Februāra beigās vīruss bija izplatījies vairāk nekā 25 pasaules valstīs, tas prasījis gandrīz 3000 cilvēku dzīvības, bet inficēto skaits tuvojas 80 tūkstošiem.

Masu mediji ziņo, kā pārrāvumi ražošanā plosa globālās piegādes ķēdes: trūkst rezerves daļu, izejvielu, un pašlaik nav iespējams prognozēt, kad koronavīruss norims, Ķīna atsāks darbu un vai vīruss skars arī citas pasaules valstis.

"Hyundai Motor" paziņoja, ka rezerves daļu trūkuma dēļ tiek pārtraukta ražošana Dienvidkorejā, kas ir lielākā ražošanas bāze. "Tesla", "Ford", "Nissan", "Hyundai", "Volkswagen", "Daimler", "Fiat" – tās ir tikai dažas no kompānijām, kuru ražošana cieš nepiegādāto rezerves daļu dēļ. Cieš tirdzniecības nozare, sākot no pārtikas un beidzot ar modi, cieš izklaides un tehnoloģiju industrija.

Nāvējošā vīrusa izplatība likusi slēgt pilsētas un rūpnīcas Ķīnā, un tās nespēj izpildīt savas starptautiskās līgumsaistības. Lai gan līdz 10. februārim vēl nebija paziņojumu, ka tiek slēgtas Ķīnas ostas, tomēr ostu ritmisku darbu kavēja ostas darbinieku trūkums, kas lika kuģiem atrasties piespiedu dīkstāvē. Kravu pārvadājumi uz un no ostām bija nepietiekami, jo kravas automašīnām bez īpašas atļaujas bija aizliegts iebraukt ostu teritorijā. Ostās lielā skaitā uzkrājās kravas, piemēram, Busanas ostā Dienvidkorejā, kas ir viens no lielākajiem konteineru pārkraušanas punktiem, jau par 78% bija pārsniegts parasti ostā esošais konteineru skaits.



Nozares analītiķi nākamās loģistikas problēmas paredz tad, kad, norimstot vīrusam, uzkrājušās kravas no ostām vajadzēs nogādāt pasūtītājiem. Tiek lēsts, ka 2020. gada 1. ceturksnī Ķīnas ostās, tai skaitā arī Honkongas ostā, kravu apjoms samazināsies vairāk nekā par sešiem miljoniem TEU, un tas ietekmēs arī konteinerkravu apjomu pasaulē.

Vairāki pēdējie gadi konteinerpārvadājumu tirgū nav bijuši īpaši veiksmīgi, un tagad arī uzliesmojušais koronavīruss neļauj tam atkopties, jo konteinerkravu pārvadātāji sakarā ar Ķīnas ostu izkrišanu no aprites un nepietiekamo kravu apjomu ir spiesti mainīt maršrūtus. Pasūtītājiem jārēķinās, ka kravu piegāde var aizkavēties pat par pāris mēnešiem. Tādas lielās konteinerkravu pārvadājumu kompānijas kā "Maersk", MSC, CMA CGM paziņojušas par reisu samazinājumu uz Ķīnas ostām.

BIMCO neparedz ātru izkļūšanu no krīzes

BIMCO pārstāvis Pīters Sanders: "Ja tiks izjauktas Āzijas iekšējās piegādes ķēdes, pirmais cietējs būs Āzijas

iekšējais konteineru pārvadājumu tirgus, kas ir lielākais pasaulē, bet tālāk nenovēršamas problēmas būs tālsatiksmes pārvadājumos uz Ziemeļameriku un Eiropu.

Daudzas kuģošanas kompānijas jau paziņojušas par preventīvajiem pasākumiem, tai skaitā reisu ierobežošanu un atcelšanu. Tai pašā laikā visi lieliski apzinās, ka gadījumā, ja Ķīna pārtrauks preču ražošanu, ātri atrodamas alternatīvas nebūs, jo ražošana pasaulē nav sagatavojusies šādam scenārijam. Vīruss parāda, cik pasaule ir atkarīga no Ķīnas rūpniecības un šīs valsts piegādes ķēdēm.

Februārī vēl nav vērojama vīrusa ietekme uz kuģu būvi, tomēr pastāv bažas, ka nākamajos mēnešos arī šī nozare tiks ietekmēta, galvenokārt tas attieksies uz balasta uģu attīrīšanas sistēmu un kuģu modernizāciju, ko pieprasa samazinātais sēra satura līmenis degvielā.

Beramkravu kuģu sektorā situācija varētu stabilizēties vienīgi pēc tam, kad Ķīnas tirgotāji atgriezīsies ierastajā graudu, ogļu, dzelzsrūdas ražošanas un piegādes tirgū."

Ierobežojumi jūrniekiem

Vīrusa dēļ jaunas prasības skar arī kuģus un kuģu apkalpes. Arvien vairāk pasaules valstu ostās tiek noteikta īpaša ziņošanas kārtība: 24 vai pat 48 stundas pirms ieešanas ostā kuģa kapteinim deklarācijā jānorāda,

▶▶▶ 6. lpp.

2019. gadā pieaudzis zem Latvijas karoga reģistrēto SOLAS kuģu skaits

Pagājušajā gadā SOLAS kuģu (SOLAS konvencijai atbilstošo kuģu ar bruto tonnāžu virs 500) skaits Latvijas Kuģu reģistrā pieaudzis no 19 līdz 25. Gada laikā no Kuģu reģistra izslēgti divi SOLAS kuģi, no jauna reģistrēti astoņi. SOLAS kuģu kopējā tonnāža sasniegusi 140 301.

Pavisam, pabeidzot 2019. gadu, Latvijas Kuģu reģistrā bija reģistrēti 330 kuģu, tai skaitā zvejas kuģi, dienesta kuģi, velkoņi, ledlauži, palīgflote.

Pieaudzis arī reģistrēto atpūtas kuģu skaits – no 666 līdz 678. Gada laikā izslēgtas trīs buru jahtas un sešas motorjahtas, bet no jauna reģistrētas 18 buru jahtas un trīs motorjahtas. ■

Hidrogrāfi izpildījuši plānoto, sezona turpinās arī ziemas mēnešos

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta speciālisti ar hidrogrāfijas kuģi "Kristiāns Dāls" un hidrogrāfijas kuteri "Sonārs" 2019. gada sezonā veikuši mērījumus 467 kvadrātkilometru platībā.

Saskaņā ar HELCOM plānu 2019. gadā bija jāveic mērījumi 450 kvadrātkilometru platībā. Sezonas laikā "Kristiāns Dāls" veica mērījumus ne tikai jūrā, bet arī Irbes šaurumā un Rīgas jūras līcī, savukārt "Sonārs" strādāja galvenokārt Rīgas jūras līcī, veicot mērījumus arī ostās, tai skaitā uzmērot Rīgas ostas pievedceļus.

Tā kā ziema ir netipiski silta, mērījumi ar kuteri "Sonārs" tika turpināti arī decembrī, janvārī un februārī. Savukārt uz "Kristiāna Dāla" ir pārbaudīta un sakārtota aparatūra, un hidrogrāfijas kuģis ir gatavs atsākt mērījumus jebkurā brīdī, kad vēja stiprums ļaus iziet jūrā. ■



Vairāk nekā 6000 tūristiem apmēram 12 stundas Itālijā bija aizliegts izkāpt no kompānijas "Costa Crociere" kuģa "Costa Smeralda", kas ir piektais lielākais krūīza kuģis pasaulē un atrodas nedēļu ilgā kruīzā Vidusjūrā. Flickr.com foto.

ka apkalpe nav inficēta ar koronavīrusu. Par visām izmaiņām apkalpes vai pasažieru veselības stāvoklī nekavējoties jāziņo krasta dienestiem. Arī pirms pietauvošanās jāiesniedz veselības deklarācija, tāpat ir ierobežota apkalpes izkāpšana krastā. Stingras prasības ieviestas Filipīnās, Austrālijā, Dienvidkorejā, Japānā, ASV. Filipīnās, piemēram, noteikts, ka visiem kravas kuģiem, kas pēdējo 14 dienu laikā ir bijuši Ķīnas, Makao vai Honkongas ostās, enkurvietā ir jāpaliek karantīnā, Singapūras jūras ostu pārvalde ir ieviesusi pārbaudes visos jūras kontrolpunktos, ieskaitot prāmju un kruīzu termināļus.

Kruīza kuģi kļūst par vīrusa ķīlniekiem

Netālu no Jokohamas ostas Japānas dienvidu piekrastē kruīza kuģis "Diamond Princess", uz kura atrodas 3700 cilvēku, līdz 10. februārim jau vismaz divas nedēļas bija atradies karantīnā, jo inficēto personu skaits sasniedza 61 cilvēku, no tiem 28 ir Japānas pilsoņi, 10 amerikāņi, pa septiņiem austrālieši un kanādieši, trīs ķīnieši un pa vienam britam, jaunzēlandietim, taivānietim, filipīnietim un argentīnietim. Kruīzs sākas 20. janvārī. Viss bija labi, līdz kādam Honkongā izkāpušam pasažieriem tika konstatēta inficēšanās ar koronavīrusu.

Līdzīgi noticis ar kruīza kuģi "World Dream", kas atrodas karantīnā

Honkongas krastos, jo pasažieriem tika konstatēts vīruss. Uz klāja atrodas 3600 cilvēku.

Kādi būs zaudējumi pasaules ekonomikai?

Reaģējot uz vīrusa izplatīšanos, IMO ir izdevusi divus apkārtrakstus: vienu, kas nosaka, kādi drošības pasākumi jāievēro, ierodoties uz IMO plenārsēdēm vai apakškomisiju sanāksmēm, otru jūrniekiem, pasažieriem un citām personām, kas atrodas uz kuģiem, lai atgādinātu, kādi drošības pasākumi jāievēro.

Pašlaik grūti prognozēt, kad izdosies apturēt koronavīrusa izplatīšanos, cik daudz cilvēku dzīvību tas prasīs un kādus zaudējumus cietīs pasaules ekonomika, tai skaitā arī loģistikas, kuģošanas nozare, ostu bizness un viss ar to saistītais.

Izvērtējot, kādus zaudējumus pasaules ekonomikai radīja 2002. gada SARS uzliesmojums, analītiķi lēsa, ka pasaules ekonomikai tas izmaksāja no 50 līdz 100 miljardiem ASV dolāru, par pamatu ņemot Ķīnas un Honkongas IKP rādītājus. Tiek prognozēts, ka koronavīrusa izraisītās ekonomiskās sekas varētu būt vēl daudz lielākas, jo īpaši tāpēc, ka kopš 2002. gada Ķīnai ir ievērojami lielāka nozīme pasaules ekonomikā (2002. gadā Ķīna veidoja 4% no pasaules IKP, bet 2019. gadā jau 16%) un tā ir daudz nozaru tirdzniecības virzītājspēks. ■



Jūras spēku virsnieki piedalās taktiskā līmeņa jūras pretmīnu mācībās “Dynamic Move 2020”

No 27. janvāra līdz 7. februārim septiņi Jūras spēku virsnieki Ostendē, Beļģijā, piedalījās taktiskā līmeņa jūras pretmīnu mācībās “Dynamic Move 2020”. Tieši tur atrodas Beļģijas un Nīderlandes jūras pretmīnu skola “Egguin”, kas vienlaikus ir arī NATO izcilības centrs.

Mācību “Dynamic Move 2020” mērķis ir apmācīt NATO Pastāvīgās jūras pretmīnu vienības karavīrus sertifikācijai dienestam NATO Reaģēšanas spēkos, kā arī attīstīt komandvadības spējas vadīt liela mēroga pretmīnu operācijas.

Mācībās sagatavo arī nacionālo pretmīnu vienību komandējošo sastāvu, un tās nodrošina pieredzes un informācijas apmaiņu augstāko virsnieku vidū, kā arī starp NATO un programmas “Partnerattiecības mieram” valstu vienībām.

Kā stāsta Jūras spēku Mīnu kuģu eskadras komandieris komandkapteinis Gvido Ļaudups, kurš arī piedalījās šajās mācībās, “Dynamic Move 2020” savā ziņā iezīmē sagatavošanas jaunajai kuģošanas sezonai.

“Tā ir NATO un partnervalstu pretmīnu karadarbības štābu virsnieku pieredzes apmaiņa kopējās štāba



mācībās. Vienlaicīgi arī izaicinājums virsniekiem pārbaudīt savas zināšanas pretmīnu karadarbībā un, pats galvenais, trenēties un mācīties tās izmantot. Šo mācību organizēšanā Latvijas Jūras spēki sniedz arī savu ekspertīzi ar pieredzi un pretmīnu karadarbības speciālistu – virsnieku dalību tajās.”

Mācībās piedalās arī ASV, Beļģijas, Dānijas, Igaunijas, Itālijas, Kanādas, Lietuvas, Nīderlandes, Norvēģijas, Polijas, Somijas, Turcijas, Vācijas un Zviedrijas jūras spēku pretmīnu karadarbības speciālisti, kā arī Baltijas valstu mīnu kuģu eskadras (BALTRON) un NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas pārstāvji.

2019. gadā Latvijā aizturēti trīs ārvalstu kuģi. Latvijas kuģa aizturēšana Zviedrijā atzīta par nepamatotu

Pagājušajā gadā Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas inspektori ārvalstu kuģiem ostas valsts kontroles inspekcijas veikusi 309 reizes. Gada laikā ir aizturēti trīs ārvalstu kuģi.

Itālijas karoga kuģis “MBC Daisy” tika aizturēts par algas savlaicīgu nemaksāšanu apkalpei un ISM sistēmas procedūru neievērošanu, Libērijas karoga kuģis “Marija L” aizturēts par algas savlaicīgu neizmaksāšanu un neapmierinošiem sadzīves apstākļiem kuģa apkalpei, kā arī citiem pārkāpumiem, savukārt, pārbaudot Gibraltāra karoga kuģi “LC Concorde”, tika konstatēts, ka uz kuģa nedarbojas avārijas ģenerators automātiskā palaišanas sistēma, avārijas ģeneratoru nevar pieslēgt avārijas slēgdēlim, kā arī nedarbojas bilžu ūdeņu atsūkņš sūkns. Pēc trūkumu novēršanas kuģi atbrīvoti.

Inspekciju skaits ārvalstu kuģiem Latvijas ostās dažādos gados bijis atšķirīgs: 2018. gadā tika pārbaudīti 301 kuģis, 2017. gadā 285 kuģi, 2016. gadā 326, 2015. gadā 282, 2014. gadā 306, 2013. gadā – 202 kuģi.

2019. gadā Latvijas kuģi ārvalstu ostās pārbaudīti 34 reizes, aizturēti tika kuģis “Bonita”, kas Zviedrijas piekrastē uzsēdās uz akmeņainas grunts. Latvijas puse neatzina aizturēšanu par pamatotu un iesniedza apelāciju PMoU (Parīzes saprašanās memorands par ostas valsts kontroli) Apelācijas komisijai. Apelācijas komisija (Review Panel) ir atzinusi, ka Latvijas karoga kuģa “Bonita” aizturēšana bijusi nepamatota.

Līdz šim Latvija pavisam piecas reizes iesniegusi Apelācijas komisijai prasību par kuģu nepamatotu aizturēšanu, un visos gadījumos Latvijas prasības ir atzītas par pamatotām un apmierinātas. Savukārt par Latvijas ostas valsts kontroles inspektoru aizturētajiem ārvalstu kuģiem apelācijas prasības PMoU nav iesniegtas ne reizi.

UZZIŅAI

Mācības „Dynamic Move” kopš 2013. gada ir ikgadējas NATO Jūras spēku pavēlniecības (NATO HQ MARCOM), kas atrodas Nortvudā, Lielbritānijā, vadītās taktiskās pretmīnu mācības. Tās tiek organizētas kā komandpunktu datorsimulācijas mācības.

Ēnotāji atzinīgi vērtē Ēnu dienu Latvijas Jūras administrācijā



Jāņa Krastiņa *ēnas* uzzina par hidrogrāfijas nozares specifiku.



Raitis Mūrnieks stāsta *ēnām*, kas tad īsti notiek uz kapteiņa tiltiņa.

12. februārī visā Latvijā norisinājās ikgadējā Ēnu diena, kurā, kā ik gadus, piedalījās arī Latvijas Jūras administrācija. Šogad *ēnotāji* bija pieteikušies valdes priekšsēdētājam Jānim Krastiņam, Kuģošanas drošības departamenta direktoram Raitim Mūrniekam un IT speciālistei Ievai Rukšānei.

Pavisam Jūras administrācijā ieradās piecas *ēnas* – no Limbažiem, Iecavas, Mālpils un Rīgas. Pavadot dienu kopā ar saviem *ēnas devējiem*, skolēni ne tikai iepazinās ar darbu JA, bet arī apmeklēja AS "Tallink" kuģi "Romantika", kur, viesojoties

uz kapteiņa tiltiņa, klātienē varēja uzzināt, kā tiek vadīts kuģis.

Paši *ēnotāji* Ēnu dienu Jūras administrācijā novērtēja pozitīvi, uzsverot, ka saņemtā informācija noteikti palīdzēs profesijas izvēlē.

"Ļoti produktīva un interesanta Ēnu diena. Es nūdien paplašināju savu redzesloku un uzzināju ko jaunu par jūrnieka profesiju. Jūrniecība mani ir ieinteresējusi vēl vairāk nekā iepriekš, tāpēc domāju, ka šī Ēnu diena patiesi bija izdevusies. Man patika sarūpētā programma un pozitīvā atmosfēra," vērtē Alise Vilkausa, kura

mācās Āgenskalna Valsts ģimnāzijā.

"Paldies par jauko dienu! Tā tika pavadīta ļoti aizraujoši. Manuprāt, ieguvu ļoti daudz jaunu zināšanu un vēl jo labāk sapratu, kādā profesijā vēlos strādāt," uzsver Sandis Henrijs Grīns no Rīgas 49. vidusskolas.

"Ieguvu zināšanas par to, ko vēlējos uzzināt saistībā ar profesijas izvēli. Ļoti rūpīga uzmēršana, interesantas sarunas un daudz profesionālas informācijas gan sarunās, gan apskatē uz kuģa," atzīst Mikus Zaumanis, Iecavas vidusskolas 11. klases skolnieks. ■

Sarūpēti svētki audžubērniem

Gada nogalē nu jau tradicionāli Latvijas Jūras administrācijas darbinieki iesaistījās dāvanu sagatavošanā bērniem no Latvijas audžuģimeņu biedrības (LAB). Arī šogad kopīgiem spēkiem sagādātas dāvanas vairāk nekā 50 audžubērniem – spēles, rotaļlietas, sporta piederumi, grāmatas, saldumi. Vairāki JA darbinieki arī ieskaitījuši naudu LAB kontā.

Šogad JA iniciatīvai pievienojās Latvijas Jūrniecības savienība un "International Maritime Sports Community", iesaistot arī citus nozares uzņēmumus. Dāvanas bērniem sagādāja Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība, "Novikontas" Jūras koledžā dāvanas ziedoja gan koledžas darbinieki, gan jūrnieki, naudu LAB pārskaitīja LSC. Akcijā piedalījās arī Latvijas Jūras akadēmija, "LAPA Ltd", "BSM Crew Service Centre", "Klip Marine Shipmanagement", "AtoZ Group", "Ziemeļu Enkurs".

Akcijas rezultātā vairākiem simtiem audžubērnu tika sagādātas dāvanas, ko viņi saņēma LAB Jaungada pasākumā.

27. decembrī, sadarbojoties Latvijas Jūrniecības savienībai, Rīgas vēstures un kuģniecības muzejam, "Novikontas" Jūras koledžai, Latvijas Jūras administrācijai un uzskodu restorānam "Delisnack", audžubērniem noorganizēta ekskursija uz Rīgas vēstures un kuģniecības muzeju un "Novikontas" Jūras koledžu.

Savukārt kapteinis Uldis Ozols papildīja kādas Rojas puses audžuģimenes sapni, aizvedot šo ģimeni uz Līvu akvaparku.

LAB vadītāja Ilze Golvere audžubērnu un audžuģimeņu vārdā izsaka pateicību ikvienam, kurš iesaistījās svētku sarūpēšanā bērniem. Viņa uzsver, ka šogad atsaucība bijusi vēl nepieredzēta, un izsaka cerību, ka tā nebūs tikai vienreizēja sadarbība ar jūrniecības nozares uzņēmumiem un cilvēkiem. ■





Jūra apēd Kurzemes krastus

Siltās ziemas turpina mainīt jūras krasta līniju. Nobrukuši krasti un nogāzti koki – šāds postījumu skats pavēras Labraga pludmalē. Jūrkalnes teritorija gar Baltijas jūru stiepjas 13 kilometru garumā, no tiem aptuveni 100 metru ir Labraga stāvkrasts, kurā novērojami vislielākie nogruvumi.

“Nogruvums tieši tajā vietā nav tik plašs, kādus 100 metrus garš. Pēdējā nogruvumā uz iekšzemes nogruva kādi seši metri,” nožēlu pauž Jūrkalnes pagasta pārvaldes vadītājs Guntars Reķus.

Jūrkalnes pagasta pārvalde drošības apsvērumu dēļ esot izlikusi vairākas brīdinājuma zīmes. Dabas stihijas novērtēšanā iesaistījusies arī Ventspils pilsētas dome. Šo krastu noskalošanas riski iekļauti teritorijas plānojumā.

Nogruvumi rodas pārāk mitrā laika un spēcīgā vēja dēļ. Iespējams, ja ārā būtu ziema ar zemu temperatūru, šādas problēmas nebūtu.

“Izstrādājot jauno Ventspils novada teritorijas plānošanu, mēs sazinājāmies ar Jūras krasta laboratorijas vadošo pētnieku Jāni Lapinski. Ņemot vērā viņa izvērtējumu, mēs savā plānojumā esam paredzējuši, kādi varētu būt noskalošanās riski līdz 2060. gadam,” presē informāciju sniedzis Ventspils novada domes

priekšsēdētāja vietnieks Māris Dazis. Ventspils novada domes pārstāvji pieredzes apmaiņas braucienos viesojušies arī citur, lai saprastu, ko darīt šādos gadījumos. Visu izvērtējot, tika secināts, ka tuvākajos gados nostiprinājumi būvēti netiks, jo tas prasot lielus finanšu līdzekļus.

Arī Liepājā Ziemeļu fortos krasta erozija parāvusi līdz arvien jaunās nocietinājumu drupas. Vairāku

būvju paliekas samērā nesen iegāzušās jūrā, par ko liecina svaigi zemes nogruvumi. Krasta bateriju paliekas Karostā jūra pamazām drupina jau sen, taču krāsas ainavas izmaiņas notika 2017./2018. gada siltajā ziemā. Pielījušās, smagās smiltis nobruka kopā ar būvēm. Tūristu iecienītais objekts nav drošs, par to nācējus brīdina Komunālās pārvaldes uzstādītās zīmes.■



Vai STCW konvenciju gaida pārmaiņas?

No 2019. gada 30. oktobra līdz 2. novembrim Tokijā notika Starptautiskās Jūrniecības universitāšu asociācijas (IAMU) 20. ģenerālā asambleja, kurā piedalījās pasaules 180 jūras universitāšu pārstāvji un nozares eksperti no 27 valstīm. Asamblejas centrālā tēma bija par radikālu pārmaiņu nepieciešamību jūrniecības izglītībā.



IAMU izpilddirektors profesors Takeši Nakazava puda viedokli, ka autonomo kuģu (MASS) attīstība un automatizācija pašlaik pārsniedz cilvēka faktora kapacitāti. Jūrniecības izglītībai un apmācībai (MET) ir jāmainās, lai tā atbilstu jaunajām tendencēm. Tāpat jāpievērš lielāka uzmanība tam, kā jūrniecības darba tirgu ietekmēs progresīvu tehnoloģiju, piemēram, digitālo tehnoloģiju, robotu, mākslīgā intelekta un MASS ieviešana.

Paneldiskusijā "Vai jūrniekiem ir nākotne ar autonomo jūras kuģu ienākšanu?" IMO eksperts profesors Sergejs Aišinovs pievērša uzmanību tam, ka MASS ir nozares automatizācijas turpinājums, kas, ļoti iespējams, samazinās apkalpes locekļu skaitu, tāpēc jo lielāka nozīme ir jūrniecības speciālistu profesionālās sagatavošanas līmenim: vadības līmeņa virsniekiem būs jāuzlabo prasmes, klāja un mašintelpas virsniekiem būs nepieciešama papildu izglītība, kas līdzinās elektrotehnisko darbinieku izglītībai, darbs jūrā prasīs lielākas prasmes, zināšanas un kompetences.

Jūrnieku izglītības un kompetences jautājums 2019. gadā ir bijis aktuāls un par to diskutēts dažāda līmeņa jūrniecības nozares samitos. Starptautiskā Kuģniecības kamera (ICS) vairākās starptautiskās diskusijās par jūrnieku sagatavošanu darba tirgum vērsa uzmanību uz to, ka tādai globālai nozarei kā kuģošanas bizness, kas nodarbina aptuveni 1,6 miljonus jūrnieku un uz kuru



attiecas STCW konvencijas prasības, ir jābūt ļoti atbildīgai. Jāpanāk, lai visi jūrnieki, kuri darba tirgum tiek sagatavoti dažādās pasaules jūrniecības mācību iestādēs un pēc tam strādā uz kuģiem zem dažādu valstu karogiem, būtu sagatavoti stingri atbilstoši STCW konvencijas prasībām.

Taču konvencija, lai arī tajā ir izdarīti grozījumi, tomēr pieņemta pirms vairāk nekā 40 gadiem, tāpēc, ieejot 21. gadsimta trešajā gadu desmitā, ir pienācis laiks radikāli pārskatīt tajā

ietvertās prasības, lai tās būtu atbilstošas mūsdienu reālajai situācijai.

IMO 1978. gadā pieņēma vienu no mūsdienu jūrniecības stūrakmeņiem – Starptautisko konvenciju par jūrnieku sagatavošanu, sertificēšanu un sardzes pildīšanu (STCW), kas ir saistoša pilnīgi visiem, nosakot minimālās prasības jūrnieku sagatavošanai starptautiskā līmenī, reglamentējot viņu kompetences un profesionālos standartus.

STCW konvencija stājās spēkā 1984. gadā, sešus gadus pēc tās pieņemšanas, un kopš tā laika ir tikusi grozīta divas reizes – 1995. un 2010. gadā, jo neatbilda reālajai situācijai. Konvencijas prasības attiecas ne tikai uz jūrniekiem, tās ir saistošas arī kuģu īpašniekiem, mācību iestādēm un valstu jūras administrācijām. Tās neattiecas uz jūrniekiem, kuri dien kara flotē, strādā jūras spēku palīgdienestos, strādā uz nekomerciālajiem kuģiem, izklaides jahtām, kā arī uz zvejas kuģiem, uz kuriem attiecas atsevišķa konvencija.

Jau vairākus pēdējos gadus kuģošanas nozarē izskan viedoklis, ka

▶▶▶ 12. lpp.

UZZIŅAI

2012. gada 1. janvārī visās IMO dalībvalstīs stājās spēkā Manilas 2010. gada grozījumi STCW konvencijā, kas noteica jaunu minimālo atpūtas un darba stundu uzskaiti.

2013. gada 1. jūlijs ir datums, no kura jūrnieku apmācībai un kompetences novērtējumam jābūt atbilstošam STCW konvencijas 2010. gada grozījumiem.

2014. gada 1. janvāris – šajā datumā stājās spēkā jūrnieku apmācība drošības jomā atbilstoši konvencijas prasībām.

2017. gada 1. janvāris – visiem aktīvajiem jūrniekiem jāatbilst konvencijas 2010. gada grozījumu prasībām.



►►► 11. lpp.

spēkā esošā konvencija vairs nevar nodrošināt vajadzīgo līmeni un prasības. Šobrīd tirdzniecības flotē ir pavisam cita situācija, bet darba tirgū nonāk speciālisti, kuri vairs nespēj nodrošināt augstus kuģošanas drošības un vides standartus.

Jau 2019. gadā ICS iesniedza IMO dokumentu, kurā bija pausts jūrniecības nozares darba devēju viedoklis par situāciju jūrnieku sagatavošanas jomā, izteiktas bažas par spēkā esošo STCW režīmu un tika ziņots, ka 2020. gadā IMO Jūras drošības komitejā iesniegs oficiālu pieprasījumu, lai varētu uzsākt nopietnu darbu pie STCW standartu pārskatīšanas. Tāpat 2019. gadā turpinājās nozares darba devēju diskusijas ar valsts institūcijām un arodbiedrībām. Līdzīgi, kā tas bija 1995. gadā, arī tagad ir pienācis laiks būtiskiem grozījumiem konvencijā, jo esošie izglītības standarti vairs nespēj apmierināt kuģošanas nozares vajadzības un prasības.

Lai gan ir obligāta STCW konvencijas prasība, ka IMO dalībvalstīm ir jāiesniedz Kuģošanas drošības komitejai regulāri ziņojumi par konvencijas

standartu izpildi, kas nodrošina attiecīgās valsts mācību iestādes atļaušanu tā sauktajā *baltajā sarakstā*, šī prasība netiek pildīta. Arī IMO sekretariāts ir atzinis, ka pieaugušas bažas par *balto sarakstu*, tāpēc jau 2019. gada sākumā iesniedza savus priekšlikumus. Ja tos apstiprinātu, bet esošajos ziņojumu standartos nekas nemainītos, tad valstu skaits *baltajā sarakstā* samazinātos uz pusi. Lai arī IMO atzīst, ka STCW konvencijas pārskatīšana ir atbalstāma un pat nepieciešama, tomēr skaidrs ir viens – tas nebūs ātrs un viegls process. Izskan viedoklis, ka darbs pie STCW grozījumiem netiks pabeigts agrāk par 2025. gadu, bet visdrīzāk jau tas turpināsies līdz pat 2030. gadam.

Par to, ka situācija nav iepriecinoša, liecina daudzu kuģošanas kompāniju neuzticēšanās valstu izsniegtajiem kompetences sertifikātiem, lai gan tie ir izdoti atbilstoši STCW konvencijas prasībām. Paši darba devēji organizē papildu mācības, un jūrniekiem, pirms sākt darbu uz attiecīgās kompānijas kuģiem, jāiegūst viņu apstiprināta atestācija, un tas ir vēl viens signāls, kas liek nopietni

pārvērtēt esošo apmācības sistēmu, jo kuģu īpašniekam vajadzētu nodrošināt efektīvu un drošu kuģošanu, nevis nodarboties ar apmācības organizēšanu.

Lielu satraukumu kuģu īpašnieki pauž par Filipīnu jūrnieku kompetences līmeni un EMSA audita atbilstību un caurspīdīgumu.

ICS priekšsēdētājs Esbens Poulsons: "IMO vislielāko akcentu liek uz vides un drošības jautājumiem, bet visu šo jautājumu pamatā ir un paliek jūrnieku apmācības standarti, tāpēc tieši šo standartu noteikšanai tagad ir pati svarīgākā nozīme. Kopš Manilas 2010. gada grozījumiem STCW konvencijā ICS ir izvirzījis četras prioritātes, lai sasniegtu visaptverošu starptautiskā regulējuma pārskatīšanu: jānodrošina STCW atbilstība reālajai situācijai, un tam ir jābūt globālam regulējumam; jānodrošina kompetentu jūras speciālistu sagatavošana; jāreaģē uz pārmaiņām, ko nozarē ienes jaunās tehnoloģijas un automatizācija, kā arī jābūt valstu jūrniecības mācību iestāžu pārredzamai un bezkompromisu uzraudzībai, lai nodrošinātu kompetentu speciālistu sagatavošanu."■

Inovāciju granti pavērs jaunas iespējas studentiem

2019. gada 22. novembris bija pēdējā diena, kad Latvijas Jūras akadēmijas kontā vajadzēja ienākt sadarbības partneru līdzfinansējumam, kas bija noteiktais garants, lai varētu iegūt granta finansējumu jūrniecības akadēmijā studējošajiem. Trīs dienas pirms šī datuma rektore Kristīne Carjova bija visai pesimistiski noskaņota, jo praktiski vairs neredzēja iespēju nepieciešamo līdzfinansējumu iegūt, šķita, ka visas iespējas jau izsmeltas, taču viss izvērtās pozitīvi un pēc nedēļas viņa savā *facebook* profilā publicēja ierakstu: “Ar lielu prieku paziņojam par nebijuša jūrniecības izglītības un zinātnes attīstības posma aizsākumu – Latvijas Jūras akadēmija parakstīja līgumu par 2,9 milj. eiro piesaistīšanu inovāciju grantiem jūrniecības nozarē studējošiem. Jaunizveidotais Latvijas Jūrniecības izglītības un pētniecības attīstības fonds, kas izveidots, sadarbojoties Latvijas Jūras akadēmijai un Liepājas Jūrniecības koledžai, sekmēs Latvijas jūrniecības nozares pētniecības izcilību, intelektuālā potenciāla attīstību un atbalstīs jūrniecības nozarē studējošos, iesaistīto akadēmisko un zinātnisko personālu. Projekts “Inovāciju granti jūrniecības nozarē studējošiem” Nr.1.1.1.3/18/A/006 tiek finansēts no Eiropas Reģionālā attīstības fonda darbības programmas “Inovācijas granti studentiem”.”

Dibinot Latvijas Jūrniecības izglītības un pētniecības attīstības fondu, tiek veidota Latvijas Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrniecības koledžas ciešāka sadarbība ar jūrniecības industriju, nodrošinot studējošo iesaisti industrijai un sabiedrībai nozīmīgu problēmu risināšanā. Nākamās trīs gadus fonds finansēs stipendijas un inovācijas jūrniecības attīstībai, kā arī stiprinās sadarbību ar nozares uzņēmumiem, piesaistot privātos resursus, tādējādi stiprinot sadarbības tradīcijas jūrniecības nozarē studējošiem ar jūrniecības industriju.

Kā uzsvēra LJA rektore K. Carjova, šis projekts ir ļoti svarīgs gan akadēmijai, gan studentiem, gan arī jūrniecības nozarei kopumā, bet orientēts, protams, ir tikai un vienīgi uz studentiem, kuri iegūst finansējumu stipendijām un inovācijas grantu stipendijām.

“Studentiem ir iespēja iegūt veicināšanas stipendijas, kas domātas, lai stimulētu studentu aktīvu darbību, kā arī inovāciju grantu stipendijas, uz kurām tiks izsludināti inovāciju grantu konkursi,” skaidro rektore.



UZZIŅAI

Jaunais Latvijas Jūrniecības izglītības un pētniecības attīstības fonds, kas izveidots, sadarbojoties Latvijas Jūras akadēmijai un Liepājas Jūrniecības koledžai, sekmēs Latvijas jūrniecības nozares pētniecības izcilību, intelektuālā potenciāla attīstību un atbalstīs jūrniecības nozarē studējošos, iesaistīto akadēmisko un zinātnisko personālu.

“Vispirms studenti iesniegs savas idejas pieteikumu un pēc tā izvērtēšanas, ja pieteikums atbildīs projekta mērķim, jau varēs turpināt izpēti darbu un projekta realizāciju kopā ar darba vadītājiem – LJA un kompānijām. Jāsaprot, ka šajā gadījumā savus noteikumus un intereses lielā mērā diktēs kompānijas, jo tās ir šī projekta, tātad piešķirto stipendiju, līdzfinansētājas. Jau tagad laba

▶▶▶ 14. lpp.

▶▶▶ 13. lpp.

sadarbība ir izveidojusies, piemēram, ar kuģošanas kompāniju LSC, kas piešķir mūsu studentiem gan veicināšanas, gan inovāciju stipendijas, un šo kompānijas interesi lielā mērā nosaka topošo speciālistu kā potenciālo darbinieku piesaistīšana jau pēc LJA absolvēšanas. Tieši tāpēc kompānija LSC ir izveidojusi kadetu programmu, nodrošinot studentiem jūras prakses, kā arī, pamatojoties uz kapteiņu rekomendācijām un prakses darba novērtējumu, pusgada garumā piešķir pirmsdiploma stipendijas.”

UZZIŅAI

STUDĒJOŠO ATBALSTA APMĒRS. Latvijas Jūrniecības izglītības un pētniecības attīstības fonda inovāciju grantu īstenošana ļaus 300 studentiem sešus mēnešus piešķirt 200 eiro lielu stipendiju. Primārie kritēriji stipendiātu izvēlē būs labas sekmes (vidējais vērtējums ne zemāks par 7). Grantu konkursos būs iespēja papildus piesaistīt līdz 400 eiro balvas uz sešiem mēnešiem studentiem ar augstākajām inovatīvajām prasmēm. Inovāciju konkursu kopējais budžets ir noteikts līdz 5000 eiro uz komandu.

Studentiem pietrūkst sistēmiskas domāšanas

Reālā situācija ir tāda, ka Jūras akadēmijā, tāpat kā citās augstskolās, stājas jaunieši ar ļoti vājām zināšanām. Kristīne Carjova stāsta, ka ar katru gadu līmenis kļūst arvien



Novembrī tika parakstīts līgums ar būvkompaniju ULRE par LJA jūrskolas ēkas energoefektivitātes paaugstināšanu un decembrī parakstīts līgums par LJA energoefektivitātes paaugstināšanu SAM 4.2.1.2. aktivitātes ietvaros.

zemāks. Tā, piemēram, 2019. gadā salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu bija ievērojami pazemināts kritērijs, pēc kura vispār varēja iestāties akadēmijā, bet rektore saka, ka tos, kuri iestājas un sāk studijas, akadēmija izvelkot līdz pieņemamam zināšanu līmenim, un šie jaunieši studijas pabeidz ar labiem rādītājiem, ko apliecina valsts eksāmeni, kuros tiek saņemts pat augstākais novērtējums. Tomēr jūrniecības autoritātes un valsts eksāmenu komisijas locekļi paūz diezgan neglaimojošu viedokli, piemēram, par akadēmijas absolventu diplomdarbiem. “Protams, diplomdarbu līmenis ir atkarīgs no katra studenta, bet nevajadzētu aizmirst, ka jāņem vērā vairāki apstākļi,” uzskata rektore. “Studentam, kurš nokārtojis valsts eksāmenus un eksāmenu laikā visā pilnībā ir koncentrējies un gatavojies šiem pārbaudījumiem, pēc tam burtiski mēneša laikā ir jāizstrādā diplomdarbs. Ir studenti, kuri spēj mobilizēties un mēneša laikā izstrādā diplomdarbu pieklājīgā līmenī, bet ir arī tādi, kuri to nevar izdarīt tik īsā laikā. Tāpēc nav jābrīnās, ka ir tādi samocīti diplomdarbi, kuri faktiski tomēr neatspoguļo jauno speciālistu prasmes un zināšanas, viņiem tikai ir pietrūcis laika, lai darbu paveiktu labākā kvalitātē. Vēl jāatceras, ka ļoti svarīga komponente diplomdarba izstrādāšanā ir diplomdarba vadītājs. Tos, kuri laikus nav atraduši diplomdarba vadītāju, mēs mēdzam saukt par *dream team*, bet apzinīgākie, protams, par to padomā savlaicīgi, vēl pirms valsts eksāmenu pārbaudījumiem. Komisijas locekļiem jāsaprot, ka pie pašreizējās apstiprinātās programmas diplomdarbi top mēneša laikā, labākajā gadījumā pāris mēnešos, tāpēc vērtējot to tomēr vajadzētu ņemt vērā, jo normāli diplomdarba izstrādei vajadzētu paredzēt vismaz semestri. Septembrī ir pēdējās nodarbības, tad nāk valsts pārbaudījumi un pēc tam diplomdarbu izstrādāšanas laiks. Itin visi cilvēki, vai tie ir studenti, pasniedzēji vai biznesmeņi, pirmkārt darīs neatliekamus darbus un rindas kārtībā turpinās nākamās. Nebūtu pareizi teikt, ka diplomdarbam ir visai nosacīta nozīme, jo katrs darbs par kaut ko liecina un kaut ko dod arī pašam cilvēkam, bet, ņemot vērā reālo



kārtību, viņi ir izdarījuši iespējami labāko, un arī diplomdarba vadītājs ir izdarījis iespējami labāko, jo students ar diplomdarba vadītāju tiekas tikai dažas reizes šā mēneša laikā un nevar sadarboties katru dienu. Trešais aspekts, kas jāņem vērā, ir prasmes. Pie manis atnāk studenti un jautā, ko viņš varētu darīt praktiskajā sadaļā, un es uzdodu jautājumu: ko tu māki? Jūras akadēmija ir inženierzinātņu novirziena augstskola, bet students man saka, ka praktiskajā sadaļā veiks aptauju. Atvaino, mīļais student, mums nav humanitāro zinātņu augstskola, ja tu izstrādātu kādu algoritmu, piedāvātu kādu metodi, vismaz ieskicētu kādu algoritmu un tad to aprobētu ar aptaujām, tad jau tas pēc kaut kā izskatītos. Diemžēl pagaidām studiju programmas nav tādas, kas veido sistēmisku domāšanu, tāpēc, lai palīdzētu studentiem, mūsu studiju programmās šajā ziņā ir paredzētas izmaiņas. Ir studenti, kuri tiešām izvēlas ļoti interesantas tēmas, ļoti vēlas veikt šo darbu, bet nespēj to realizēt, jo pietrūkst praktisko zināšanu. Tādos gadījumos kā izeju no situācijas es iesaku izstrādāt metodiku.”

Rektore uzskata, ka grantu programmas studentiem ļoti palīdzēs studiju procesā, kā arī strādājot pie diplomdarba. Viņa min piemēru, ka Tehniskajā universitātē ir vertikālās integrācijas projekts un studentiem

jau no otrā kursa tiek dots priekšmets un pētniecības metodoloģija, kas vēlāk ļoti atvieglo diplomdarba izstrādi. Līdzīgi inovāciju grantu projekta ietvaros tas varētu notikt arī Jūras akadēmijā, kad studentam būtu tēma, ko viņš sāktu pētīt un visu studiju laiku savus darbus virzītu uz noteiktu mērķi, tā būtu lieliska iestrāde diplomdarbam.

Plānotās projekta aktivitātes



IDEJU BANKA ir praktisko problēmu un tendenču atspoguļojums, ar ko saskaras jūrniecības nozare. Studenti strādās pie šiem inovāciju projektiem kopā ar jūrniecības nozares uzņēmumiem, veicot izpēti un nodrošinot prototipēšanas procesu. Šī pieeja nodrošinās izpēti un praktiskās pieredzes nodrošināšanu augstākās izglītības procesā ciešā sadarbībā ar nozari.

INOVĀCIJU KURSS ir papildu studiju kurss, kurā studenti praktiskās nodarbībās kopā ar darbu vadītājiem un ekspertiem definēs savus pētniecības projektus un to metodoloģiju. Semināru laikā studentiem būs pieejams mācību kuģis, lai veiktu praktiskos pētījumus un pārbaudītu savus inovācijas projektus. Lai nodrošinātu mācību un konsultāciju procesa nepārtrauktību, tiks izveidota tiešsaistes mācību platforma, kura nodrošinās pasniedzēju un ekspertu pieejamību, arī studentiem esot jūrā. Studenti atskaitīsies par pētījuma rezultātiem atbilstoši iepriekš definētajam pētniecības plānam un metodoloģijai.

INOVĀCIJU INKUBATORS tiks izveidots, lai veicinātu izpratni par uzņēmējdarbību un pētījumu komercializācijas iespējām. Zinātniskās konferences labākie pētnieciskie projekti tiks uzņemti inovāciju inkubatorā, piešķirot arī vienreizēju dotāciju līdz 5000 eiro. Inkubatorā daudzsolākajiem projektiem tiks nodrošināta nepieciešamā pētniecības infrastruktūra un sniegta uzņēmējdarbības un zinātniskais atbalsts, ko nodrošinās projekta ekspertu tīkls. Inkubators



Izglītības un zinātnes ministre I. Šuplinska un IZM Augstākās izglītības departamenta direktors D. Stepanovs un viņa vietniece D. Laipniece tikšanās laikā ar Latvijas Jūras akadēmijas pārstāvjiem K. Carjovu, V. Priednieku, I. Vaičkaušku, A. Bankoviču, J. Brūnavu, H. Šimkuvu un studentu padomes priekšsēdētāju M. Bredikeri pārrunāja LJA stratēģiskās attīstības virzienus.

būs galvenais pamatelements, lai uzlabotu studentu uzņēmējdarbības prasmes un domāšanas veidu. Tas būs brīvpieejas inovāciju centrs, kas visiem būs pieejams pētījumu veikšanai.

VASARAS SKOLAS INKUBATORS. Papildus ikgadējai jūrniecības nozares inovāciju vasaras skolai tiks izveidots zinātniskais inovāciju inkubators ciešā sasaistē ar Latvijas jaunuzņēmumu ekosistēmu. Inkubatorā tiks uzņemti pētījumi ar augstāko komercializācijas potenciālu un tiks sniegta ne tikai zinātniskais atbalsts, bet arī uzņēmējdarbības konsultācijas. Savukārt pārējiem studentiem inkubators kalpos kā brīvpieejas pētnieciskā laboratorija.

ZINĀTNISKĀS KONFERENCES. Studenti piedalīsies inovāciju konursos un zinātniskajās konferencēs, kur labākie studenti tiks apbalvoti ar stipendijām un grantiem tālākai inovāciju pētījuma attīstīšanai. Studentu ikgadējā prakse tiks organizēta sinerģijā ar inovāciju programmu, kur studenti strādās pie sava pētījuma.

Sadarbība ar nozari

Aizsācies vēl nebijis jūrniecības izglītības un zinātnes attīstības posms – Latvijas Jūras akadēmija 2019. gada nogalē parakstīja līgumu par 2,9 miljoniem eiro projekta "Inovāciju granti jūrniecības nozarē studentiem" īstenošanai, no kuriem

2 240 952 eiro ir ERAF finansējums, bet 746 997 eiro privāto uzņēmēju līdzfinansējums, un tā ir bijusi liela veiksmē, ka Latvijas Jūras akadēmijai izdevies piesaistīt uzņēmējus un privāto kapitālu.

Kristīne Carjova uzsver, cik liela nozīme ir sadarbībai ar jūrniecības nozari, un ne vienmēr tas ir mērojams tikai naudas izteiksmē. "Iespējams, esam pārlicēju maz jūrniecības nozarei un tās uzņēmējiem skaidrojuši savas vajadzības, kaut vai, piemēram, pēc grāmatām. Neesmu pārliecināta, ka nozare ir informēta un kompānijas zina, ka mēs ļoti priecātos, ja būtu iespējams saņemt norakstītus kuģu aprīkojumus. Diemžēl akadēmijas nodaļas pašas nav bijušas īpaši aktīvas, lai darītu zināmas savas vajadzības un ieinteresētu uzņēmējus. Kas attiecas uz kompānijām, kuras piedāvā prakses vietas, tad jāteic, ka šis process ir ļoti aktīvs. Nāk arvien jaunas kompānijas, kuras vēlas prakses vietās redzēt mūsu studentus. Piemēram, interesi izrādījusi viena grieķu kompānija, kurai Latvijā nav savas pārstāvniecības, bet kura meklē praktikantus. Lai varētu paplašināt iespējas, šajā ziņā mēs sadarbojamies ar Liepājas Jūrniecības koledžu. Šāda darba devēju interese ir saistīta ar augošo jūras pārvadājumu tirgu un joprojām lielo jūrnieku deficītu tirdzniecības flotē."

Sagatavoja Anita Freiberga

Andris Purmalis (no kreisās), Jānis Krastiņš, Raitis Mūrnieks, Edgars Sūna, Annija Cekula un Jānis Pastars.



Nekad neizslēdziet domāšanu!

2020. gada 11. janvārī notika Latvijas Jūras akadēmijas 27. izlaidums, un šogad izglītības dokumentus kopumā saņēma 81 jaunais speciālists: 44 kuģu vadītāji, 12 kuģu mehāniķi, 10 kuģu elektroautomātikas speciālisti un 15 ostu un kuģošanas vadītāji. LJA bakalaura diplomu var iegūt piecās studiju programmās: Jūras transports – kuģa vadīšana, Ostu un kuģošanas vadība, Jūras transports – kuģa mehānika, Jūras transports – kuģa elektroautomātika, Kuģu navigācijas elektronika.

Kopā ar absolventiem uz šo nozīmīgo pasākumu LJA Mācību centrā bija pulcējušies gan vecāki, gan pasniedzēji, gan tradicionāli arī jūrniecības nozares pārstāvji. Akadēmijai izveidojusies laba un konstruktīva sadarbība ar Jūras administrāciju, kuras Jūrnieku reģistrs ir tā institūcija, kas uzrauga LJA studiju programmu atbilstību STCW konvencijas prasībām, ar "LSC Group", kas izveidojusi kadetu programmu, ar kruinga kompānijām, bankām, ostām un ostu uzņēmumiem, jūrniecības uzņēmumiem, kā arī

jūrniecības sabiedriskajām organizācijām, tāpēc tikai loģiski, ka nozares pārstāvji pasniedza savas balvas visu specialitāšu labākajiem absolventiem septiņās nominācijās: "Par izcilām sekmēm", "Par labām un teicamām sekmēm", "Labākais diplomdarbs", "Jūras vilks", "Par visvairāk pavadīto laiku uz Transas trenāžiera", "LSC Group" balva, kā arī balva par piedalīšanos zinātniskajās konferencēs.

Pirmo reizi LJA vēsturē īpašu balvu par izcilām un teicamām sekmēm

pasniedza nesen dibinātais Latvijas Jūrniecības izglītības un pētniecības attīstības fonds (LJIPAF). Fonda projektu vadītāja Astrīda Rijku-re, uzrunājot absolventus, uzsvēra izglītības lielo lomu ikkatra cilvēka profesionālajā attīstības ceļā, aicinot turpināt studijas maģistrantūrā un vēlāk arī doktorantūrā, bet šoreiz Šveices pulksteni ar īpašu gravējumu pasniedza diviem izcilākajiem akadēmijas absolventiem – kuģu vadītāju specialitātē Ēvaldam Lejam un kuģu mehāniķu specialitātē Vladimiram Kļimačkovam.

Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš, pasniedzot administrācijas balvu labākajiem nominācijā "Par labām un teicamām sekmēm" – kuģu vadītāju specialitātē absolventam Konstantīnam Nevoļko, studiju programmas "Jūras transports – kuģa mehānika" absolventam Vladimiram Maļcevam un studiju programmas "Jūras transports – kuģa elektroautomātika" absolventam Edmundam Gutānam, uzrunāja visus absolventus: "Jūs esat jaunie jūras speciālisti, tāpēc ejiet jūrā!"

Par trim labākajiem diplomdarbiem tika atzīti Ričija Sinkina diplomdarbs, kura vadītājs bija LJA docents Sergejs Mašiņenkovs, Artūra Riekstiņa diplomdarbs, kura vadītājs bija LJA profesors Jānis Brūnavs, un Aleksa Voronova diplomdarbs, kura vadītājs bija LJA profesors Aleksandrs Gasparjans, un viņiem balvu pasniedza "Swedbankas" pārstāve Anastasija Jermaka.

Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters akadēmijas beidzējiem atgādināja, cik svarīga nozīme Latvijas jūrniecības attīstībā ir bijusi jūrniecības pamatlicējam Krišjānim Valdemāram, un izteica cerību, ka Latvijai arī tagad noteikti būs savs Valdemārs. Viņa pasniegtā balva nominācijā "Jūras vilks" pienācās Aleksandram Osipovam, kurš jau 467 dienas nostrādājis jūrā. Diemžēl nominants savu balvu klātienē nesaņēma, jo, visticamāk, atkal bija devies jūrā.

Var teikt, ka jau tradicionāli absolventus nākas uzrunāt pasniedzējam docentam Ērikam Koržeņevskim, jo akadēmijas beidzēji savā izlaidumā allaž vēlas dzirdēt viņa teikto. Ēriks Koržeņevskis pēc studentu aptaujas rezultātiem tika nominēts kā pasniedzējs, kurš nekad nav atteicis palīdzību un ir iedrošinājis brīžos, kad rokas nolaidušās. Pasniedzējs Koržeņevskis ir slavens ar savu spārnoto teicienu: "Ieslēdziet domāšanu!" To zina ikviens, kurš mācījies pie pasniedzēja, tieši tāpat, kā pasniedzējs lieliski zina katra studenta spējas un mācību procesā ielikto darbu. Arī izlaiduma reizē viņa teiktais reāli atspoguļoja situāciju: "Mums ir gājis visādi, ne vienmēr tikai labi, tomēr līdz galam kopīgi esam tikuši. Es jums novēlu: nekad neizslēdziet domāšanu!"

►►► 18. lpp.



Pasniedzējs Ēriks Koržeņevskis izlaidumā kopā ar saviem studentiem.



Jānis Krastiņš uzrunā absolventus.



Pulksteni saņem Vladimirs Kļimačkovs.



►►► 17. lpp.

Paldies! Paldies! Paldies!

Absolventu vārdā uzrunu teica Ēvalds Leja, un šī uzruna izpelnījās absolūti visu klātesošo atzinību un uzslavu.

"Savu uzrunu vēlos sākt ar latviešu dzejnieka, Usmas jahtkluba bijušā biedra un burāšanas entuziasta Vitauts Lūdēna vārdiem: "Tā mums Laima lēma, labie burvji būra, puse Latvijas – zeme, puse Latvijas – jūra."

Un patiesi, Latvijas vai vismaz mūsu iedzīvotāju vārds tajā otrajā pusē ir bijis zināms vairāk vai mazāk vienmēr. Sākot ar Kuršu kājgriežiem, kuru piekrastes sirot vairījās leģendārie Skandināvijas vikingsi, tā arī neiekarojot šīs zemes. Tāpat 17. gadsimtā Kurzemes hercoga Jēkaba iespaidīgā flote, kura bija viena no lielākajām tā brīža Baltijas un Eiropas ūdeņos un kuras ģerboni – melnu vēzi uz sarkana vairoga – pazina teju katrā tā laika pasaules ostā. Līdz 19. – 20. gadsimta mijai, kad Baltijas jūras un Rīgas līča piekrastē bija uzbūvēti vairāk nekā 500 buru kuģu, piekrastes ciemu vīriem tēšot slaidās priedes par burinieku mastiem un pēc izmācīšanās kādā no Valdemāra jūrskolām dodoties pasaules jūrās. Un, visbeidzot, līdz mūsu laikiem, kad pagājušā gadsimta 90. gados atgriezās ideja par jūrniecības izglītību latviešu valodā, līdz šai sestdienai, 2020. gada 11. janvārim, kad mēs sagaidām Latvijas Jūras akadēmijas

Astrīda Rijpure un Ēvalds Leja.



Atklājot svinīgo pasākumu, klātesošos uzrunāja LJA rektore Kristīne Carjova. Viņa uzsvēra ģimenes lielo lomu jaunā speciālista tapšanas procesā un aicināja akadēmijas beidzējus, strādājot izvēlētajās specialitātēs, godam nest Latvijas vārdu pasaulē un, protams, arī neaizmirst savu ALMA MATER.

kuģu vadīšanas specialitātes 27. izlaidumu. Šī ir īpaša diena, lai neteiktu vairāk, un kādam tā nes atvieglojumu, bet citam – jaunas raizes, jo šis ir tikai visa sākums.

Tāpēc es vēlētos, lai katrs no mums pateiktu paldies vispirmām kārtām pašam sev! Pateikt paldies sev par centību un neatlaidību, par emocionālo noturību un nervu ziedošanu. Kā arī pateikt paldies par spēju



pareizajā brīdī apstāties un atveldzēt savu nervu sistēmu. Jo, lai gan uz kuģiem pasaules jūrās valda saussais likums, es varu jums apstiprināt, ka jūrnieki uz sauszemes nav aizmirsuši kapteiņa sera Henrija Morgana tradīcijas, un mēs turam tās augsti paceltas visos laikos.

Paldies vecākiem un radiem par neizsīkstošo atbalstu studiju procesā un pātaru skaitīšanu mūsu sesiju laikā pirms eksāmeniem. Kā arī par brīvprātīgu atteikšanos no savām atvasēm, palaižot tās pasaules jūrās. Kas no tā ir grūtāk, tas jāizlemj jums pašiem.

Paldies draugiem un paziņām par neviltoto apbrīnu, kas veltīta mūsu izvēlētajai profesijai, un saukšanu mūs par kapteiņiem pēc pirmā attēla publicēšanas sociālajos tīklos jau pirms četriem gadiem. Paldies arī par nelokāmo pārliecību, ka jūrnieks vienkārši apceļo pasauli par brīvu, bauda eksotiskas valstis un restorānus, pie tam saņemot kaudzi naudas par šo "atvaļinājumu". Tā nebūt nav, tāpēc saprotiet mūsu nevēlēšanos būt uz sauszemes svētkos, pasākumos un dzimšanas dienās, lai mums nebūtu vienmēr visiem jāuzsauc un jāapdāvina jūs ar ekskluzīvām dāvanām tikai šī iemesla dēļ.

Visbeidzot, paldies pasniedzējiem, mācībspēkam un visam Latvijas Jūras akadēmijas pavadošajam personālam par bezmiega naktīm, zilajiem



ringiem un lielajiem maisiem zem acīm, kā arī par izmisuma un depresijas periodiem, kas mūs pavadījuši šajos gados. Tomēr, lai vai kā, paldies Latvijas Jūras akadēmijai par zinību nodošanu nākamajām paaudzēm un iespēju šeit mācīties, kas mums ļāvis iegūt tik ļoti nepieciešamo izglītību un pārvērst reiz nesaprašanā iesāktu procesu par sasniegtu mērķi, ar kura palīdzību turpināt

rakstīt Latvijas jūrasbraucēju vēsturi. Paldies, paldies, paldies!"

Izlaidumā klāt bija Anita Freiberga P.S. Žurnāls "Jūrnieks", noslēdzot 2019. gadu kā IMO pasludināto sievietes gadu jūrniecībā, savu balvu pasniedza LJA absolventēm Sigitai Sležei, Elīnai Zaķei, Veronikai Sičevai, Sanitai Ūzuliņai un Evitai Gagarinai par kuģošanu pirātu apdraudētajā Gvinejas līcī. ■

Jauno prasību gaismā

2020. gadu pasaules kuģošanas nozare sagaidīja ar IMO prasībām par sēra emisiju būtisku samazināšanu – no 3,5% līdz 0,5%. Atskatoties uz šo prasību ieviešanas laiku un 2019. gada aktivitātēm, Starptautiskās Kuģniecības kameras (ICS) priekšsēdētājs Esbens Poulsons preses konferencē ar gandarījumu atzīmēja, ka lepojas ar paveikto vides aizsardzības jautājumos, kas lielā mērā sasaucas un attiecas arī uz sēra emisiju samazināšanas politiku.



Esbens Poulsons.

“Esmu lepns par to, ka, ieviešot jaunās prasības, tika ņemti vērā ICS ieteikumi, kurus tā izstrādāja, lai palīdzētu kuģu īpašniekiem sagatavoties. Tāpat gandarījums par panākumiem, ko guvām, pārliecinot IMO jauno vadlīniju izstrādāšanas laikā. Vispirms tas attiecas uz ostas valsts kontroles (PSC) darbību jauno prasību kontekstā, samazinot riskus kuģu īpašniekiem tikt sodītiem par noteiktā sēra satura līmeņa pārkāpumiem degvielā tajos gadījumos, kad kuģu īpašniekiem kādā no ostām nav bijusi pieejama standartiem atbilstoša degviela ar zemu sēra saturu. Tomēr joprojām ir palicis daudz neskaidrību, piemēram, kādas būs zema sēra satura degvielas izmaksas, kā tās kāps vai kritīsies,” savu viedokli puda Esbens Poulsons.

Poulsons arī akcentēja, ka ICS atbalsta uzstādījumu, ka starptautiskajai kuģošanai iespējami īsākā laikā jāsamazina arī CO₂ izmešu emisijas, īstenojot gan īstermiņa, gan ilgtermiņa pasākumu kopumu. Jau kopš 2008. gada kuģošanas nozare ir ievērojami samazinājusi CO₂ izmešus. “Tomēr, vērsoties pie nozares, gribu aicināt paātrināt tempus,

lai panāktu būtiskus uzlabojumus degvielas efektīvai izmantošanai. To sakot, es domāju par radikālām pārmaiņām kuģošanas nozarē nākotnē. Mēs tiešām esam pārliecināti, ka pašlaik piedzīvojam kuģu dzinēju ceturto revolūciju, un lieli intelektuālā kapitāla un finanšu resursi tiek ieguldīti pētniecībā un attīstībā.”

ICS priekšsēdētājs tāpat uzsvēra, ka vislielākā vēriba tiek veltīta jautājumiem, kas saistīti ar ilgtspējīgu darbību: vispirms jau tie ir vides un jūras bioloģiskās daudzveidības saglabāšanas jautājumi, vardarbības samazināšana pirātu rajonos, kā arī nelegālās migrācijas samazināšana. “Visos šajos jautājumos kuģošanas nozarei ir būtiski rast kopīgu valodu un vienotu nostāju. Vēl jo vairāk tas ir svarīgi, lai aizstāvētu savu viedokli attiecībā uz globālajiem nozares regulatoriem, jo īpaši tas attiecas uz IMO. Ir ārkārtīgi svarīgi, lai, pieņemot regulējošus standartus, par kuriem vienoties valdības, tie būtu saskaņoti ar ekonomisko ilgtspēju, veicinātu drošības un vides aizsardzības uzlabošanu,” sacīja Poulsons.

Tomēr nozarē nebūt nevalda vienots viedoklis, tāpēc no klātesošajiem žurnālistiem izskanēja jautājums, vai ICS pausto viedokli tiešām ar tik lielu entuziasmu atbalsta kuģošanas kompāniju īpašnieki. Poulsons neslēpa, ka nozarē ir bijušas lielas nesaskaņas, taču pēdējā gada laikā ir jūtamas būtiskas pārmaiņas.

Diskusijas par īpaša fonda izveidi

Globālā jūras transporta nozare (“World Shipping Council” kopā ar BIMCO, “Cruise Lines International Association”, “Intercargo”, “Interferry”, Starptautisko Kuģniecības

kameru, “Intertanko” un “International Parcel Tankers Association”) nākusi klajā ar iniciatīvu dibināt fondu, lai attīstītu pasaulē pirmo kuģošanas nozares pētniecības programmu, kas palīdzētu īstenot kuģošanas nozarei izvirzīto mērķi vidējo CO₂ izmešu daudzumu uz vienu transporta vienību starptautiskajā kuģniecībā līdz 2030. gadam samazināt vismaz par 40% un par 70% līdz 2050. gadam, par pamatu ņemot salīdzinājumu ar 2008. gadu. Par programmas galveno finansēšanas avotu tiek uzskatītas pasaules kuģošanas kompānijas, kas desmit gadu laikā programmas mērķu sasniegšanai iemaksās apmēram piecus miljardus ASV dolāru kā obligātu fosilā kurināmā piemaksu, nosakot aptuveni divus ASV dolārus par katru kuģu degvielas tonnu, ko novirzīs fondā zinātniskajiem pētījumiem. Šāds aprēķins veikts, pamatojoties uz pasaules flotes kopējo degvielas patēriņu, kas ir aptuveni 250 miljoni tonnu gadā. Kā fonda turētāju kuģniecības nozare ierosina izveidot starptautisku jūrniecības pētniecības un attīstības padomi, kas būtu nevalstiska organizācija, ko pārraudzītu IMO. Jaundibināmā nevalstiskā pētniecības un attīstības organizācija strādātu, lai sagatavotu ceļu kuģošanas dekarbonizācijai. Par galveno mērķi tiek izvirzīts līdz 2030. gada

i UZZIŅAI

Starptautiskais jūras transports veic apmēram 90% pasaules tirdzniecības pārvadājumu un šobrīd rada aptuveni 2% no pasaules CO₂ izmešiem. Lai sasniegtu Parīzes nolīguma mērķus klimata pārmaiņu jomā, ļoti svarīga ir ātra dekarbonizācija, tai skaitā arī starptautiskajā kuģošanā.

sākumam radīt komerciāli dzīvotspējīgu kuģi, kas ir brīvs no CO2 emisijām. Starptautiskā kuģošanas nozare cer, ka šai iniciatīvai varētu pievienoties arī citas ieinteresētās institūcijas un, iespējams, pat privātpersonas, kas ļautu iegūt ievērojami lielāku finansējumu pētniecībai un attīstībai.

Lai sasniegtu IMO izvirzītos ambiciozos mērķus, būs jārada jaunas tehnoloģijas un sistēmas, piemēram, *zaļais* ūdeņradis un amonjaks, citi kurināmie, baterijas un sintētiskā degviela, kas ražota no atjaunojamiem enerģijas avotiem. Pašlaik pētījumi ir tikai eksperimentu stadijā un iestrādes vēl nav tādā formā un mērogā, lai varētu apgādāt lielos komerciālos kuģus, jo īpaši tos, kuri strādā transatlantiskajos reisos un pašlaik ir atkarīgi no fosilā kurināmā.

UZZIŅAI

IMO sākotnējā stratēģija nosaka starptautiskās kuģniecības nozares mērķu līmeņus, atzīmējot, ka tehnoloģisko jauninājumu ieviešana un alternatīvo degvielu un / vai enerģijas avotu ieviešana starptautiskajā kuģošanā būs neatņemama sastāvdaļa, lai sasniegtu izvirzītos mērķus.

Kuģniecības nozares priekšlikumu apspriedīs Londonā Jūras vides aizsardzības komitejas sanāksmē 2020. gada martā. Runājot par paziņojumu, ICS priekšsēdētājs Esbens Poulsons sacīja: "Nozares asociāciju koalīcija, kas atbalsta šo priekšlikumu, rāda patiesu ieinteresētību, lai kuģošanas nozare tiešām izpildītu IMO vērienīgo uzstādījumu par CO2 izmešu samazināšanu, tāpēc ir nepieciešams nopietns zinātniskais darbs, lai attīstītu tehnoloģijas un kuģošanas nozarē patiešām notiktu tehnoloģiskā revolūcija. Šis priekšlikums ir vienkāršs, atbildīgs un izpildāms, tāpēc ceram, ka IMO dalībvalstis atbalstīs drosmīgo ierosinājumu. Mēs nedrīkstam stāvēt malā un uz citu pleciem uzvelt atbildību par klimata krīzes risināšanu. Tāpat nelūgšim citus, lai tie lemtu par jūrniecības nākotni, jo paši par to uzņemamies atbildību, vien lūdzam starptautiskās kuģošanas kopienas svētību un pasaules valdību atbalstu mūsu centieniem.



Mūsu plāni ir caurspīdīgi, un mūsu regulatoram, te es domāju IMO kā uzraugošo institūciju, ir zobi. Šāda mēroga izmaiņas, protams, ir sarežģītas un pat biedējošas, bet šis nav gadījums, kad vajadzētu apstāties izaicinājuma priekšā, jo pārmaiņas kuģošanas nozarē ir nenovēršamas. Vien paliek jautājums, kā mēs būsīm tām sagatavojušies."

2019. gada nogalē ICS Londonā rīkoja kuģošanas nozares apaļā galda diskusijas, lai turpinātu sarunas par finansējuma mehānismu zinātniskajiem pētījumiem, kā arī par jaunveidojamo starptautisko jūrniecības pētniecības un attīstības padomi un tās pārraudzīšanas uzticēšanu IMO. Tika izteikti viedokļi un paustas šaubas, vai IMO uzraudzība ir labākais veids un vai IMO ir tā institūcija, kas var būt līderis. Atbildot uz izteiktajām šaubām par IMO iesaistīšanu šajos procesos, ICS priekšsēdētājs Esbens Poulsons uzsvēra, ka tieši IMO ir tā institūcija, kas spēj to paveikt vislabāk, jo tās rīcībā ir visi nepieciešamie instrumenti. Viņš arī pauda viedokli, ka projekta finansēšanu var ieviest līdz 2023. gadam, izdarot grozījumus spēkā esošajā IMO Konvencijā par kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanu (MARPOL).



WSC prezidents un izpilddirektors Džons Batlers "Container Trade Europa" konferencē, kas 2019. gada septembrī notika Hamburgā, sacīja: "Viens no iemesliem, kāpēc nepieciešams izveidot globālu pētniecības centru, ir tas, ka vienai vai dažām valstīm nav tādu finanšu resursu, kas varētu pacelt šāda mēroga pētniecību. Lai gan jau tagad dažādu

projektu ietvaros notiek atsevišķi pētījumi, tomēr nozarei būs vajadzīgs kaut kas daudz lielāks un spēcīgāks, lai dekarbonizācija kļūtu par realitāti. Vajadzība uzsākt pētījumus ir tagad, un tie būs jāveic paralēli jau notiekošajiem, nevis ar tiem konkurējot. Tā kā lielle tirdzniecības kuģi ir ilgtermiņa aktīvs (20–25 gadi), mums jārikojas, cik ātri vien iespējams, jāattīsta un jāievieš zemas oglekļa emisijas un nulles oglekļa emisijas piedziņas sistēmas un degvielas, lai izvairītos no problēmām, kas varētu kavēt nākamajām paaudzēm ieviest jaunās tehnoloģijas."

Jaunākais pētījums par finansējuma apjomu

Jaunākais UMAS un "The Energy Transitions Commission" pētījums "Getting to Zero" precīzē un izgaismo to problēmu mērogu, kas saistītas ar IMO kuģošanas nozarei izvirzīto mērķi CO2 izmešu apjomu samazināt līdz nulles līmenim. Pētījums rāda, ka investīcijas, kas no 2030. līdz 2050. gadam nepieciešamas, lai samazinātu kuģniecības radīto emisiju uz pusi, ir aptuveni 8 triljoni ASV dolāru jeb vidēji 50–70 miljardi dolāru ik gadus 20 gadu laikā.

Ja kuģošanai līdz 2050. gadam būs jāsasniedz CO2 nulles līmenis, tad turpmāko 20 gadu laikā būs nepieciešami ieguldījumi aptuveni 400 miljardu ASV dolāru apmērā ik gadus, kopējam ieguldījumam sasniegto 1,4–1,9 triljonu ASV dolāru. Pētījums arī parāda, ka ieguldījumi būs jāveic divās galvenajās jomās: investīcijas, kas saistītas ar kuģiem, un ieguldījumi uz sauszemes. Lielākie ieguldījumi – apmēram 87% no kopējam investīcijām – nepieciešami tieši sauszemes infrastruktūrā un zema oglekļa satura kurināmā ražošanas objektos, kas ietver ieguldījumus zema oglekļa satura degvielu ražošanā, piegādē un nepieciešamajā sauszemes uzglabāšanas un bunkurēšanas infrastruktūrā.

Tikai 13% no kopējo ieguldījumu apjoma ir saistīti ar pašiem kuģiem, to modernizāciju un aprīkošanu, kā arī kuģu jaunbūvē. Ar kuģiem saistītajos ieguldījumos ietilpst arī investīcijas energoefektivitātes celšanai, kas, visticamāk, pieaugs degvielas augstāku cenu dēļ.

“IMO 2020” kļuvusi par realitāti

Kopenhāgenā tikās “The International Bunker Industry Association” (IBIA) un pasaules kuģošanas un bunkurēšanas kompānijas, kas “IMO 2020” prasībām bija sākušas gatavoties jau vismaz pirms diviem gadiem. Sarunas galvenais temats – vai kuģošanas nozare, kā arī degvielas ražotāji un piegādātāji ir gatavi pildīt jaunās, videi draudzīgās prasības par sēra satura samazināšanu kuģu degvielā. Pasākuma dalībnieki atzina, ka kopumā šie divi gadi ir pagājuši intensīvā sagatavošanās darbā un prasījuši visai ievērojamus finanšu ieguldījumus, bet reizē arī ļāvuši laikus sagatavoties un nodrošināt avotus, kur iegādāties atbilstošas kvalitātes degvielu. Degvielas pircēji un piegādātāji bija spiesti atzīt, ka dažos reģionos tomēr ir bijis ievērojams degvielas deficīts.



2020. gads iesākās ar izmaksu strauju pieaugumu par zema sēra satura degvielu (VLSFO) salīdzinājumā ar augsta sēra satura degvielu (HSFO), un īpašs cenu pieaugums janvārī bijis, piemēram, Singapurā. Ieguvēji bija tie, kas piegādes līgumus bija parakstījuši jau 2019. gadā, kad neviens pat neparedzēja šādu cenu pieaugumu.

Joprojām problēmas sagādā kvalitātes standartu ievērošana, jo arī VLSFO degvielā sēra saturs nereti tomēr nedaudz pārsniedz 0,5% robežu. Daudzi uzskata, ka problēma meklējama atšķirīgajā MARPOL 6. pielikuma testēšanas principu interpretācijā. Vēl viens no iemesliem, kāpēc piegādātā degviela nedaudz pārsniedz sēra 0,5% līmeni, varētu būt tas, ka krasta glabāšanas tvertnes vai bunkura baržas nav pienācīgi iztīrītas pēc tam, kad tur bija iepildīta HSFO degviela.

Tāpat sēra 0,5% līmenis degvielā var būt saistīts ar HSFO degvielas atlikumu kuģu tvertnēs to nepietiekamas tīrīšanas dēļ, bet tā būs īslaicīga situācija, jo tagad kuģu tankos tiek pildīta tikai jaunajam standartam atbilstoša degviela.

“Hapag-Lloyd” runā par problēmām

Tomēr arī šajā ziņā viss nav tik vienkārši. “Hapag-Lloyd” flotes pārvaldes direktors Ričards fon Bērlepšs brīdina: “Tā sauktā IMO 2020 regula ievieš radikālas pārmaiņas visā kuģniecības nozarē, jo pāreja



no degvielas ar 3,5% sēra saturu uz zema sēra satura mazutu ir ļoti sarežģīts uzdevums. Nav jau tā, ka gada sākumā vienkārši bija jānospiež slēdzis, lai pārslēgtos uz jauno degvielas standartu. Pirms tam katrs kuģis bija rūpīgi jāpārbauda, lai atkarībā no kuģa veida un uzbūves izvēlētos iespējami labāko veidu, kā šo pāreju realizēt. Globālās degvielas vadlīnijas prasības, kas pazīstamas kā “IMO 2020”, nosaka, ka no 2020. gada 1. marta nevienam kuģim nedrīkst būt degviela ar augstu sēra saturu, tāpēc, lai šo prasību varētu izpildīt, arī mūsu kompānija jau 2019. gadā īstenoja daudzus sagatavošanās pasākumus, kas bija gan dārgi, gan laikietilpīgi. Viena no problēmām bija tā, ka mazuts ar augstu sēra saturu visos gadījumos nav savietojams ar zema sēra satura degvielu, tāpēc, pirms pārslēgt degvielas veidu, tvertnes ir nopietni jātīra un jāizskalo cauruļu sistēmas. Diemžēl ne laika ziņā, bet galvenokārt izmaksu dēļ nav iespējams

katru kuģi apstrādāt sausajā dokā. Fakts ir tāds, ka kuģa tīrīšana ir ārkārtīgi dārga, un cisternu manuālā tīrīšana reizēm bija jāveic ārpalpojumu sniedzējiem. Alternatīva ir tīrīšana ar ķīmiskām piedevām, bet tas rada arī zināmu risku.

Lai līdz minimumam samazinātu papildu izmaksas un iespējamās grafika traucējumus un klientu preces varētu nogādāt galamērķī plānotajā laikā, “Hapag-Lloyd” flotes kuģi jau 2019. gada ceturtajā ceturksnī tika apgādāti ar jauno zema sēra satura mazutu un decembra beigās veica faktisko pārslēgšanos uz jauno degvielu.”

CMA CGM pilnībā atbalsta IMO centienus

Viena no lielākajām kuģošanas kompānijām CMA CGM, kura darbojas vairāk nekā 160 valstīs un apkalpo 420 no pasaules 521 tirdzniecības ostas, ar 509 kuģu lielu floti strādā vairāk nekā 200 kuģošanas līnijās un kuras nepārtrauktu darbību nodrošina 110 tūkstoši darbinieku, 755 aģentūras, 750 noliktavas, tāpēc lielā mērā ir atbildīga par vides piesārņojuma samazināšanu, paudusi





2017. gadā Rodolfs Sāde CMA CGM ģenerāldirektora amatā nomainīja savu tēvu Sādi senioru.

viedokli, ka visā pilnībā atbalsta IMO zema sēra satura prasības stāšanos spēkā no 2020. gada 1. janvāra.

CMA CGM ģenerāldirektors Rodolfs Sāde: "Visām kuģošanas kompānijām ir pienākums par 85% samazināt sēra emisijas. CMA CGM grupa vairāk nekā 15 gadus ir centusies samazināt savas darbības kaitīgo

UZZIŅAI

Pateicoties vērienīgajām vides iniciatīvām, CMA CGM grupa no 2005. līdz 2015. gadam ir samazinājusi CO₂ emisijas uz vienu konteineru par 50% un ir noteikusi jaunu mērķi – līdz 2025. gadam CO₂ izmešus samazināt vēl par 30%.

ietekmi uz vidi un ir mērķtiecīgi strādājusi, lai 2020. gada 1. janvārī nesagādātu nevajadzīgus pārdzīvotumus. Kompānija neaprobežojas tikai ar sēra satura samazināšanu degvielā, bet veic arī ievērojamus ieguldījumus, lai, piemēram, 22 konteinerkuģi, kurus kompānija saņēms līdz 2022. gadam, un deviņi no tiem būs 23 000 TEU konteinerkuģi, tiktu darbināti ar sašķidrināto dabasgāzi, tā samazinot emisijas par 99%."

CMA CGM 2019. gada 10. decembrī saņēma savu ceturto konteinerkuģi, kas darbojas ar sašķidrinātu dabasgāzi (LNG) un ir piemērots darbam Arktikā. Roterdamas ostā kuģim tika veikta pirmā LNG uzpilde. Jaunais kuģis pakāpeniski iekļausies CMA CGM Baltijas apgādes pakalpojumos, pirms tas 2021. gada sākumā pievienosies konteinerkuģu BALT-1 tuvjūras līnijai.



CMA CGM ir pieņēmusi radikālu lēmumu: lai saglabātu Arktikas jutīgo un unikālo ekosistēmu, neviens no CMA CGM kuģiem neizmantos Ziemeļu jūras ceļus. CMA CGM bija pirmā kuģošanas kompānija pasaulē, kas nāca klajā ar šādu iniciatīvu, ko atzinīgi novērtēja un kam sekoja daudzi jūrniecības nozares dalībnieki.

Kompānija "Maersk" ražo VLSFO bunkuru degvielu

Kopenhāgena, Dānija / Roterdama, Nīderlande: "Maersk Oil Trading" un "Koole Terminals" 2019. gada septembra sākumā paziņoja par līguma parakstīšanu un "IMO 2020" prasībām atbilstošas bunkuru degvielas ražošanas uzsākšanu. Ražošana notiek Roterdamas ostā "Koole's Botlek" rūpnīcā. Šis darījums ir ļāvis kompānijai "Maersk" iesaistīties VLSFO bunkuru degvielas ražošanas tirgū, kā arī paplašināt bunkuru

piegādes apjomus Eiropā. "Maersk" prognozē, ka gadā saražotā produkcija segs 5–10% no "Maersk" degvielas pieprasījuma.

"Mūsu sadarbība ar "Koole" būs svarīgs virzītājspēks, lai nodrošinātu stabilus, uzticamus pakalpojumus "Maersk" klientiem potenciāli nepastāvīgas globālās kuģniecības apstākļos," sacīja "AP Moller – Maersk" uzņēmuma "Maersk Oil Trading" vadītājs Nils Henriks Lindegārs.

"Koole Terminals" turpina meklēt iespējas, kā dot lielāku ieguldījumu ilgtspējīgā sabiedrībā, un viena no mūsu iniciatīvām ir videi draudzīgas transporta degvielas ražošana un izmantošana pasaules tirdzniecības flotē. Esam gandarīti, ka varam sadarboties ar "Maersk" un ražot degvielu ar zemu sēra saturu, lai atbalstītu sēra izmešu un gaisa piesārņojuma samazināšanu," sacīja "Koole Terminals" izpilddirektors Džons Krākmans.



Pieaug jūrnieku nolaupīšanas gadījumu skaits Gvinejas līcī

2019. gada 2. novembrī pirāti nolaupīja deviņus apkalpes locekļus no Norvēģijas karoga kuģa “MV Bonita” laikā, kad kuģis stāvēja uz enkura pie Beninas krastiem Rietumāfrikā, divas dienas vēlāk, **4. novembrī**, pie Togo krastiem par ķīlniekiem tika saņemti četri Grieķijas tankkuģa “Elka Aristotle” apkalpes locekļi.

Tie ir tikai divi gadījumi no 121, kad 2019. gadā Gvinejas līcī tika nolaupīti un par ķīlniekiem saņemti jūrnieki. Gvinejas līcis Nigērijas, Gvinejas, Togo, Beninas un Kamerūnas piekrastē ir kļuvis par karsto punktu tirdzniecības kuģu maršrutā. 2019. gadā šeit nolaupīto jūrnieku skaits salīdzinājumā ar 2018. gadu palielinājies gandrīz divkārt.

“Lai gan 2019. gadā pirātu uzbrukumu skaits kuģiem pasaulē kopumā ir samazinājies, satraukumu rada jūrnieku nolaupīšanas gadījumi Gvinejas līcī, teikts Starptautiskā jūrniecības biroja (IMB) paziņojumā.

IMB Pirātisma ziņojumu centrs 2019. gadā saņēma 162 ziņojumus par pirātu uzbrukumiem kuģiem (2018. gadā – 201). IMB statistika liecina, ka 2019. gadā tika nolaupīti četri kuģi, 11 kuģi atbrīvoti, bija 17 uzbrukuma mēģinājumi un 130 kuģos bija iekļuvuši pirāti. Gvinejas līcī notika 90% no visiem nolaupīšanas gadījumiem, tikai gada pēdējā ceturksnī vien te notika seši nolaupīšanas gadījumi un 64 incidenti.

Starptautiskās krimināltiesas Starptautiskā Jūrniecības biroja direktors Maikls Houlets uzsvē, ka statistika rada satraukumu. “Šī informācija un statistika kārtējo reizi apliecina, cik liela nozīme ir informācijas aprītei un koordinācijai starp kuģiem. Ja nebūs izveidota ziņošanas struktūra, mēs nevarēsim precīzi noteikt paaugstinātā riska zonas,” sacīja Maikls Houlets.

Brūņotus uzbrukumus kuģi un apkalpes piedzīvojuši arī Singapūras šaurumā, bet brūņotas laupīšanas gadījumi samazinājušies Indonēzijas ostās (no 36 incidentiem 2018. gadā līdz 25 pērn).



ITF jūrnieku sekcijas priekšsēdētājs Deivids Heindels aicināja kuģniecības nozari, valdības un arodbiedrības sadarboties, lai izskaustu pirātismu Gvinejas līcī.

“Ir satraucoši, ka Gvinejas līcī nopietnu uzbrukumu biežums kuģiem

palielinās. Gada pēdējos mēnešos nolaupīšanas ir bijušas nežēlīgas un vardarbīgas. Visai jūrniecības nozarei steidzami jāveic pasākumi, tai skaitā jāuzlabo ziņojumu aprīte un jāpalielina reaģēšanas ātrums, lai izdotos uzlabot situāciju šajā reģionā,” sacīja Heindels. “Lai gan mēs izprotam sarežģīto starptautisko normatīvo dokumentu vidi, mums jāturpina meklēt iespējas risināt šo problēmu un jāatrod veids, kā veicināt sadarbību, jo cena, ko jūrnieki maksā ar savām dzīvībām, kā arī apdraudējumu fiziskajai un garīgajai veselībai, šķērsojot Rietumāfrikas ūdeņus, ir pārāk augsta.”



“Global Maritime Forum” apspriež nākamās desmitgades svarīgākos kuģniecības nozares jautājumus



GLOBAL
MARITIME
FORUM

“Global Maritime Forum” (GMF), kas dibināts 2017. gada septembrī, ir pasaules mēroga platforma, kurai pievienojušās pāri par 90 kompāniju un institūciju, kas pārstāv jūrniecības nozares augsta līmeņa līderus, un GMF mērķis ir panākt pozitīvas ilgtermiņa pārmaiņas nozarē un sabiedrībā. GMF ir 14 filiāles pasaulē, tā ģenerāldirektors ir Pīters Stoufišs no Apvienotās Karalistes. Starp GMF dibinātājiem un dalībniekiem ir tādi globālās industrijas līderi kā “A.P. Moller-Maersk”, “Arshiya Limited”, “Euronav”, “GasLog”, “Gulf Agency Company”, “Heidrick & Struggles”, “Hempel”, “KfW IPEX-Bank”, “MISC”, “Onassis Foundation”, “PSA International”, “Trafigura” un “Wan Hai Lines”.

2019. gada 30.–31. oktobrī Singapūrā notika GMF samits, lai diskutētu par jautājumiem, ar kuriem saskarsies jūrniecības nozare un kas būs tās izaicinājums nākamajos desmit gados.

Samita atklāšanā Singapūras Jūrlietu un ostu pārvaldes izpilddirektors Kvahs Lejs Hons sacīja: “Singapūra ir pagodināta rīkot “Global Maritime Forum” 2019. gada samitu. Ceru, ka nozares līderi šeit ieradusies, lai apspriestu galvenos aktuālos jautājumus, kas saistīti ar jūrniecības nozari. Tikai kopā mēs varam skatīties tālāk un tikai kopā runāt par mūsu kopīgajām problēmām, pievēršot tām gan nozares, gan visas sabiedrībai uzmanību.”

“Jūrniecības nozarei ir vajadzīga kopīga platforma, lai risinātu globālās



“SAEFETY4SEA” foto.

problēmas, jo kā sadrumstalota nozare tā nespēj pietiekami profesionāli komunicēt, lai veidotu ilgtspējīgu stratēģiju, kas dod labumu visiem,” uzskata viens no GMF dibinātājiem, “Euronav” izpilddirektors Pedijs Rodžers.

Pētījums izgaismo problēmas

GMF 2019. gadā veica aptauju 46 valstu jūrniecības nozares profesionāļu vidū, lai noskaidrotu svarīgākos jautājumus un atklātu problēmas, kas negatīvi ietekmē pasaules jūrniecības nozari. Ņemot vērā ievērojamās pārmaiņas nozarē, jautājumu loks bija ļoti plašs, aptverot darbaspēka, kuģošanas drošības, vides, likumdošanas un vēl daudzus citus jautājumus.

Piemēram, ziņojums parāda, ka, salīdzinot ar 2018. gadu, 2019. gadā respondenti jūtas pārliecinātāki, risinot ar drošību saistītus incidentus, jo šis jautājums kļuvis par kuģniecības darba kārtības prioritāti, tomēr respondenti neslēpj, ka vēl ir iespējami uzlabojumi.

Nozarei nākamajos 10 gados būs jārisina jautājumi, kas jau šobrīd ir svarīgi daudz plašākā mērogā, ne tikai vienas nozares ietvaros. Jautājumi, ar kuriem mūsdienās saskaras ikviens nozare, ir klimata pārmaiņas, kibernetizācija, tehnoloģiju revolūcija un ģeopolitiskie jautājumi.

Aptauja liecina, ka galvenais, kas varētu ietekmēt jūrniecības nozari, būtu pasaules ekonomikas krīze, un, lai gan tiek pausts viedoklis, ka potenciāli risks ir zems, tomēr tas

▶▶▶ 26. lpp.

UZZIŅAI

“Global Maritime Forum” ir starptautiska bezpeļņas organizācija, kas apņēmusies attīstīt globālās jūrniecības nozares potenciālu, lai palielinātu ilgtspējīgu ekonomisko attīstību un cilvēku labklājību. GMF galvenais pasākums ir ikgadējā sanāksme, kas pulcē augsta līmeņa vadītājus no visas jūrniecības nozares, politikas veidotājus, nevalstisko organizāciju pārstāvjus, ekspertus, kā arī ietekmīgus viedokļu veidotājus, lai apspriestu nozares ilgtermiņa problēmas. Samits rotācijas kārtībā notiks dažādās pasaules pilsētās.

▶▶▶ 25. lpp.

rada bažas visām ieinteresētajām pusēm, jo nozare šādai krīzei ir vāji sagatavota.

Respondenti atzīmēja, ka otrs svarīgākais, kas, viņuprāt, ietekmēs nozari, ir dekarbonizācijas jautājums, un arī tam jūrniecības nozare kopumā nav sagatavota.

Trešā lielākā ietekme uz nozari nākamajos desmit gados, pēc respondentu domām, būs vides jautājumiem, jo IMO jauno prasību rezultātā var ievērojami pieaugt degvielas cenas.

Kā nozarei ļoti svarīgu jautājumu respondenti atzīmē ģeopolitisko spriedzi. Kiberuzbrukumi un datu zādzības ierindoti piektajā vietā ietekmes ziņā un trešajā vietā attiecībā uz nozares iespējām un sagatavotību šos jautājumus pozitīvi risināt.

2019. gada aptauja atklāja jaunu jautājumu, ko respondenti uzskata par svarīgu, bet kam jūrniecības nozare pilnībā nav sagatavota: sabiedrība pieprasa ilgtspējīgu attīstību, bet pozitīvas izmaiņas vēlas redzēt tūlīt. Būtībā šajā uzstādījumā ir ielikta pretrunas, bet šāda atziņa jau neatvieglo spiedienu uz nozari, pieprasot arvien radikālākus pasākumus.

ANO Tirdzniecības un attīstības konferences ģenerālsēkretāra vietniece Izabelle Duranta: "Esam pārliecināti, ka sabiedrības viedoklis un pieprasījums pēc arvien augstākiem vides standartiem un ilgtspējīgas attīstības nākotnē tikai pieaugs, un tas noteikti varētu kritiski ietekmēt jūras transporta rādītājus pieaugošo izmaksu dēļ."

Kādi speciālisti būs nepieciešami nozarei?

Jūrniecības nozare pašlaik saskaras ar daudzām problēmām, tai skaitā arī runājot par darbaspēku nākotnē. Lai gan respondenti neuzskatīja, ka ar darbaspēku saistītie jautājumi varētu būtiski ietekmēt nozari, tomēr aptauja parādīja, ka jūras speciālistu sagatavotība nav tik augsta, kā gribētos, un tas nozīmē, ka neatrisināti darbaspēka jautājumi radīs nopietnākas problēmas nākotnē.

Jūrniecības nozarē joprojām tradicionāli dominē vīrieši, tāpēc respondenti piemin arī dzimumu līdztiesības



jautājuma risināšanu nozarē. Neskatoties uz to, ka arvien vairāk sieviešu tiek izglītotas jūrniecības mācību programmās, sievietes iesaiste un palikšana jūrniecības nozarē ir samazinājusies.

"The Institute of World Economy and Politics" direktors Zangs Juans uzskata, ka jūrniecības nozare ieiet kritiskajā desmitgadē, kas lielā mērā noteiks to, vai nozare būs sagatavojusies nākotnes izaicinājumiem un vai mēs varēsim runāt par tās ilgtspējīgu attīstību. "Nozarē pavērsies jaunas iespējas, kas prasīs jaunas prasmes un pieredzi, tāpēc jāapziņās, ka vērtīgu pienesumu var dot citu nozaru speciālisti. Jau šodien vajadzētu domāt, kā piesaistīt spējīgus speciālistus, kas neaprobežojas tikai ar vienu nozari."

Aptauja atklāj:

- 1/3 respondentu uzskata, ka bezpilota kuģošana kļūs par realitāti jau nākamo 20 gadu laikā;
- vairāk nekā 2/5 kuģu būvētāju uzskata, ka komerciāli izmantota

bezapkalpes kuģošana kļūs par realitāti nākamo 20 gadu laikā;

- 2/3 respondentu uzskata, ka bezapkalpes kuģošana varētu būt dzīvotspējīga, taču pastāv liela iespēja, ka līdzekļi tiks novirzīti citiem flotes darbības nodrošināšanas mērķiem.

"SMM Hamburg" veic izstādes dalībnieku aptauju

"SMM Hamburg" ar aptuveni 50 000 apmeklētāju un vairāk nekā 2200 eksponātu tiek uzskatīts par vienu no galvenajiem starptautiskās jūras tirdzniecības gadatirgiem. Lai sekotu līdzi jaunākajām norisēm un uzņēmējdarbības apstākļiem, "SMM Hamburg" apmeklētāji un izstādes dalībnieki no visas pasaules tika aicināti piedalīties SMM jūras industrijas aptaujā. Zīpojuma apkopots respondentu vērtējums pašreizējai situācijai un jūrniecības nozares nākotnes perspektīvām. Nākamajos 10 gados nozarei vislielākā vērība būs jāpievērš:

- ar vidi un klimatu saistītiem jautājumiem, kas kļūs par darba kārtības prioritāti;
- globālās ekonomiskās krīzes iespējamajai ietekmei uz jūrniecības nozari;
- vēl aktuāli jautājumi – jauns vides regulējums, ģeopolitiskā spriedze, kiberuzbrukumi un datu zādzība.



Darba tirgus

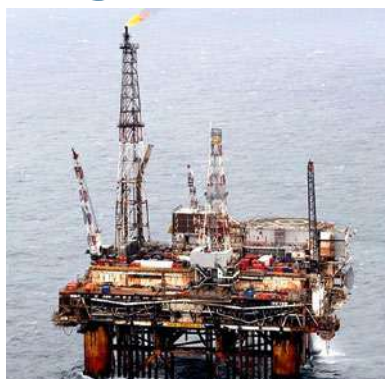
Kuģu īpašnieks zaudē tiesā un spiests izmaksāt maternitātes pabalstu

"Nautilus International", kas sevi pozicionē kā neatkarīgu, ietekmīgu globālu arodbiedrību un profesionālu jūrniecības organizāciju, kuras mērķis un uzdevums ir sniegt efektīvus augstas kvalitātes pakalpojumus saviem biedriem, kā arī visa veida grūtībās nonākušiem jūrniekiem, viņu apgādībā esošajiem un citiem jūrniecības speciālistiem, pieprasījusi atlīdzību no Apvienotās Karalistes karoģa kuģa īpašnieka par maternitātes tiesību pārkāpšanu pret kapteini sievieti. Kuģis tika arestēts Francijā pēc tam, kad darba devējs bija atteicies segt visus maternitātes pabalstus un šīs lietas kārtošanu savā pārziņā bija ņēmis "Nautilus International", kura advokāts atklāja uz kuģa vēl daudzus noteikumu pārkāpumus.

"Nautilus International" paudusi viedokli, ka kapteine, kura ir arodbiedrības biedre un Apvienotās Karalistes valstspiederīgā, bet dzīvo Francijā, tagad saņems lielu kompensāciju, jo darba devējs bija atteicies piešķirt viņai maternitātes tiesības saskaņā ar Francijas likumiem par kapteines nodarbinātības nedeklarēšanu attiecīgajās iestādēs, kā arī par nelikumīgi pārtrauktu darba līgumu. Sekmīgs iznākums tiesā bija iespējams, pamatojoties uz 2006. gada Konvenciju par darbu jūrniecībā (MLC), kā arī uz Francijas likumiem attiecībā uz maternitātes tiesībām un darba aizsardzību.

Bažas par drošību evakuē Ziemeļjūras naftas platformas darbiniekus

115 darbiniekus no "Thistle" platformas, kas atrodas aptuveni 100 jūras jūdžu uz ziemeļaustrumiem no Šetlandas salām, ar Norvēģijas helikopteru nogādāja uz tuvumā esošās "Demlin Alpha" platformas, jo pastāvēja bažas, ka ir apdraudēta cilvēku drošība. Kompānija "EnQuest", kas ir platformas operators, skaidroja, ka



pēc veiktajām zemūdens pārbaudēm radušās aizdomas par zemūdens balstu bojājumiem, bet cilvēku evakuācija ir bijis tikai piesardzības pasākums. Tomēr šis notikums nav palicis bez rezonanses, jo Dzelzceļa, kuģniecības un transporta darbinieku arodbiedrība (RMT) savos komentāros izteikusi šaubas, vai tā ir bijusi vien piesardzība, jo ātrums, ar kādu cilvēki tikuši evakuēti, nozīmē, ka evakuācija ir bijusi visai neparasta, kas liecinot par "diezgan svarīgu notikumu". RMT ģenerālsekretārs Maiks Kešs norādīja, ka šis notikums vēl jo vairāk pastiprina aizdomas, ka uz naftas platformām viss nebūt nav labā kārtībā, piedevām arodbiedrībai

jau kādu laiku ir radušās bažas par to, ka samazinās finansējums darba drošības pasākumiem.

Kompānijas "EnQuest" rīkotājdirektors Bobs Devenports, kurš atbildīgs par Ziemeļjūras rajonu, apgalvoja: "Mūsu absolūtā prioritāte ir cilvēku drošība, tādēļ pēc pārbaudes tika veikti proaktīvi pasākumi, un to izdarīja droši un ātri. Vēl notiks pārbaudes, un platforma paliks izslēgta, līdz tās visas būs pabeigtas un veikti nepieciešamie remonta darbi un drošības pasākumi."

Vēršoties pret mūsdienu verdzību

Starptautiskajā verdzības muzejā, kas atrodas Liverpūlē, Anglijā, 2019. gada nogalē notika divu dienu pasākums, kurā piedalījās Apvienotās Karalistes robežsardzības amatpersonas, labdarības organizāciju, nevalstisko organizāciju un ITF pārstāvji, lai diskutētu par mūsdienu verdzības upuriem.

Starptautiskais verdzības muzejs pēta un rāda transatlantiskās vergu tirdzniecības vēsturi un mantojumu. Muzejs, kas ietilpst Mersisaidas

▶▶▶ 28. lpp.



ITF inspektors (Liverpūle, Ziemeļrietumu Anglija un Velsa) Tomijs Molojs pret mūsdienu verdzību vērstajā pasākumā Liverpūlē, Lielbritānijā.

▶▶▶ 27. lpp.

jūrniecības muzejā, sastāv no trim galvenajām galerijām: cilvēku dzīve Rietumāfrikā, viņu paverdzināšana un cīņa par brīvību. Papildus muzejā tiek apskatīta verdzība mūsdienās, kā arī tādās tēmas kā rasisms un diskriminācija.

T. Molojs demonstrēja fotoattēlus, kas uzņemti dažu inspekciju laikā. "Lai gan sabiedrībā ir lielāka izpratne par mūsdienu verdzības upuriem, jūrnieku ekspluatācija lielākoties paliek slēpta no sabiedrības. Kad mums izdodas atklāt šādus gadījumus, mūsu uzdevums ir cieši sadarboties ar varas struktūrām, lai tos novērstu. Šādi notikumi palīdz izgaismot mūsdienu jūrniecības tumšo pusi," viņš sacīja.

Jūrnieki kļūst par verdzības upuriem

Viens no bēdīgi slavenākajiem mūsdienu verdzības gadījumiem pēdējos gados, ar ko saskārusies ITF, saistīts ar trim Pakistānas jūrniekiem, kuri 22 mēnešus pavadīja uz Irānas karoga kuģa "MV Borhan 3" bez



jebkādiem iztikas līdzekļiem. Kuģis kopā ar apkalpi bija pamests Būšehras ostā Irānā, apkalpe bija spiesta dzīvot nožēlojamos apstākļos, bet kuģošanas kompānija un karoga valsts ignorēja jūrnieku lūgumu pēc palīdzības.

Jūrniecības nozares prioritātei vajadzētu būt šādu uzņēmumu izskaušanai no kuģošanas biznesa.

Lai gan Irāna kā karoga valsts, kuģa īpašnieks un Pakistānas vēstniecība Irānā nesadarbojās, ITF 2019. gada 27. un 29. septembrī izdevās nodrošināt jūrnieku repatriāciju. Darba devējs joprojām viņiem ir parādā samaksu par darbu un kompensāciju par fiziskajām un morālajām ciešanām.



Mājup dodas seši no 13 apkalpes locekļiem, kas atradās uz Sīrijas karoga ro-ro pasažieru kuģa "Lady Caroline".

"Mums izdevās atgūt tikai daļu no apkalpei neizmaksātās algas, tāpēc turpināsim cīnīties par to, lai jūrniekiem tiktu samaksāts viss, kas viņiem pienākas," norādīja ITF pārstāvis.

Otrs bēdīgs gadījums notika ar Sīrijas karoga ro-ro pasažieru kuģa "Lady Caroline" apkalpi, kurā bija jūrnieki no Ēģiptes, Indijas, Sīrijas un Turcijas. 2019. gada 23. jūnijā viņi tika pamesti Sīrijas ostā Latakijā. Atsaucoties uz jūrnieku lūgumu pēc palīdzības, ITF humānu apsvērumu dēļ sedza izdevumus par sešu Indijas jūrnieku atgriešanos dzimtenē.

ITF izveidotais tīkls arābu pasaulē un Irānā ir sniedzis reālu palīdzību simtiem jūrnieku, kuri to lūguši.

Pašreizējā sistēma ir neizdevīga Eiropas nodokļu maksātājiem un darba ņēmējiem

Jaunākais ESAO un ITF pētījums par tiešo un netiešo jūrniecības subsīdiju ietekmi uz Eiropas kuģniecības nozari atklāj, ka pašreizējā sistēma ir neizdevīga Eiropas nodokļu maksātājiem un darba ņēmējiem. ESAO un ITF ziņojums par jūrniecības subsīdijām sniedz ilgi gaidīto novērtējumu par tiešo un netiešo jūrniecības subsīdiju ietekmi uz kuģniecības nozari, īpašu uzmanību pievēršot tām ES valstīm, kuru valsts atbalsta shēmas regulē un uzrauga Eiropas Komisija.

Arodbiedrības atzinīgi novērtēja ziņojumā ietvertos atzinumus, kuros tika ieteikts pārveidot Eiropas kuģniecības nozarei pieejamās subsīdiju shēmas, lai palielinātu naudas vērtību un subsīdiju efektivitāti, aizsargājot vietējās darba vietas, vides standartus, samazinot sastrēgumus un piesārņojumu.

Eiropas Transporta darbinieku federācijas (ETF) ģenerālsekretāra pienākumu izpildītāja Līvija Spera: "Šis ziņojums būs modinātājs Eiropas politikas veidotājiem, jo ESAO un ITF analīze apstiprina to, par ko nozares darbinieki un viņu arodbiedrības jau sen ir brīdinājuši: jūrniecībai novirzītās subsīdijas nespēj sasniegt vēlamos mērķus. Šis visaptverošais pārskats skaidri parāda, ka jūrniecībai subsīdijas ir vitāli svarīgas, bet Eiropas Savienībai ir jāmaina pieeja, jānosaka un



jāpiemēro stingrāki nodarbinātības, apmācības un vides standartu kritēriji. ESAO un ITF ziņojumā atspoguļotā aina ir tāda, ka jūrniecības subsīdijas nesasniedz noteiktos mērķus un nav rentablas, neskatoties uz to, ka valdības tām tērē arvien vairāk naudas."

To apstiprina fakti: samazinās pasaules flotes procentuālā daļa, kas kuģo ar ES valstu karogiem, samazinās jūrnieku skaits, kuru pastāvīgā dzīvesvieta ir ES, netika atrasti pierādījumi, kas apstiprinātu subsīdiju pozitīvu ietekmi uz jūrnieku darba vietu radīšanu un aizsardzību, uz ES kuģošanas nozares aizsardzību un videi draudzīgāku kuģošanu.

"Ja šī sistēma netiks pilnībā reformēta, Eiropas kuģniecība nonāks neapskaužamā situācijā un tai būs nepieciešams finansiāls atbalsts. Jau tagad, domājot par atbalsta mehānismu, nav vietā uzdot jautājumu, vai subsīdijas ir nepieciešamas, bet gan vietā ir jautāt, kā tās visefektīvāk izmatot. Eiropai ir jāatbalsta kuģošanas nozare, bet citādā, daudz efektīvākā veidā: aktīvi atbalstot darba vietu radīšanu un apmācību jūrniekiem, kuru dzīvesvieta ir Eiropā. Ir jāreformē jūras transporta atbalsta pamatnostādnes," rezumēja Spera.■

Laiques spēle – nonākt pareizajā kompānijā un izvēlēties pareizo profilu

Kapteinis AINĀRS VIMBA strādā Norvēģijas kompānijā “Stolt Tankers” un saka: “Tikai no malas šķiet, ka kapteinim ir viegls darbs. Īstenībā tā ir ļoti liela atbildība par ekipāžu, kuģi un krāvu. Kad esi ticis kapteiņa amatā, saproti, cik viegli bija strādāt par vecāko palīgu! Lielākais pluss šajā profesijā – pamosties un esi darbā, nav jābrauc uz darbu! Kontrakti kļuvuši ļoti pieņemami – divus mēnešus strādāju jūrā un divus esmu mājās. Esmu kapteinis ķīmisko krāvu tankkuģiem, ja gribētu pāriet darbā uz tankkuģa, kas pārvadā gāzi, karjera būtu jāsāk labākajā gadījumā kā otrajam palīgam.”

Izvēlēties jūrnieka profesiju Aināram Vimbam, šķiet, bijusi pati par sevi saprotama lieta, jo tēvs bija jūrnieks un dēlam tas jau bija ielikts gēnos. Tomēr pēc pāris gadiem padomju armijā Ainārs stāvēja lielā jautājuma priekšā – ko darīt? “Pēc skolas beigšanas jau nav tāda baigā vēlme un raušanās mācīties, tomēr kaut ko jau vajadzēja pasākt,” kapteinis ir atklāts. “Iestājos jūrskolā, kas atradās Kronvalda bulvārī. Vispirms gan devos uz Bezdelīgu ielas jūrskolu, bet, kad ieraudzīju, ka tā pilnīgi ir armijas sistēma, no kuras tikko biju ticis laukā, sapratu, ka tā nu gan nebūs jūrskola, kurā mācīšos. Tikai ne to!”

Tolaik gan visās jūrskolās bija militāra vai tāda kā pusmilitāra sistēma, tomēr neklātienē, kur bija nolēmis stāties Ainārs Vimba, tik traki nebija, bet, kad iestājekšāmenī jau gājuši pilnā sparā, nākusi ziņa – latviešiem pašiem būs sava Jūras akadēmija. “Man likās, ka netikšu iekšā, jo laicīgu tomēr nebiju turējis rokās mācību grāmatas, bet bija kursi, paveicās un tiku,” par savu iestāšanos akadēmijā stāsta Ainārs.

Vispār jau daudziem no pirmajiem akadēmijas studentiem ar mācībām īpaši labi neveicās. Ģertrūde Anīņa, kura bija viena no akadēmijas dibināšanas idejas autorēm un, protams, pēc tam arī pasniedzēja, 1989. gada septembrī savā dienasgrāmatā pauž visai nopietnas bažas – viņai esot sāpīgi skatīties, cik vājas zināšanas iestājekšāmenos uzrāda topošie studenti, viņiem nesot pat pamatzināšanu vispārīglokojošajos priekšmetos. Tam, izrādās,



Ainārs Vimba (pa labi) LJA 30 gadu jubilejas svinībās Ziemeļblāzmas kultūras pilī.



ir bijis ļoti loģisks skaidrojums. “Ziņa par iespējām stāties akadēmijā nāca laikā, kad citur iestājekšāmeni jau bija beigušies, un visi, kas vēlējās mācīties, to jau darīja, tāpēc akadēmijā stājās tie, kuri citur nebija tikuši iekšā, lai nevajadzētu iet armijā,” atceras Ainārs. “Stājoties Jūras akadēmijā, pirmā un galvenā vēlme bija tikt vaļā no armijas, un apmēram puse no visiem to nemaz neslēpa. Bet, ja tagad, pēc entiem gadiem, paskatāmies, tad daudzi no tiem, kuri tolaik nemaz nedomāja iet jūrā, tagad ir aktīvie jūrnieki, bet tie, kuri nāca ar apziņu kļūt par jūrnieku, tagad nemaz tajā jūrā nestrādā. Viss mainās. Kad sākās Atmodas laiks, daudzi puīši, kas bija iestājušies jūrniecības mācību iestādēs Krievijā, nāca uz akadēmiju.”

▶▶▶ 29. lpp.

Kad jautāju, kāpēc krievu puisiem ar mācīšanos gāja labāk nekā latviešiem, par ko savās piezīmēs raksta arī pasniedzēja Anīša, Ainārs saka, ka tas ir bijis tikai loģiski. "Akadēmija jau bija atvērta uz Kaļiņingradas jūrskolas bāzes, viss joprojām notika krievu valodā, tāpēc krievu puisi mācījās savā dzimtajā valodā, bet daudziem latviešu puisiem tā bija gluži vai ķīniešu ābece. Man tā nebija, jo es biju izgājis armiju," saka Kapteinis Vimba. "Tomēr viegli negāja, jo mēs studijas akadēmijā sākām no tā punkta, kad nebija pilnīgi nekā, no nulles. Toreiz neviens – ne mēs, studenti, ne pasniedzēji nezinājām, uz kuriem ejam un kas vispār būs. Ceļojām no vienas vietas uz otru. Iesākām Birnieka Upīša ielā, tad vienu brīdi bijām Tehniskās universitātes, tolaik Politehniskā institūta, telpās, arī Raiņa bulvārī, līdz nonācām Kronvalda bulvārī, arī mācību līdzekļi tikpat kā nebija pieejami, tāpēc pirmos divus gadus praktiski mācījāmies tikai fiziku un matemātiku."

1990. gada vasaras sesijā tūlīt pēc Jāņiem, 25. jūnijā, bija jākārtos eksāmens komunistiskajā vēsturē. Tagad Ainārs iesmej, atceroties, kādi pēc līgošanas puisi nākuši uz eksāmenu, bet, vai toreiz nākuši smieklīgi, to gan vairs neatceras. "Man tā komunistiskā vēsture bija pie vienas vietas, neviens taču to visu nelasīja, nevienu tas neinteresēja. Tas bija laiks, kad viss mainījās, bija Atmoda. Pasniedzējs Jānis Goris toreiz teica: kurš vēlas sapemt trijnieku, dodiet ieskaīšu grāmatīņu."

Uz jautājumu, vai pēc tam, kad 1991. gadā Latvija atguva politisko neatkarību, akadēmijā viss mainījās, Ainārs atbild noliedzīgi: "Ja godīgi, tad nekas nemainījās. Bija pasniedzēji, kuri turpināja mācīt krievu valodu, un nevienu vārdu nevarēja pateikt latviski. Angļu valoda visiem bija vāja. Arī es skolā angļu valodu mācījos, bet neiemācījos, jo domāju, kam man tā būs vajadzīga. Viss mainījās, kad pēc 3. kursa biju praksē uz holandiešu rīfera: tu tur esi viens ar savu dzimto valodu, un nav citas izejas, ir jārunā angļiski. Pēc prakses bija pavisam cita lieta. Angļu valodas pasniedzēja Marita Sausā man jautāja, vai esmu dabūjis kādu tableti vai šprici, ka tā runāju angļiski."

Uz burinieka "Sedov" kapteinis Vimba izgāja pirmo jūras praksi.



Pirmā prakse "Sedova" mastā

1990. gada 24. novembrī pirmie akadēmijas studenti devās savā pirmajā jūras praksē uz leģendārā burinieka "Sedovs". Lai gan Latvijā jau bija pārmaiņu laiks ar visām noskaņām, emocijām un batālijām, dzelzs priekšskars vēl nebija kritis un uz prakses kuģa kapteiņa vecākais palīgs regulāri noturēja politinformāciju. Puisi praksē bija septiņdesmit dienas un pilnīgi neko nezināja par janvāra notikumiem, barikādēm un nogalinātajiem. "Mēs jau neko nezinājām par to, kas notiek reālajā dzīvē. Ģertrūde vēlāk teica, ka sūtījusi mums telegrammas, lai mēs zinātu, kas notiek Latvijā, bet tās jau līdz mums nenonāca. Tolaik pirms prakses vēl bija jāpilda anketas, savā anketā neslēpu, ka mans tēvs bija izsūtītais, tāpēc īsti nemaz necerēju tikt jūrā. Pasniedzēji saķēra galvu, bet, ja to neuzrakstītu, būtu vēl sliktāk. Mans tēvs bija izsūtīts uz ziemeļiem, uz desmit gadiem, tur viņu uzlika uz

buksiera un teica: še, ņem un brauc. Kad tēvs sodu bija izcietis, viņš tur palika un nostrādāja vēl vienu gadu."

No kuģu vadītāju grupas 2. kursa kursanta Aināra Vimbasa dienasgrāmatas: "24. novembris. Ap plkst. 15 atstājam Rīgas zvejas ostu. Tikko izejam līci – pirmā buru trauksme. Uzvelkam augšējās un apakšējās marsrājas buras. Laiks nepatīkams – drēgns un lietus. 25. novembris. No pašas rīta trauksme – rāju pārvilkšana uz otro balzi. Kuģis jau krietni apledojis. Vēlāk mēģinām savākt buras – neizdodas, jo rājas un vantis ir vienā ledū. 27. novembris. Pēc brokastīm buru trauksme – uzvelkam taisnās buras. Pūš vējš, "Sedov" šūpojas Baltijas jūras viļņos. Pēc pusdienām mācāmies siet mezglus. 1. decembris. Ieejam Malmē. Ir pāris sagaidītāju, tā sauktie "Sedov" draugi. Pēc brokastīm mums atļauj doties uz pilsetu. 24. janvāris. Esam jūrā tieši divus mēnešus. Eksāmenu nolika visi. Vakarā iepūš spēcīgs vējš, jānovāc visas buras. Piedevām sāk snigt. Viss tomēr beidzas laimīgi, neviena bura

netiek saplēsta. 1. februāris. Ieejam Jaltā. Pirmā prakse beigusies, izlidojam uz Rīgu."

Ainārs Vimba ir bijis cītīgs rakstītājs, jo viņa dienasgrāmatā var izlasīt par itin visām septiņdesmit prakses dienām: par gandrīz katras dienas buru trauksmēm, vēju, draņķīgo laiku, arī sauli, dreifēšanu bezvējā un norīkojumiem pie stūres, par kāpšanu mastos, klāja beršanu un kuģa krāsošanas darbiem, par zivju teftelēm pusdienās, kas nemaz nav bijuši tik slikti, par Maskavas televīzijas programmas un videofilmu skatīšanos, par sporta svētkiem, saulošanas un pirmajiem soļiem uz kapitālistu zemes. Pēc trīsdesmit gadiem, stāstot par pirmo jūras praksi, Ainārs ar smaidu atceras, kā pirmo reizi kāpis sešdesmit četrus metrus augstajā "Sedova" mastā. "Vispirms bija jākāpj uz pirmās rājas. Ceļi trīc. Mazliet pakāpelējām, iepazīnām burinieku, bet, kad jau gājām uz Tallinu bunkurēties, laiks bija draņķīgs, reizē gan lija, gan piesala. Buras bija apledojušas, un rājas bija apledojušas. Kapteinis saka, ka mums vajadzētu tikt galā ar burām. Lai gan tā pavisam strikti viņš nevarēja likt mums kāpt augšā, tomēr neviens cits jau arī nenāks un to nedarīs. Tie, kuriem iekšas turēja, kāpa augšā, es arī kāpu. Mums bija noteikts, ka nedrīkst vilkt cimdus, jo ar tiem vēl vairāk slīdēs rokas. Kamēr tu kāp augšā, tu jau nemaz nevari drošības jostu izmantot, tikai tad, kad esi ticis līdz augšējai rājai, vari piesprādzēties. Dažreiz man jautā, vai tā bija virišķības pārbaude. Zināmā mērā, protams, bet vispār jau tas bija darbs, ko vienkārši vajadzēja paveikt."

Kapteinis Vimba atzīstas, ka visus gadus pēc Jūras akadēmijas beigšanas savā augstskolā ne reizes nav iegriezies, bet kursa puīši gan katru gadu cenšas pie viņa sapulcēties. "No mūsējiem seši esam aktīvie jūrniki, visi esam tikuši līdz kapteiņa amatam, Arvis tagad ir vecākais palīgs, jo uz kādu laiku bija aizgājis krasta darbā, bet pēc krīzes atkal atgriezās jūrā."

Pirmais izlaidums Latvijas Jūras akadēmijā bija liels notikums visai jūrniecības saimei, īpaši tiem, kuri šo augstskolu cēla uz latviešu

jūrniecības izglītības idejas pamatiem. Emocionālākie mēdz šo notikumu dēvēt par epohālu, bet pirmā izlaiduma absolventam Aināram Vimbam ne ar ko epohālu tas nesaistās – puīši gāja cauri grūtībām, gāja cauri mācību procesam, ieguva izglītību un saņēma izglītības dokumentu.

Karjera kā pārbaudījums

Patiesībā katrs jūrnieks varētu vēlēties tik veiksmīgu karjeru kā kapteinim Aināram Vimbam – bija vajadzīgi tikai septiņi gadi, un viņš jau stāvēja uz kapteiņa tiltiņa. "Tā bija arī veiksmē, bet tie bija gadi, kad bija ļoti liels jūrnieku trūkums. Divus kontraktus nostrādāju kompānijā "Stolt" par trešo palīgu, bet, tā kā kompānijai bija tikai trīs kuģi, kāpt pa karjeras kāpnēm vienkārši nebija iespējams, jo nebija brīvu vietu, tāpēc, lai normāli varētu virzīties uz priekšu, mani aizsūtīja uz citu kompāniju, kur ļoti ātri, jau otrajā kontraktā, kļuva par vecāko palīgu. Te nu gan jāpiebilst, ka ir kāda nianse: šo kompāniju nekādā veidā nevarēja salīdzināt ar "Stolt". Būtībā darbs uz šīs kompānijas kuģa bija murgs, bija 1997. – 1998. gads, bet te joprojām valdīja padomijas gars. Es nesapratu, kā vispār tā varēja strādāt, un, ja vēl salīdzināja ar "Stoltu", kur bija ļoti augsti standarti, tad darbs te bija kā nakts pret dienu, un es sapratu, ka tur nav paliekama vieta, tur nav aršana. Nu, paklau, atnāk superintendants un jautā, cik man to skrūvju vajag, lai saskrūvētu cauruli, es atmetu ar roku – man neko nevajag, un aizgāju no turienes projām. 1999. gadā tiku atpakaļ uz "Stoltu", bet tikai par otro palīgu, kā jau teicu, tur bija citi standarti. No "Stolta" tu vari aiziet uz jebkuru kompāniju un tiksi pagemts ar atplestām rokām."

Mums te krastā visiem šķiet, ka kļūt par kapteini – tas nu gan ir lidojums, bet Ainārs atceras, ka par kapteini kļuvis gandrīz piespiedu kārtā, tā sakot, brīvprātīgi piespiedu kārtā. Kapteinim vajadzēja norakstīties no kuģa, bet maiņas nebija, un viņš teicis Aināram – būsi kapteinis, un viņam nav bijis, kur sprukt.

"Atceros, ka trīs dienas man tā sāpēja galva, domāju, ka beigas klāt. Bija milzīgs stress un pārdzīvojums. Hjūstonā kļuva par kapteini, un

vienīgais labums bija tas, ka paliku uz tā paša kuģa, par kuru lieliski visu zināju."

– Jūrniecības sabiedrība toreiz tik ļoti lepojās – Jūras akadēmijas pirmā izlaiduma absolvents kļuvis par kapteini. Ko nozīmē – vienā dienā tu pēkšņi esi kapteinis?

– Pilnīgi viss mainās. Darbi un uzdevumi ir pavisam citi, par atbildību nemaz nerunājot, labi vēl, ka arī vecākais palīgs palika uz kuģa. Man bija ārkārtīgi smagi, bet tā jau vienmēr ir, kad cilvēks iesāk kaut ko jaunu. Pirmais ir satraukums, un tāds pat satraukums ir tad, kad nākas nomainīt kuģi. Arī šādas pārmaiņas esmu piedzīvojis, kad kompānija pārdeva kuģi, uz kura strādāju. Tā vietā nāca tāds pats, un tomēr tas jau bija pavisam cits kuģis, kur viss bija jāapgūst no jauna. Arī tagad, kad pēc atvaļinājuma atkal iešu uz jauno kontraktu, būs nepieciešamas kādas divas dienas, lai visu pārlūkotu un ieietu ritmā, arī sakārtotu dokumentāciju, un tas nekas, ka uz kuģa viss ir zināms un pazīstams.

– Vai arī cilvēki ir zināmi un pazīstami, varbūt kopā ar tiem jau ir strādāts? Droši vien liela nozīme ir arī, piemēram, mehāniķu departamentam?

– Viss ir atkarīgs no cilvēkiem, speciālistiem, ar kuriem noslēgts darba kontrakts. Ļoti jūtamas ir arī nacionālās īpatnības, vecuma īpatnības un arī agrāko formāciju atstātās iezīmes. Ticiet man, darbā un sadzīvē tās ir ļoti jūtamas, un jo īpaši to var teikt par tiem speciālistiem, kuri auguši, skolojušies un arī strādājuši padomju sistēmā. To, kas cilvēkā gadu gadiem krāties un kļuvis par viņa dzīves kredo, nekas un neviens nevar mainīt. Piemēram, piecpadsmit gadus strādāju kopā ar vecāko mehāniķi, pēc tautības horvātu, un tas bija sapnis, nevis darbs. Mēs sapratāmies bez vārdiem, nekādu problēmu, viss, kas nepieciešams, tika izdarīts vislabākajā veidā, nekādu lielu jautājumu vai atrunāšanās: to tā nevar, kāpēc tā vajag un tamlīdzīgi. Cilvēku mentalitātei ir milzīga nozīme, un noslēgtā vidē uz kuģa tas ir vēl jo spilgtāk izjūtams. Un vēl ir ļoti svarīgi, kādā informatīvajā telpā

▶▶▶ 32. lpp.

▶▶▶ 31. lpp.

dzīvo cilvēks un kādas prioritātes izvirza, taču viens, ko esmu sapratis, ka labākā politika ir nediskutēt par politiku.

– Kāds no kapteiņiem reiz stāstīja, ka no cilvēka mentalitātes ir atkarīgs, kā ar viņu jārūnā, lai tiktu saprasts. Reizēm pieklājīga aicinājuma formā teiktais netiek sadzirdēts, bet kuģis taču mēdz būt tik daudznacionāls, kā saprast, ar kuru un kā ir jārūnā?

– Kuģis tiešām ir daudznacionāls. Ir raibs un iet raibi. Iet jautri (kapteinis Vimba tā zīmīgi smaida un šūpo galvu). Patiesībā jau reizēm ir arī grūti, teiksim, ja viens no apkalpes iekrāsojies varavīksnes krāsās. Pie manis atnāk filipīnietis pavārs sūdzēties, ka tas viens esot viņu aizticis, un man par šo jautājumu ir jārunā, es to nevaru atstāt pašplūsmā, bet cilvēks man saka: es taču neko tādu nedaru... Smējoties jau var teikt, ka ir labi, ja šīs orientācijas cilvēks atrod sev pāri, tad viss ir kārtībā, miers mājās (kapteinis nosmej), bet ja viņš ir viens...

– Tad viņš meklē pāri...

– Apmēram tā, bet pamatā jau visi tie cilvēki ir zināmi. "Stoltā" ir tā sauktā *dzeltenā flote* – lielie tankkuģi, kas strādā tālajos reisos, un *melnā flote* – ne tik lieli kuģi, kas strādā Eiropā, un vieni un tie paši filipīnieši jau pa tiem kuģiem grozās.

– Vai nav bijusi vēlme no melnās flotes, uz kuras strādājat, pāriet darbā uz dzelteno floti?

– Esmu jau arī tālajos reisos pastrādājis, bet tur kontrakta ilgums ir 4+1, šeit 2+2 mēneši, un man tas ir ļoti svarīgi. Kontrakta ilgums ir ļoti motivējošs faktors.

– Gana daudzi gadi jau nokuģoti, vai nav piezagusies doma meklēt darbu krastā?

– Es pats un arī mana ģimene esam pieraduši pie tās algas, ko nopelnu, strādājot jūrā, tāpēc tagad būtu grūti pierast pie citiem noteikumiem. Vispirms jāizaudzina un jāizskolo bērni, jātiek galā ar kredītu, un tad varbūt varētu sākt domāt. Bet kontrakts 2+2 mēneši ir ļoti *okay*, vienīgais, kas nomāc, ir rudens vētras, kas Ziemeļjūrā trako no novembra līdz

februārim. Tas tiešām ir diezgan nomācoši, vēl jo vairāk tāpēc, ka kuģi nav no lielajiem, un tur šo vilņošanās ļoti jūt. Bet, ja tā parēķina, tad pusi no kontrakta mēs pavadām ostās, jo mums jau tie pārgājieni nav gari un ir regulāras ieiešanas ostās.

– Tas nozīmē, ka praktiski divus mēnešus jūs nenokāpjat krastā?

– Tieši tā. Mēs kursējam kā tramvajs: Antverpene – Hamburga, izkrauž, iekrauž, ostā maksimums pavadām divdesmit stundas. Eiropā visas ostas ir ļoti līdzīgas gan drošības, gan servisa, gan visos citos aspektos, bet, ja gadās iet, piemēram, uz Maroku, tad tā jau ir Āfrika, un tur ir pavisam citi standarti, no tevis visu laiku kaut ko prasa, kaut vai cigaretes, un to prasa gan loči, gan arī citi dienesti, bet tagad, kad ieviestas *antiraidēru* prasības un tu viņiem atbildi "nē", kafiju, lūdzu, bet neko vairāk neprasiet, tad ir baigā neizpratne: kā nē?!

– Teicāt, ka jūsu kuģis kursē gluži kā tramvajs, vai tiesa, ka jūras ceļi ir stipri vien noslogoti?

– Man dažreiz jautā, kā tas var būt, ka ūdens plašumos saduras divi kuģi? Tādos gadījumos saku: atver "Marine Traffic" un paskaties, kāda ir reālā aina! Jūrā ir tikpat intensīva kustība kā uz Jūrmalas šosejas. Mans kuģis ir lieliski manevrētspējīgs. *Diesel electric* – tas izsaka daudz, tāpēc mēs varam strādāt arī ar mašīnu, ja vajag, varam mainīt kursu, nomest ātrumu, un tie ir ļoti pozitīvi kuģa parametri, jo īpaši strādājot Eiropā, kur nepieciešams manevrēt. Ja man saka – jūras plašumi, tad man jājautā – kādi plašumi?

– Ja jau jūrā pietrūkst plašuma, ko lai dara cilvēks tik ierobežotā teritorijā kā kuģis? Tas droši vien psiholoģiski nav viegli.

– Uz kuģa jāveido tāda atmosfēra, lai cilvēki justos labi un komfortabli, lai viņiem nenāktu virsū *melnie*, lai visi būtu draudzīgi. Senāk pret kapteini bija pamatīgs respekts, bet uzskatu, ka tas nav normāli, ja kapteinis atnāk uz tiltiņa, un visi jau trīc un dreb. Bet ne jau viss vienmēr sanāk, reizēm ir tādi kadri, ar kuriem ir ļoti grūti vai pat neiespējami strādāt. Reizēm atsūta tādu speciālistu, ko par speciālistu būtu grūti dēvēt.

Ļoti vāji sagatavoti ir Ukrainas jūrniki, un tu divus mēnešus centies viņus vilkt. Filipīnieši, piemēram, strādā sešus mēnešus uz kuģa un tad vēl pajautā, vai nevar pagarināt kontraktiņu, jo viņiem ļoti liela nozīme ir finansiālajai pusei. Ar filipīniešiem nekad arī nav garlaicīgi: *Filipino radio* vienmēr kaut ko jaunu ziņo, tas zina visu. Kapteinis vēl nezina, bet *Filipino radio* jau ziņo, kas brauks, kas nāks, kas būs, ko mainīs. Ja man jāizvēlas, ko labāk ņemtu uz kuģa strādāt, es teiktu, ka filipīnietis, jo ukraiņiem ļoti līdzīgas velkas tas postsociālisms, padomju sistēma, pat tiem, kuri nav no vecā kaluma. Laikam tāda mentalitāte. Ar filipīniešiem varbūt ir cita problēma – viņi nedarīs neko vairāk, tikai to, ko būs viņiem teicis darīt. Šeit ir nokrāsots, bet kāpēc te nenokrāsoji? Man to neteica. Bet vai tad tu neredzi, ka arī te ir jānokrāso? Viņš to izdarīs bez vārda runas, bet tikai tad, ja parādīs ar pirkstu.

"Stoltam" ir arī kadetu programma, bet Jūras akadēmijas kadetus, šķiet, vairs neņem, un tas visdrīzāk ir saistīts ar izmaksām. Bet kadeti jau visi ir līdzīgi, lielākā daļa no tiem par darbu izrāda interesi, arī juniori tiecas uz augšu, kamēr tiek līdz otrajam palīgam, tad apstājas – viss it kā ir sasniegts. Un varbūt arī ir pareizi, esmu pārliecināts, ka visiem nemaz nevajag būt kapteiņiem. Reālā dzīve rāda, ka daudzi kapteiņi nemaz *nevelk*: gan tāpēc, ka, iespējams, nav dots talants, varbūt ir nepietiekama izglītība, bail pieņemt lēmumu, visu uztvert ar stresu, nespēj komunicēt ar apkalpi. Bet komunikācija ir neizbēgama, tieši tāpat kā lēmumu pieņemšana. Apkalpe ļoti novērtē, ja kapteinis kādu brīdi ir bijis kopā ar viņiem arī atpūtas laikā, vienmēr jau var arī kopā ar komandu padziedāt karaoke, kaut gan tagad, kad ir ierobežots alus patēriņš, karaoke tiek dziedāta arvien retāk. Alus jau pilnīgi nav aizliegts, bet, ja tu aprēķini, kad vari atļauties iedzert alus kausu, saproti, ka tas ir ļoti sarežģīti, jo divpadsmit stundas pirms ostas – nedrīkst, tik un tik stundas pēc – arī nedrīkst, tad un tad – arī ne, un iznāk, ka faktiski jau nekad nedrīkst. Nezinu gan, vai šīs prasības

Kapteiņa Vimbas kuģis "Stolt Kittiwake".



ir adekvātas, jo džekiem taču pēc smaga darba vajadzētu aiziet arī padziedāt un izdzert to alus kausu, ir nepieciešams relakss, nevar visu kontraktu kā robots strādāt. Kompānijās, kur ir sausais likums, apkalpes locekļi nereti aiziet krastā un *piemaujas* kā lopi, un ko tu ar viņiem darīsi? Vēl kādā citā kompānijā, kur bija sausais likums, kāds bija iedzēris metanolu, un viss. Tad jau labāk, lai alus uz kuģa ir legāli.

Prasību gūstā

– Par milzīgo birokrātiju, šķiet, kuģu virsnieki jau paguruši runāt, un kapteinis ir tā persona, uz kuras pleciem sagulst itin viss: gan tas, ko pielūmušas starptautiskās institūcijas, gan arī katras atsevišķās kompānijas un krasta departamentu prasības.

– Nemitīgas prasības ir realitāte. Rīts parasti iesākas ar to, ka tu sēdies pie datora un raksti visas tās ziņas, ko no tevis gaida. Protams, dienas sākas atšķirīgi, ja esi ostā vai krastā. Ja ostā, tad jau savlaicīgi jāaizsūta visi nepieciešamie dokumenti uz nākamā ostu. Un paralēli ikdienas darbam visu laiku ir prasība, lai nemitīgi notiktu instrukcijas un tiktu stāstīts, kas un kā jādara. Bija gadījums, kad

notika kārtējais tā sauktais mītiņš, kurā stāsta visu par loču trapiem, kā jāsien klāt, parāda bildes. Liekas, saprot, viss labi, bet otrā dienā viņš sien un sasiens pavisam greizi. Hallo, kas tas ir, par ko mēs vakar runājām?! Bet krasta departaments tikai visu laiku uzstāj: jūms jānāca, jāstāsta, bet, ja cilvēka smadzeņu cietais disks jau ir pilns ar visām tām prasībām un vairs neņem pretī, ko tad darīt? Varbūt krasta dienestam ir ar šīm lietām jānodarbojas, jo es to nespēju.

Kas attiecas uz mācību trauksmēm, tās gan reāli katru nedēļu notiek, ir saraksts un grafiks, pēc kura šīs mācības notiek. Ja tās nebūtu, tad, nedod dievs, kaut kas notiku, un neviens nezinātu, ko darīt. Savukārt *Port State Control* pārbauda, vai mācības ir bijušas un vai apkalpe spēj atbildēt uz jautājumiem. Lai gan intensīvā kuģošanas grafika dēļ mācību grafiku nemaz nav tik viegli ievērot, tas jādara, un mēs to darām. Reizēm tomēr nesaprotu, kad, piemēram, var sarīkot mācības, lai nolaistu glābšanas laivu. Ieej ostā, prasi atļauju, bet osta neļauj, taču man pēc SOLAS prasībām tas ir jādara. Jūrā arī to izdarīt nevar. Pēc noteikumiem glābšanas laivai trijos mēnešos reizi ir jābūt ūdenī un

vienreiz gadā *free-fall*, bet, ja glābšanas laiva ir divdesmit gadus veca un divdesmit reizes mesta ūdenī, tad divdesmit pirmajā reizē tā var izjukt, taču to neviens neuzklausa, jādara, un viss.

Jādara. Un viss

Lai gan kapteinis Vimba kopš 1999. gada strādā uz kompānijas "Stolt" kuģiem, kura vienmēr ir augstu kotējusies jūrnieku aprindās, pēdējā laikā viņam prātā ienākusi doma, ka, ļoti iespējams, ja LSC, kas pa vecam ir "Latvijas kuģniecība", kur pēc akadēmijas beigšanas tolaik vēl jaunais speciālists nostrādāja vienu kontraktu, tagad piedāvātu divu mēnešu kontraktu, viņš, visticamāk, to izmantotu. Lai gan "Stoltā" joprojām ir motivējošs atalgojums, dažas nianšes reizēm liek pārdomāt visus plusus un mīnus. Kā atzīst Ainārs Vimba, laimes spēle ir nonākt pareizajā kompānijā un izvēlēties pareizo profilu, uz kādiem kuģiem strādāt. "Es izdarīju pareizu izvēli, bet negribētu radīt maldinošu priekšstatu – atalgojums tāpat vien netiek maksāts. Uz šiem kuģiem ir ļoti smags darbs, tas ir visgrūtākais un visbīstamākais darbs, bet kas teicis, ka jābūt viegli?"

Anita Freiberga

Igors Udodovs (no labās), Andris Pūrmalis, Tālis Linkaits un Ansis Zeltiņš.



Izveidota VAS “Ventas osta”

Lai nepārprotami nošķirtu ostas funkcijas no tās pārvaldītāja – Ventspils brīvostas pārvaldes, kas bija iekļauta sankciju sarakstā, valdība lēma par jaunas valsts akciju sabiedrības “Ventas osta” izveidi Ventspils ostas pārvaldīšanai. VAS “Ventas osta” uzdevums ir pārvaldīt Ventspils ostas teritoriju, pilnībā vai daļēji pārņemot Ventspils brīvostas pārvaldes funkcijas. Jaunās valsts kapitālsabiedrības izveides mērķis ir pēc iespējas samazināt sankciju iespējamās negatīvās sekas uz Latvijas tranzīta sektoru un ekonomiku kopumā. Ventspils brīvostas likuma grozījumos noteikts, ka VAS “Ventas osta” pildīs ostas pārvaldnieka funkcijas, kā arī būs tiesīga slēgt līgumus ar ostas klientiem un veiks visas nepieciešamās darbības, lai pakāpeniski pārņemtu saistības pret ostas klientiem.

Jaunizveidotās kompānijas vienīgā valdes locekle ir Satiksmes ministrijas Attīstības un finanšu plānošanas departamenta direktore Baiba Vīlpa, kompānijas padomē iecelta Satiksmes ministrijas Juridiskā departamenta Tiesību aktu nodaļas vadītāja Baiba Jirgena, Finanšu ministrijas Eiropas Savienības fondu investīciju pārvaldības departamenta direktore Diāna Rancāne, kā arī zāļu ražotāja “Olainfarm” bijusī padomes locekle Daina Sirlaka un “Publiko aktīvu pārvaldītāja “Possessor””

(iepriekš Privatizācijas aģentūra) bijusī valdes priekšsēdētāja Iveta Zalpētere. “Ventas ostas” pamatkapitāls ir 35 000 eiro, bet akciju sabiedrības juridiskā adrese ir Rīga, Gogoļa iela 3.

Prognozējams, ka vairākus mēnešus būs nepieciešams pārejas posms, kad paralēli darbosies gan Ventspils brīvostas pārvalde, gan jaundibinātā valsts akciju sabiedrība. Paredzēts, ka VAS “Ventas osta” Ventspils brīvostas pārvaldes mantas, tiesības un

saistības pārņems pa daļām, arī darbinieki – speciālisti, tehniskais personāls u.c. – pāries darbā uz VAS “Ventas osta” pakāpeniski. Ventspils brīvostas pārvaldes likvidācijas procesa ietvaros normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā tiks lemts par Ventspils brīvostas pārvaldes aktīvu nodošanu jaunajai valsts kapitālsabiedrībai. Ventspils brīvostas pārvaldes darbiniekiem nav pamata satraukties par palikšanu bez darba jaunās VAS “Ventas osta” izveides dēļ, jo labi speciālisti būs nepieciešami arī turpmāk.



Ministru prezidents Krišjānis Kariņš, komentējot situāciju, kas radās pēc ASV noteiktajām sankcijām: "Pēc ASV noteiktajām sankcijām tika nolemts ieviest valdības deklarācijā noteikto plānu par Ventspils ostas funkciju uzticēšanu kapitālsabiedrībai. Iepriekš bija paredzēts šo valdības plānu īstenot 2020. gada pavasarī, bet noteiktās sankcijas ieceres realizēšanu pasteidzināja. Kad tika piemērotas ASV sankcijas, kuras attiecībā uz Ventspils brīvostas pārvaldi tagad jau ir atceltas, Ministru kabineta primārais uzdevums bija nodrošināt ostas darbības nepārtrauktību. Bija jānosaka, ka tikai valsts pārstāvji lemj par ostu un ka ietekme uz lēmumu pieņemšanu vairs nav Ventspils domes ieceltiem pārstāvjiem, ņemot vērā pret konkrētu personu noteiktās sankcijas."

Ostas strādā ierastajā režīmā

Satiksmes ministrs Tālis Linkaits: "Lasot mediju ziņu virsrakstus, var rasties priekšstats, ka tranzīta nozare tūlīt beigs pastāvēt, ka ostas būs jāver ciet, nebūs kravu un darbinieki būs jāatlaiz, ir krīze un traģēdija. Partisībā nekā tāda nav, ja skatāmies uz reālo situāciju, tad redzam, ka objektīvu iemeslu dēļ ir samazinājušās atsevišķas kravu grupas, piemēram, cenu dēļ ogļu tirdzniecība vairs nav tik ienesīga, un tas atspoguļojas pārvadāto un ostās apstrādāto kravu apjomos un statistikas rādītājos. Bet ostas strādā un ostu uzņēmēji turpina strādāt pie jaunu kravu piesaistes, arī kravu apjomi ir pietiekami, un to mēs redzam visu triju lielo ostu

statistikā. 2019. gadā Latvijas ostās bija pārkrauti 62,3 miljoni tonnu kravas, un, ja to salīdzina ar Lietuvā un Igaunijā pārkrautajām kravām, redzam, ka Latvija nenoliedzami ir līdere starp Baltijas valstīm. Mūsu mērķis un ambīcijas ir noturēt šo rādītāju. Jāapzinās, ka Krievija turpina savu stratēģisko politiku pārcelt visu Krievijas kravu apstrādi uz Krievijas ostām, kas, protams, rada rezonansi Latvijas kravu apjomos. Mēs ar to rēķināmies, jo jau laikus par to zinājām, tendence bija redzama jau pirms daudziem gadiem, tāpēc mūsu uzdevums bija un arī tagad paliek pielāgoties jaunajiem apstākļiem."

Apstiprināti Rīgas un Ventspils ostu noteikumi

Lai nodrošinātu Ventspils brīvostas un Rīgas brīvostas darbību, neapdraudot drošību ostas akvatorijā, sauszemes teritorijā, kā arī apkārtējā teritorijā ārpus ostas robežām, 4. februārī Ministru kabinets apstiprināja abu lielāko Latvijas ostu noteikumus un uzdeva iesaistītajām ministrijām kopā precizēt abu noteikumu gala redakcijas.

Ventspils un Rīga ir lielākās ostas Latvijā ar būtisku ietekmi uz transporta nozari un Latvijas tautsaimniecību kopumā. Nozares rezultāti ir ļoti svarīgi konkurētspējas nodrošināšanā, tāpēc ostu noteikumiem jāatbilst starptautiskajiem standartiem un jābūt skaidri saprotamiem visiem ostas lietotājiem.

Satiksmes ministrijas sagatavotajos noteikumos norādītas apstiprinātās ostas zemes un akvatorijas robežas.

Tāpat tie konkrētizē attiecīgās ostas kapteiņa pienākumus, funkcijas, kompetenci, atbildību un rīcības plānu negadījumu laikā jūrā.

Tie nosaka ostas drošības un aizsardzības pamatprincipus, bīstamo un piesārņojošo kravu kraušanas un uzglabāšanas noteikumus ostā, informāciju par kuģu ceļiem, kā arī virkni citu jautājumu, kas svarīgi ostas darbībai. Attiecībā uz vides aizsardzību noteikumos tiek precizēti nosacījumi par kuģa bunkurēšanas operāciju uzsākšanu.

Ostu noteikumos tiek noteikta arī navigācijas tehnisko līdzekļu darbības nodrošināšana, kā arī kuģu satiksme ostas akvatorijā: kārtība, kādā sniedzama informācija par kuģu ienākšanu ostā un iziešanu no ostas, sakaru nodrošināšana ostā, loču un kuģu satiksmes dienesta pakalpojumi, velkoņu pakalpojumi. Tāpat sagatavotajos noteikumos ietverts regulējums par kuģu stāvēšanu, tauvošanos, piestātņu un būvju ekspluatāciju, vides aizsardzības un ugunsdrošības prasības.

Tie paredz arī kārtību, kādā notiek ostas padziļināšanas darbi, robežkontrole, kravu pārbaude un ostas maksas iekasēšana. Ostu maksas ir publiski pieejamas Ventspils brīvostas tīmekļa vietnē.

UZZIŅAI

Uzziņai. Noteikumi izstrādāti, pamatojoties uz Saeimā 2019. gada 12. decembrī pieņemtajiem grozījumiem Likumā par ostām, kas paredz, ka ostas noteikumus Ventspils un Rīgas ostai izdod MK..

Osta ir un paliks industriāla zona

“Pēc Satiksmes ministrijas 2019. gada decembra beigās pieņemtajiem lēmumiem un grozījumiem Likumā par ostām tagad no Rīgas brīvostas valdes tieši tāpat kā no Ventspils brīvostas valdes izņemti četri pašvaldības pārstāvji un turpmāk tur stādās tikai četri valsts pārstāvji, un šajā gadījumā nav nekādas nozīmes tam, vai kādam patīk vai nepatīk viena vai otra sasaukuma deputātu sastāvs. Bet nedrīkstam aizmirst, ka Rīgas osta aizņem salīdzinoši lielu pilsētas teritoriju, tāpat gan ikdienas darbā, gan domājot par nākotnes plāniem ostas darbība nav iedomājama bez pašvaldības klātbūtnes, bez sadarbības ar pašvaldību un pašvaldības infrastruktūras projektiem. Pilsētai pavisam droši ir ļoti svarīga ostas attīstība, un arī ostai ir svarīgi, lai pilsēta līdzdarbotos ostas attīstības projektos. Ar to gribu teikt, ka, tāpat kā līdz šim, arī turpmāk būs vajadzīga savstarpēja sadarbība. Cits jautājums, kā tas juridiski tiks noformēts, bet pie šī jautājuma mums visiem kopā agrāk vai vēlāk būs jāatgriežas,” tā jauno situāciju ostas pārvaldībā komentēja Rīgas brīvostas pārvaldnieks ANSIS ZELTIŅŠ.

– **Līdzšinējā ostas pārvaldības modelī sadarbība starp valsti un pašvaldību tika realizēta ar ostas valdes locekļu starpniecību, un jebkura lēmuma pieņemšanā vajadzēja nonākt pie tāda lēmuma, kas apmierina abas puses. Vai tagad jau ir redzamas aprises tam modelim, kā osta sadarbības ar pašvaldību?**

– Praktisko darbību un sadarbību veido cilvēki, tāpēc vispirms ir svarīgi, lai Rīgas domē būtu cilvēki, ar kuriem varētu sadarboties, bet pašlaik pašā Rīgas domē situācija prasa risinājumu. Ir svarīgi saprast, kādā virzienā pilsētas mērs un konkrētais domes sasaukums vispār virza pilsētas attīstību. Es domāju, ka pilsētai tomēr pie ostas lietām ir jābūt.

– **Satiksmes ministrija Rīgas brīvostas pārvaldē kā valsts akciju sabiedrībā tagad realizē valsts intereses. Vai ministrijai ir redzējums un uzstādījumi, ko tā sagaida no Rīgas ostas?**

– Satiksmes ministrs Tālis Linkaits ir paudis viedokli, ka būs ostas darbības izvērtējums, un tas ir pareizi, jo tad, ja nav tādas akūtas situācijas, kāda 2019. gada decembrī bija Ventspils brīvostas pārvaldē un Ventspils ostā, tad, protams, saņemtiem lēmumiem nav vietas. Ir skaidri jāsaprot, kas un kāpēc jāmaina, tieši tāpat jāapzinās, ko ar šīm izmaiņām varēs panākt. Ir jābūt

skaidri definētam rezultātam, kas jāsasniedz. Šķiet, ka pašlaik nevienam nav īsti skaidrs, kā būtu labāk rīkoties, bet varu teikt, ka Rīgas ostā viss notiek un osta strādā. Būtībā jau ostas pārvaldībā velosipēds nav jāizdomā, tas jau sen ir izdomāts, un juridiskā statusa maiņa faktiski neko nemainīs, jo statuss jau nebūs tas, kas piesaistīs jaunas kravas. Ar statusa maiņu jau kravu nekļūs vairāk un stivdori kravās neapstrādās divas reizes ātrāk. Vēlreiz vēlos uzsvērt, ka, izņemot ostas valdes sastāva maiņu, nekādu citu pārmaiņu Rīgas brīvostā nav. Bet paziņojumos izskanējušais viedoklis, ka valstij ostās ir bijusi pārāk maza ietekme, kaut nevienu lēmumu nevarēja pieņemt, ja valdes locekļi par to nevienojās, vairāk tika minēts, domājot par Ventspils situāciju.

– **2019. gada beigās Ventspils ostas sankciju sakarā tika pieminēta iespējamā korupcija arī Rīgas ostā, tāpēc izteicāt bažas, ka tāda negatīva publicitāte var negatīvi ietekmēt Rīgas ostas darbu. Vai šādiem paziņojumiem tiešām ir bijušas kādas negatīvas sekas?**

– Pirmkārt vēlos teikt, ka nekas nesākas un nebeidzas īstermiņā, vismaz ostu biznesā noteikti, un jebkura negatīva informācija atstāj kādu nospiedumu. Ir arī tādas lietas, no kurām nevar izvairīties, un tad ir jautājums, kā tu ar šīm problēmām

sadzīvo. Tas, ka diskusijā par Ventspili klāt tika pievilktā arī Rīgas osta, radīja jautājumus daudziem ostas klientiem, kuriem savukārt jautājumus uzdeva sadarbības partneri, akcionāri un bankas, un tie tiešām bija svarīgi jautājumi, kuri prasīja skaidru atbildi, jo runa ir par nopietnām lietām, kas nākotnē varētu ietekmēt viņu biznesu. Rīgas ostai nekādu apdraudējumu sakarā ar korupcijas riskiem, protams, nav, un mēs pašlaik neesam arī izjutuši kādas negatīvas sekas vai tendences, ko būtu atstājis 2019. gada beigās paustais viedoklis.

Eiropas finansētais projekts Krievu salā ir noslēdzies

– **Krievu salas termināļa projekts ir bijis ietilpīgs gan laika, gan finanšu ziņā, tāpat tas jau no projekta pirmās dienas ir piedzīvojis visādas batālijas un pat draudus pazaudēt Eiropas finansējumu. Tagad varam būt droši, ka Krievu salas termināļa projekts ir veiksmīgi noslēdzies?**

– Eiropas finansētais projekts ir veiksmīgi noslēdzies, visu dokumentāciju esam sakārtojuši un iesnieguši, un tālāk šī informācija jau tiks ievadīta Eiropas informācijas sistēmā. Pēdējie darbi terminālī celtniecības noslēguma stadijā jau tika veikti par pašas ostas līdzekļiem, tāpēc



Ansis Zelčiņš (no labās), Tālis Linkaits un Andris Pūrmalis žurnālistu uzmanības centrā.

tam ar Eiropas finansējumu vairs nebija nekāda sakara. Projekts ir pabeigts, bet kas nākamajos piecos, desmit vai piecpadsmit gados notiks ar ogļu kravām, to šodien pateikt un garantēt nevar neviens, taču no infrastruktūras viedokļa terminālis ir gatavs strādāt, tieši tāpat, kā gatavi šeit strādāt ir arī stividori. Te gan jāteic, ka 2019. gadā sakarā ar ogļu termināļu darbības pārcelšanu no labā uz kreiso krastu kompānijas vēl nebija gatavas jaunajā terminālī pārkraut visu kravu apjomu, tāpēc daļa no ogļu kravām, kas nāca uz kompāniju "Strek" un "Rīgas centrālo termināli", tika novirzīta uz Ventspils un Liepājas ostām. Pārcelšanās ir sarežģīts process, kas saistīts arī ar neparedzētām problēmām, tāpēc nācās dažas lietas risināt jau pārcelšanās gaitā.

Vēl gan gribu teikt, ka pats par sevi jaunais un modernais terminālis nav garants ogļu kravu pieaugumam, jo visu diktē tirgus pieprasījums. Taču abas stividoru kompānijas jau tagad ir gatavas strādāt ar pilnu jaudu tajā nozīmē, ka vairs nav jāmeklē papildu risinājumi kravu pārkraušanai, kā tas bija aizvadītā gada nogalē, bet tas arī nenozīmē, ka jau pilnībā ir noslogotas paša termināļa jaudas, te vēl ir gana daudz rezervju.

Infrastruktūras projekti Daugavas labajā krastā

– Pēc ogļu kravu aiziešanas no Andrejsalas rajona labais krasts noteikti iegūs jaunus vaibstus?

– Praktiski viss Andrejsalas rajons ir atbrīvots no kravu apstrādes, tā tiek

turpināta Eksportostas ziemeļu daļā. Tā kā atbrīvojušās lielas platības, stividori meklē citus kravu veidus, ar ko varētu strādāt ogļu kravu vietā.

Kundziņsalas attīstība pašlaik ir, jā tā var teikt, papīra projektēšanas stadijā, ir vairāki projekti, un mēs skatīsimies, kā tie tālāk attīstīsies. 2020. gadā bez Tvaika ielas pārvalda projekta ostai ir vēl vairāki infrastruktūras plāni, kurus vēlamies realizēt. Plānojam ķerties pie virszemes infrastruktūras, sakārtojot dzelzceļu un autoceļu Kundziņsalā, lai to padarītu atbilstošu mūsdienu industriālās zonas prasībām un standartiem. BCT konteinerterminālis 2020. gada pirmajā pusē uzstādīs lielo konteinerceļni, kas dos papildu iespējas gan apstrādāt lielākus kuģus, gan arī ātrāk tos apkalpot. Parāli tiek risināts jautājums par pietātņu pagarināšanu, kā arī par to, lai Kundziņsalas dzelzceļa mezgls kļūtu par pilnvērtīgu dzelzceļa Krasta staciju, kuras infrastruktūras īpašnieks būs osta, bet pārvaldītājs "Latvijas dzelzceļš".

Visu var risināt sarunu ceļā – Vēsturiski ostai ar apkaimju iedzīvotājiem nav bijušas tās labākās attiecības, bet pēdējā laikā šķiet, ka panākts tāds kā pamiers.

– Pēc manas sapratnes ar apkaimju iedzīvotājiem nav jākaro, bet tas gan nenozīmē, ka visos jautājumos mums būtu vienādi uzskati un vienmēr viedokļi sakristu. Tā nav, un tā arī nekad nebūs, jo pārstāvam dažādas intereses, taču vienmēr būs jāmeklē kompromiss. Taču atšķirībā no tā, kā bija kādreiz, kad komunikācija starp ostu

un ostas apkaimju iedzīvotājiem nebija nekāda, mēs spējam komunicēt un cenšamies runāt ar visiem, kas dzīvo pie ostas. Tāpat cenšamies gan saprast viņu vajadzības, gan uzklausi viedokļus, gan stāstīt, ko osta vēlas darīt, kas ostai ir svarīgi. Mēs meklējam saskares punktus, jo visi lieliski saprot, ka dogmatiski strīdi ne pie kā laba nenoved, un, ja strīda vai tiesāšanās rezultātā kāds projekts paliek nerealizēts, tad tam visam nav bijusi jēga. Situācijas mēdz būt dažādas, un arī cilvēki mainās, nāk jauna paaudze, kura uz lietām raugās savādāk, jo reizēm osta var palīdzēt risināt arī iedzīvotāju problēmas. Protams, ir arī pret ostu negatīvi noskaņoti cilvēki, bet mēs esam atvērti sarunām, taču paturot prātā, ka osta tomēr ir un paliks industriāla zona, un ar to būs jārēķinās.

Martā Rīgas osta uzņems BPO, kuras biedrs esam, un jau tagad ir skaidrs, kas būs tie svarīgākie jautājumi, par kuriem diskutēs Baltijas reģiona ostu pārstāvji. Uzmanības centrā noteikti būs pasaules tirdzniecības un ekonomikas jautājumi, viss, kas saistīts ar Krievijas politiku un to, kādu iespaidu tā atstās uz Baltijas jūras reģionu. Noteikti tiks diskutēts par klimata pārmaiņu un tehnoloģiju ietekmi uz kravu transportēšanu un apstrādi, jo osta tomēr ir nozīmīgs industriāls punkts, kurā satiekas gan ražošana, gan pārvaldājumi, tai skaitā arī fosilie, tieši tāpēc osta noteikti būs klimata pārmaiņu jautājumu lokā, tāpat svarīgi būs kibernetikas jautājumi. Mūsdienu osta ir ļoti daudzpusīga, tāpēc arī jāmeklē atbildes uz visiem šiem jautājumiem. ■

Anita Freiberga

Spēles noteikumi visiem ir vienādi

Ventspils brīvostas pārvaldnieks Andris Purmalis uzskata, ka Ventspils brīvosta ir jaunu izaicinājumu un iespēju priekšā. “Pagājušo gadu Ventspils ostas termināli kopumā noslēguši ar plus zīmi, bet mūsu uzdevums ir radīt tādu pārvaldības platformu, kas ļautu ostas uzņēmumiem būt pārliecinātiem par pārvaldības iestādes darba caurspīdīgumu un pārdomātu, efektīvu darbu, kas dotu iespēju ne tikai saglabāt kravu apgrozījumu esošajā līmenī, bet arī attīstīties. Šobrīd Ventspils brīvostā noris aktīvs darbs četros virzienos. Rūpīgi izvērtējam aizsāktos projektus, aktualizējam investīciju sadaļu, galveno vērību pievēršot ostas infrastruktūras saglabāšanas un attīstības jautājumiem, sakārtojam normatīvo aktu bāzi, lai Ventspils brīvostas pārvaldi varētu pārņemt jaunizveidotā valsts akciju sabiedrība, un, galvenais, mērķtiecīgi efektīvizējam ostas pārvaldes darbu,” savā pirmajā publiskās uzstāšanās reizē 2020. gada 23. janvārī mediju brokastu laikā, kas bija organizētas Rīgas brīvostas pārvaldes telpās, teica jaunais Ventspils brīvostas pārvaldnieks ANDRIS PURMALIS.

2019. gada 9. decembrī, balstoties uz tā dēvēto Magnitska likumu, OFAC par korupciju noteica sankcijas Ventspils mēram Aivaram Lembergam un četrām ar viņu saistītām juridiskām personām – Ventspils brīvostas pārvaldei, Ventspils attīstības aģentūrai, Biznesa attīstības asociācijai un Latvijas Tranzīta biznesa asociācijai.

UZZIŅAI

2019. gada 14. decembrī stājās spēkā grozījumi Likumā par ostām, kas nosaka, ka Ventspils brīvostas valde sastāv no četriem locekļiem – ekonomikas ministra, finanšu ministra, satiksmes ministra un vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministra izvirzītiem pārstāvjiem. Par Ventspils brīvostas valdes priekšsēdētāju tika iecelta satiksmes ministra izvirzītā pārstāve Inguna Strautmane, par vietnieku – finanšu ministra izvirzītais pārstāvis Ģirts Valdis Kristovskis. Pārējo divu valdes locekļu pienākumus turpina pildīt ekonomikas ministra pārstāvis Rūdolfs Nerets, kā arī vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministra pārstāve Laila Spaliņa. Par Ventspils brīvostas pārvaldnieku valde iecēla Andri Purmali, kurš kopš 2004. gada ir vadījis Rīgas brīvostas pārvaldes iekšējās drošības dienestu. Andrim Purmalim ir iepriekšējā pieredze dažādu organizāciju reorganizācijā un risku pārvaldībā kā Latvijā, tā arī Ukrainā un Lietuvā.

Reaģējot uz Ventspils brīvostas iekļaušanu sankciju sarakstā, Saeima grozīja likumus, lai Ventspils brīvostu un arī Rīgas brīvostu nodotu valsts pārziņā, bet 17. decembrī valdība atbalstīja Satiksmes ministrijas rosinājumu dibināt jaunu kompāniju – “Ventas osta”, kas nodrošinās Ventspilī esošās ostas teritorijas pārvaldīšanu un apsaimniekošanu.

Savukārt 18. decembra vakarā OFAC paziņoja par sankciju atcelšanu pret Ventspils brīvostu un Ventspils brīvostas pārvaldi (VBP).

Par Ventspils brīvostas problēmām un to risinājumiem stāsta Ventspils brīvostas pārvaldnieks Andris Purmalis.

“Pārņemot ostas pārvaldi, situācija nebija no vienkāršākajām, tāpēc vajadzēja operatīvi rīkoties. Lai samazinātu riskus, mans galvenais uzdevums bija atsākt ostas ritmisku darbību, normālu funkcionēšanu, un to izdevās sekmīgi paveikt divu nedēļu laikā, tāpēc īpašs paldies visiem tiem darbiniekiem, kuri piedalījās šajā procesā, neskatot darba stundas, jo mēs ātrāk negājām ārā no ostas pārvaldes, kamēr nebijām paveikuši attiecīgajā dienā ielānoto darbu. Tāpat paldies satiksmes ministram Tālim Linkaitam, kurš iesaistījās situācijas noregulēšanā un bija spiests vairākas reizes apmeklēt Ventspils ostu.



Veiksmīgi tikām galā ar pirmajiem neatliekamajiem uzdevumiem, un ostas darbība tika atjaunota. Taču jāsaprot, ka mēs nesākam darbību tukšā vietā, tāpat VBP iegulda naudu dažādos projektos, ne tikai pašas ostas infrastruktūrā, bet arī pilsētas infrastruktūras objektos, kas tagad tiek turpināti, tieši tāpat tiek turpināti arī Eiropas fondu finansētie projekti. Mums jāpilda tās saistības,

ko VBP ir uzņēmies pret bankām un Eiropas finanšu institūcijām, un mēs to arī darīsim un realizēsim visus iecerētos projektus, un pašlaik tie ir trīs rūpniecības objekti. Tāpat, protams, turpināsim remontēt ielas, uzturēt luksoforus, ziemā kaisīsim ielas, bet vasarā pļausim zāli, kā arī, pamatojoties uz ES finansēto projektu prasībām, turpināsim to darīt vēl nākamajos piecos gados.

Vislielāko uzmanību, protams, veltām kravu apjoma noturēšanai, tomēr ir arī neatliekami darbi, kam būs nepieciešams finansējums, un te es domāju par investīcijām ostas flotes remontam un atjaunošanai, jo pašlaik tā ir visai bēdīgā stāvoklī. Tāpat ostā jāattīsta jaunās tehnoloģijas, Kuģu vadības centrā jāmaina lokatori un jāiegādājas licences.

Osta un pašvaldība

Ja rodas jautājums, kādas ir mūsu attiecības ar pašvaldību, tad varu teikt, ka mēs ļoti cieši sadarbojamies. To, kas notiek un turpmāk notiks ar īpašumiem un kā tos labāk pārvaldīt, es varēšu pateikt pēc dažiem mēnešiem, jo tas vēl ir darba process.

Esam diskutējuši un redzam iespējas, kā paaugstināt pašas ostas pārvaldes darbības efektivitāti. Domāju, ka aptuveni deviņdesmit procenti ostas pārvaldes darbinieku turpinās pildīt savas funkcijas, viņu darbs ir ļoti svarīgs ostai, taču mums jādara viss, lai padarītu efektīvāku ostas pārvaldes darbu, tāpēc uzskatu, ka aptuveni desmit procenti ir nevajadzīgi aizpildītas darba vietas. Nezinu, kā vēsturiski tas ir veidojies, bet te būs vajadzīga restrukturizācija. Iespējams, ka cilvēkiem tiks piedāvāts cits darbs, bet daudz ir tādu darbinieku, kuriem pienācis laiks doties pensijā. Visu cieņu šiem cilvēkiem, kuri godam savu darbu mūžu ir veltījuši ostas pārvaldei vai citām ostas apakšvienībām, bet pienācis laiks dot vietu jauniem speciālistiem – Jūras akadēmijas, jūrskolas un Liepājas Jūrnieceības koledža beidzējiem, kuri nāk ar jaunu redzējumu, un viņiem nevajadzētu meklēt darbu ārzemēs, viņi varētu strādāt ostā un ostas flotē. Kapteiņi un mehāniķi, kuri augstu tiek vērtēti, ir bijis stabils pamats, bet nāk jauni

Ansis Zeltiņš, Tālis Linkaits, Andris Pūrmalis.



jūras speciālisti, un mūsu pienākums ir dot viņiem iespēju. Ostas funkcijas nemainās, mēs tikai vēlamies strādāt efektīvāk.

Sankcijas nedrīkst būt motivējošs stimuls

Nav pieļaujama tāda situācija, ka kādas valsts sankcijas liek mums sarosīties, sakārtot sistēmu un motivē pārmaiņām, jo ostas pārvaldei ir pilnībā jāpārvalda situācija un jābūt skaidrībā par tiem uzņēmumiem, kuri strādā Ventspils ostā. Kā valsts pārvaldītai iestādei, slēdzot līgumus ar ostas uzņēmējiem, mūsu pienākums ir izvērtēt, cik tas vai cits uzņēmums var tik pakļauts sankcijām, vai uzņēmums ir godprātīgs nodokļu maksātājs, vai tam nav vēl kādas citas problēmas, tāpēc veidosim struktūru, kas pārbaudīs mūsu partnerus. Šī jaunradītā struktūra cieši sadarbosies arī ar bankām, par ko jau esam vienojušies, piemēram, ar "Swedbak". Turpmāk ostas pārvalde pārbaudīs visus tos uzņēmumus, ar kuriem ostā strādāsim, lai nebūtu tā, ka nākas piedzīvot vēl kādas sankcijas. Tā kā sadarbība ar uzņēmējiem ir ļoti svarīga sadaļa, mēs ne tikai vērtēsim, cik godprātīgs ir uzņēmējs, bet izvērtēsim arī viņa vajadzības, mēģinot saprast, vai iepriekš no ostas pārvaldes puses ir bijušas kādas

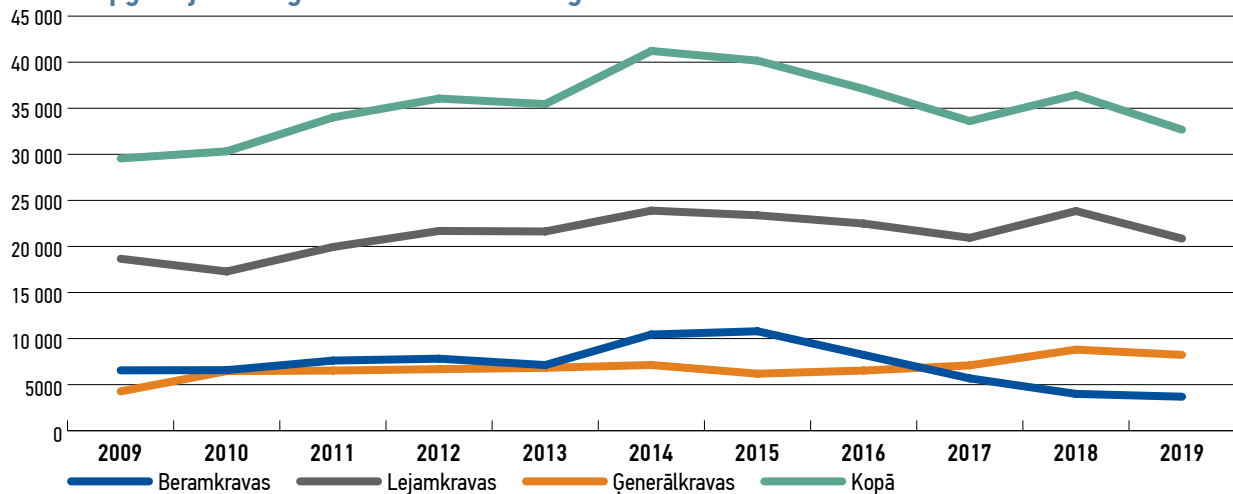
neuzklašas uzņēmēja problēmas. Iespējams, ka uzņēmējiem nepieciešamas kādas atļaujas, kas nav apstiprinātas ostas pārvaldes kavēšanās dēļ vai tikai tāpēc, ka kādam tas nav patīcis. Tēlaini runājot, mēģināsim spricēt adrenalīnu tur, kur tas visvairāk ir nepieciešams, jo pret visiem ostas uzņēmumiem ir vienādas prasības un noteikumi, neatkarīgi no tā, kas ir uzņēmuma īpašnieki, vadītāji vai atrodas uzņēmuma vadībā. Spēles noteikumi visiem ir vienādi.

Ventspils brīvosta nav tikai Ventspils brīvostas pārvalde. Ventspils brīvosta ir ostas termināli, stividori, aģentūras, rūpniecības uzņēmumi un daudzi citi, kuru darbs ir saistīts ar Ventspils brīvostu. Ventspils brīvostas pārvalde vēlas teikt paldies visiem par pacietību un uz risinājumiem vērstu darbību, lai nodrošinātu Ventspils ostas darbības nepārtrauktību. Katram ostas terminālim jāredz sevi ostas investīciju plānā, lai konkrētā termināļa un līdz ar to visas ostas kravu apgrozījums varētu uzlaboties.

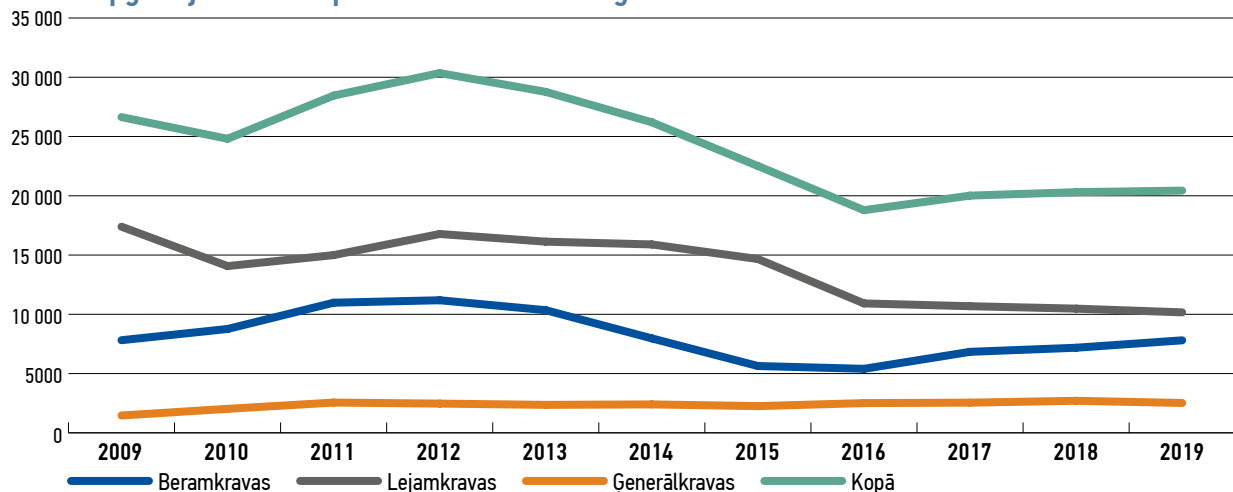
Kā ostas pārvaldnieks es redzu virzienus, kuros man jāstrādā, redzu arī to, ka var panākt lielāku efektivitāti, ko noteikti arī centīšos panākt, un jūs varēsiet mani vērtēt pēc paveiktā darba."

Uzklausīja Anita Freiberga

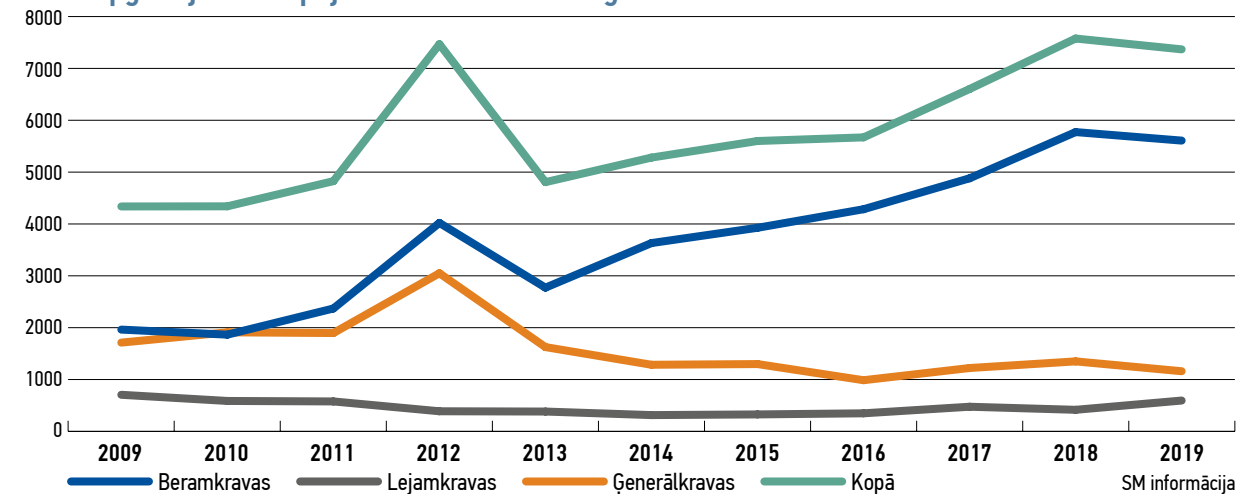
Kravu apgrozījums Rīgas ostā 2009.–2019.g.



Kravu apgrozījums Ventspils ostā 2009.–2019.g.



Kravu apgrozījums Liepājas ostā 2009.–2019.g.



SM informācija

Hobiji, kas norūda ķermeni un prātu

TOMS KADĪTIS ir kuģu vadītājs, kapteiņa otrais palīgs, kurš strādā uz gāzes tankkuģiem. Drīz viņa ģimenē ienāks otrais mazulis, un, protams, sieva un bērni ir Toma prioritāte. Tomēr viņš atrod laiku arī saviem diviem hobijiem, no kuriem viens vairāk trenē ķermeni, bet otrs prātu. Tie ir bokss un pokers.

Toms uzaudzis Bauskā un mācījies Bauskas 1. vidusskolā (tagad Bauskas Valsts ģimnāzija), no kuras nākuši daudzi vēlākie Latvijas Jūras akadēmijas absolventi, arī Toma draugs Jānis Dobris. "Mācoties skolā, man bija dažādas domas, par ko gribētu mācīties tālāk. Pabeidzis 12. klasi, iesniedzu dokumentus, lai mācītos par zemes mērnieku, bet tad bija kāda saruna ar Jāni, kurš tolaik jau mācījās Jūras akadēmijā. Šī saruna tad arī ietekmēja manu turpmāko dzīvi. Neslēpšu, nozīme bija arī tam, ko Jānis stāstīja gan par materiālo nodrošinājumu, gan perspektīvām. Iesniedzu dokumentus Jūras akadēmijā un nekad neesmu to nožēlojis. Tagad saprotu, ka tas ir tieši man piemērots darbs, atbilstošs manam raksturam. Es nevarētu strādāt ofisā, visu laiku sēdēt uz vietas, man jābūt kustībā. Jūrā, ieskaitot prakses, esmu kopš 2011. gada, virsnieks esmu nu jau četrarpus gadus, un man mans darbs ļoti patīk," saka Toms.

Ar boksu Toms nodarbojas divus gadus. "Patiesībā es par to domāju jau sen, bet nebija tāda īsta grūdiņa, lai sāktu. Kad gatavojos precēties, draugi man rīkoja vecpuišu ballīti, un viss sākās ar to, ka aizveda mani uz boksa cīņu. Man, protams, klājās plāni, bet ar to pietika, lai sāktu trenēties. Tagad ar boksu nodarbojos klubā, kur ir vairāki mani draugi, tas ir lieliski, tur ir sava kompānija, un tā ir spēcīga motivācija. Man ir treneris, es boksam pieeju nopietni, bet sacensībās gan nepiedalos. Tomēr jūtu, kā progresēju. Šis sporta veids attīsta gan disciplīnu, gan pārliecību par saviem spēkiem. Arī tīri praktiski jūtu, kā ķermenis kļūst spēcīgāks, kā pieaug izturība. Treniņu laikā mums ir cīņas – "sparingi", tur arī vislabāk var redzēt, kāda ir izaugsme," skaidro Toms.

Trenēties boksā var arī, atrodoties uz kuģa, ja vien ir sporta zāle ar aprīkojumu. "Es uz sporta zāli esmu



bieži, ja vien atļauj laika apstākļi, ja ļoti stipri šūpo, tad, protams, ne. Regulāri trenējoties, arī laiks uz kuģa ātrāk pāiet. Tas ir labs veids, kā atbrīvot prātu, izvēdināt galvu. Kad esmu krastā, esmu uz klubu vismaz divas reizes nedēļā, citreiz biežāk. Bokss man vispār ļoti patīk – kā viens no cīņas sporta veidiem, man patīk boksu arī skatīties."

Arī Toma mazajam dēliņam patīkot uzvilkt boksa cimdus un tad lepni staigāt pa māju. "Es noteikti ļaušu viņam pašam izvēlēties, ar ko viņš gribēs nodarboties, kad paaugsies, taču ar boksu viņu iepazīstināšu, manuprāt, tas ir vīrietim ļoti noderīgs sporta veids," spriež Toms.

Par pokeru Toms saka, ka šī spēle nereti tiek uzskatīta par azartspēli, taču viņš to uztver kā prāta spēli un kā sportu. "Pokeru spēlēt jebkurš var iemācīties stundas laikā, bet iemācīties labi spēlēt var tikai ar laiku. Tur ir gan domāšana, gan loģika, gan matemātika. Es mīlu šo spēli. Pokeru spēlēt

sāku, kad man bija 18 gadu, bet tā nopietni ar to nodarbojos gadus četrus. Reizēm uzspēlējam arī ar draugiem, bet tas ir vairāk tā, lai satiktos. Nopietni spēlēju turnīros interneta tiešsaistē. Turnīri ilgst vidēji astoņas stundas, reizēm arī ilgāk, ir bijušas par 12 stundas. Reizi stundā ir piecu minūšu pārtraukums. Parasti katrs spēlmanis spēlē uz vairākiem galdiem vienlaicīgi. Izklāstās, ka tas ir briesmīgi – spēlēt astoņas stundas no vietas, bet tās stundas vienkārši aizlido! Kad vēl nebija bērnu, es, atbraucis no jūras, cēlos reizē ar sievu septiņos no rīta, viņa gāja uz darbu, bet es sāku spēlēt un beidzu ap pieciem sešiem, kad sieva atgriezās. Tagad, protams, laiku veltu dēliņam, spēlēju daudz retāk, parasti vēl vakarā vai naktī, kad ģimene guļ," stāsta Toms.

Viņš nenoliedz, ka pokers ir arī naudas pelnīšanas veids. "Pazīstu cilvēkus, kuriem pokera spēlēšana tiešām ir darbs – viņi nekur citur nestrādā, tikai spēlē un tādā veidā nopelna



visam nepieciešamajam. Taču tas nav tik vienkārši. Es pats no sākuma spēlēju tikai sava prieka pēc, bet tad sapratu, ka, lai labi spēlētu, ir daudz jāmācās. Faktiski var teikt, ka es šo spēli studēju. Uz kuģa nav labs internets, nav arī tik daudz brīva laika, lai piedalītos turnīros, tad veltu laiku mācībām, daudz lasu grāmatas par pokeru. Spēlējot ir jāatpazīst bezgala daudz dažādu situāciju, jāsaprot kombinācijas, arī tā sauktā *blefošana*,

▶▶▶ 42. lpp.

>>> 41. lpp.

un tas viss nāk tikai ar pieredzi un apgūtām zināšanām. Protams, spēlē ir arī veiksmes faktors, es varu visu izdarīt pareizi un tomēr zaudēt, bet ir jādomā uz priekšu, ilgtermiņā, jāpieņem pareizi lēmumi. Kā jau teicu, liela nozīme ir matemātikai. Visu laiku jādomā un jārēķina. Ja manā kontā ir, piemēram, 100 dolāru, tad man jāizdomā, cik turnīros vienlaikus varu spēlēt, par cik lielām summām, lai izturētu arī zaudējumus. Rīkojoties pareizi, pēc zaudējumiem atkal ir iespējams kāpt uz augšu. Man patīk sacensību gars, patīk riskēt, bet saprāta robežās. Es māku sevi apturēt un neriskēt nesaprātīgi. Zinu, ka zaudējumi padara mani spēcīgāku, zaudējums ir jāuztver kā kaut kas pašsaprotams, kā kaut kas tāds, kas norūda. Arī dzīvē gadās zaudējumi, un ar tiem jāspēj tikt galā.”



Toms uzsver, ka nevar piedzimt par labu pokera spēlmani. Lai apgūtu šo spēli, ir vajadzīga milzu pacietība, mīlestība pret spēli un, pats galvenais, jāiegulda milzu darbs.

“Taču nav tā, ka visu savu brīvo laiku veltu pokeram, noteikti ne. Uz kuģa man brīvajā laikā daudz svarīgāk ir apgūt kaut ko jaunu, eju palīgā vecākajam palīgam, lai apgūtu to, ko dara viņš. Pašlaik mans mērķis ir kļūt par vecāko palīgu, gribu kāpt uz augšu pa karjeras kāpnēm. Es strādāju 10 nedēļas, pēc tam 10 nedēļas esmu krastā. Uzskatu, ka man ir ļoti labs atvaļinājums – vismaz pusgadu! Kad esmu krastā, visu laiku varu būt kopā ar ģimeni. Sieva gan gribētu, lai meklēju darbu krastā, un, ja man tiktu piedāvāts darbs krastā ar darbam jūrā līdzvērtīgu atalgojumu, es droši vien piekristu ģimenes dēļ. Taču faktiski tad man būtu mazāk brīvā laika, ko veltīt sievai un bērniem. Man par savu dzīvi nūdien būtu grēks sūdzēties,” saka Toms. ■

Inženieris un zinātnieks, kurš izglāba tūkstošiem jūrnieku dzīvību

Daudzu gadsimtu garumā jau no senseniem laikiem piekrastes rajonos bīstamās un kuģošanai svarīgās vietās tika dedzinātas ugunis. Tika izdomātas un celtas konstrukcijas, lai ugunis paceltu iespējami augstāk un tās būtu tālāk un labāk saredzamas jebkuros laika apstākļos. Ar laiku cilvēki šīs celtnes dažādās valodās sāka saukt par gaismas torņiem, gaismām krastā vai bākām. Nosaukumi bija dažādi, bet jēga viena un tā pati. Taču tikai 19. gs. sākumā tika radīta pilnīgi jauna, spēcīga un tālu gaismas staru radoša iekārta, kuras autors bija izcilais franču zinātnieks un inženieris Ogistēns Žans Frenels.

Pirmā bija Korduānas bāka Francijas piekrastē

Žirondas upes ietekas vietā, kur straumes tecējums satiekas ar slavenajiem un vētrainajiem Biskajas līča ūdeņiem, atrodas Francijas vecākā vēl darbībā esošā Korduānas bāka. To 1583. gadā licis celt Francijas karalis Henrijs III, tā pabeigta 1610. gadā. Darbā bijuši iesaistīti 200 strādnieku, lai uzbūvētu stabilu bākas pamatu, tikuši iedzīti 2000 pāļu. Kad bāka pabeigta, gaisma iedegta apmēram 49 metru augstumā un bijusi saredzama piecu sešu jūras jūdžu tālumā.

Zināms, ka pirmie nelielie koka ugunstorņi kuģu ceļa iezīmēšanai šeit atradušies jau ap 880. gadu. Uz nelielas saliņas septiņu kilometru attālumā no krasta atradusies arī maza kapela, kur dzīvojis mūks vientuļnieks, kurš dedzinājis signāluguni kuģiem. Zināms, ka par šo ceļa norādi jau tolaik garāmbraucošo kuģu kapteiņiem bija jāmaksā divu sudraba monētu nodeva. 16. gs. sākumā pēdējais no koka torņiem uz saliņas gāja postā, un tas apdraudēja slaveno Bordo vīnu tirdzniecību un eksportu, tirdzniecības kuģu drošību šajā kuģošanai bīstamajā un sarežģītajā vietā. Cik kuģu un jūrnieku šeit

gājis bojā vētru un bīstamo sēkļu dēļ, neviens nav spējis saskaitīt. Tāpēc karalis toreiz pieņēmis lēmumu, ka te jāceļ pamatīga akmens bāka, kura, vairākkārt pārbūvēta, darbojas vēl līdz mūsdienām.

Tiesa, sākumā bākas tornis bijis zemāks nekā šobrīd, tādēļ jūrnieki zēlojušies, ka uguns ir slikti saskatāma un nepietiekami stipra. Torni paaugstināja un bākas gaismu pacēla 60 metru augstumā, esošo gaismas sistēmu nomainīja ar jaunu eļļas gaismas aparātu, kurā izmantoja kopā sajauktus vaļu taukus, olīvu un rapšu eļļu. Taču arī šie uzlabojumi nebija pietiekami, tāpēc nācās meklēt jaunus, līdz tam nestaigātus ceļus. Tuvojās jaunā franču inženiera un zinātnieka Ogistēna Žana Frenela zvaigžņu stunda! Viņa veiktie pētījumi optikas jomā, kuri skāra gaismas difrakciju, interferenci un polarizāciju, ļāva izveidot pilnīgi jaunu optisku gaismas aparātu bāku un navigācijas gaismu vajadzībām. Jaunās iekārtas vienkāršotā valodā sauca par Frenela lēcām, un tās gaismas avota radītos starus apkopoja horizontālā plaknē, raidot tālāk koncentrētos un stipros gaismas staru kūļos.

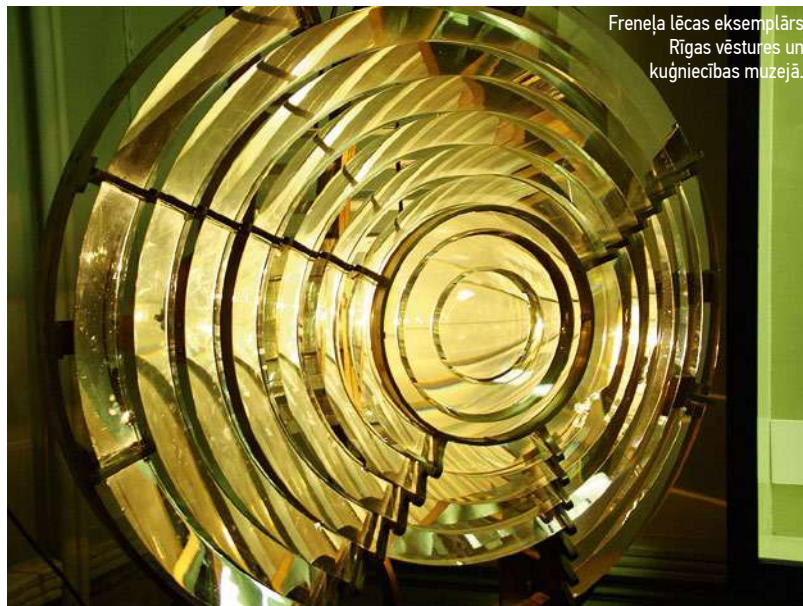
1823. gadā Korduānas bākā uzstādītais pirmais Frenela lēcū rotējošais gaismas aparāts deva lieliskus

rezultātus, un sākās šo iekārtu uzvaras gājiens bāku gaismas sistēmu uzlabošanā. Rapšu eļļas padevi uz gaismekli šajā bākā nodrošināja un stiprināja ar īpaša eļļas sūkņa palīdzību. Pēc šiem uzlabojumiem jūrasbraucēji vairs nesūdzējās, ka bākas uguns ir grūti saskatāma vai neskaidra. Kuģošana bīstamo Žironas upes sēkļu rajonā kļuva krietni drošāka.

Arī tagad Korduānas bākas gaisma atrodas 60 metru augstumā virs jūras līmeņa un ir saskatāma 22 jūras jūdžu (41 km) tālumā. Bāka ir savdabīgs pasaules mēroga vēstures, kultūras un tehnikas piemineklis un tūrisma objekts.

Ogistēns Žans Frenels (1788–1827)

Šo izcilo franču inženieri un zinātnieku nereti dēvē par cilvēku, kurš izglābis tūkstošiem kuģu un jūrnieceku dzīvību. Un pavisam droši var apgalvot, ka tas teikts ar cieņu un bez pārspīlējuma. Viņš piedzima Normandijā. Zināms, ka viņa tēvs bija arhitekts, bet māte – pazīstamā rakstnieka Prospēra Merimē māsiņa. Mazajam Žanam humanitāras lietas gan neizrādījās tuvas un interesantas esam, viņa stiprā puse bija matemātika. Vispirms viņš mācījās Politehniskajā skolā, tad Tiltu un ceļu skolā Parīzē. Pēc tās pabeigšanas Frenels strādā inženiera darbu. Viņu aizrauj gaismas daba un tās optisko parādību pētīšana, tajā viņš ar laiku sasniedz atzīstamus panākumus. Kaut arī Frenels bija vienpatis un dzīvoja visai trūcīgos apstākļos, tas viņu nekavēja veikt dažādus eksperimentus. Iekārtas šādām vajadzībām viņš izgatavoja pats no pieejamām lietām un priekšmetiem. Pētījumi un atklājumi, ko veica zinātnieks, ievirzīja fiziku un optiku gluži jaunā attīstības spirālē, un tas bija milzīgs solis uz priekšu tā laika zinātnes attīstībā. Kaut arī citi diži zinātnieki tobrīd spīdēja spožāk pasaules zinātnieku zvaigznājā, Frenela mantojums praktiskas izmantošanas un lietderības dēļ ļoti pārliecinoši ir nonācis līdz mūsdienām. Un vislielāko slavu un ievērību viņam radīja tieši panākumi jūrnieceības jeb bāku gaismas iekārtu jomā. Tagad viņa vārds iekļauts Francijas izcilāko zinātnieku



Frenela lēcas eksemplārs
Rīgas vēstures un
kuģniecības muzejā.



Pakri pussalas bāka Igaunijā.



Krīnīcas
Morskais
bāka.

sarakstā. Diemžēl viņa dzīvi pāragri aprāva tuberkuloze. Pēc nāves viņš guldīts Perlašēzas kapsētā Parīzē.

Frenela mantojums

Vēl joprojām daudzu bāku laternās, tumsai iestājoties, sāk darboties rotējoši gaismas agregāti, kas aprīkoti ar Frenela lēcu sistēmām. Neko jaunāku un ģeniālāku neviens vēl joprojām nav izgudrojis, gaismas kustības optiskie likumi ir palikuši nemainīgi. Tiesa, mēs esam iemācījušies izveidot mazākus, spilgtākus, spēcīgākus un daudz taupīgākus gaismas avotus un ar tiem pamazām aizstājam senās gaismas iekārtas. Tomēr Frenela lēcu sistēmas un uz šiem principiem balstītas optiskās iekārtas joprojām ir mūsu ikdienas sastāvdaļas, sākot no ielu luksoforu signāluginīm un beidzot ar modernu automašīnu un pat lidmašīnu gaismas sistēmām. Visur tur, kur gaisma jākoncentrē noteiktā virzienā, mēs joprojām izmantojam Frenela izstrādātos principus. Pat vismodernākajos "Nikon" un "Canon" sistēmas fotoaparātu zūmobjektīvos tiek izmantotas Frenela lēcas, tā padarot objektīvus mazākus un vieglākus. Frenela lēcu idejas redzamas modernajās foto zibspuldzēs, videoprojektoros, pat šķidro kristālu LCD iekārtās un supermodernajās viedajās ierīcēs. Arī saules kolektoros un saules enerģijas

►►► 44. lpp.



►►► 43. lpp.

uztvērējos un pārveidotājos neiztikt bez Freneļa lēcām. Mēs joprojām plaši izmantojam ģeniālā franču zinātnieka izgudrojumu un pētījumu rezultātus.

Kur tad slēpās Freneļa izdomas ģenialitāte? Frenels savu unikālo lēcu radīja, pamatojoties uz šķietami vienkāršu ģeometriskās optikas principu – kad gaismas stars no vienas vides ieiet citā, tas maina virzienu. Zinātnieks radīja pilnīgi jaunu lēcas koncepciju, tā vairs nebija liela, smaga un grūti pagatavojama. To aizstāja daudzu fragmentāru segmentu kopums, kurš visu gaismas ķermeņa izstaroto gaismu koncentrēja vienā noteiktā virzienā, tā iegūstot spēcīgu un koncentrētu gaismas staru. Un tāds sniedzās jūras tālēs daudz tālāk nekā visas iepriekšējās bāku gaismas iekārtas. Šai Freneļa idejai uzreiz ātri radās ideāls praktisks pielietojums.

Atgriežoties pie Korduānas bākas, jāteic, ka 1822. gadā, gadu pirms Freneļa lēcas aparāta uzstādīšanas bākā, iekārta tika izmēģināta Parīzes pašā centrā.

Bākas gaismas aparāts tika testēts, novietojot to Triumfa arkas virsotnē. Pārbaudē piedalījās pats karalis un arī izgudrotājs. Testa rezultāti bijuši teicami – uguns bijusi saredzama 32 kilometru attālumā. Tiem laikiem lielisks rezultāts! Gan izgudrotājs, gan Francijas karalis palikuši apmierināti.

Kepu bāka.



Kur apskatīt Freneļa lēcu?

Lai bāku gaismu iekārtu ražošanu sistematizētu un arī zināmā veidā standartizētu, tika izveidotas sešas Freneļa lēcu klases, kurās iekārtu diametrs svārstījās no nepilna pusmetra līdz pat 2,6 metriem. Pēc vajadzības katrai bākai pielāgoja attiecīga lieluma Freneļa lēcu sistēmu. Bija gadījumi, kad tika izgatavotas specifiskas un ļoti lielas lēcu sistēmas. Tā zināms, ka viena no visu laiku lielākajām lēcu sistēmām ierīkota bākā Havaju salās. Konstrukcija bija 3,7 metrus augsta un sastāvēja no vairāk nekā 1000 atsevišķiem prizmas veida segmentiem.

Šobrīd lielisku Freneļa lēcas eksemplāru var aplūkot Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja jūrmniecības vēsturei veltītajā ekspozīcijas daļā. Nedaudz mazākas lēcu sistēmas redzamas Ovišu bākas pakājē iekārtotajā vēsturiskajā ekspozīcijā, kas stāsta par Latvijas bākām. Tajās bākās, kurās pie mums pieejamas un atvērtas tūrisma, Freneļa gaismas aparāti vairs nav saglabājušies, tur darbojas modernas un jaunas gaismas iekārtas. Lielisks Freneļa lēcu aparāts saglabājies un joprojām darbojas Pakri pussalas bākā Igaunijā. Arī Igaunijas un Baltijas jūras visvecākā vēl darbībā esošā Hījumā salas Kepu bāka ir aprīkota ar Freneļa aparātu, un tūristiem tas labi saskatāms caur laternas stiklu. Tāpat Polijas Gdaņskas ostas vecā bāka, Hēlas zemesstrēles bāka un uz Baltijas skates sēres esošā Kriņicas Morskas bāka aprīkotas ar šiem vēsturiskajiem gaismas aparātiem un pieejamas tūristiem. Un tās nebūt nav vienīgās šādas bākas Eiropā. Pilnīgi droši var teikt, ka franču inženiera Ogistēna Žila Frenela veidotās bāku gaismu sistēmas turpina rādīt drošu ceļu pasaules jūrmiekiem un kuģiem arī 21. gadsimtā. ■

Normunds Smaļinskis

Klajā nāk pastmarka ar četrpustu buru motorkuģi "Eurasia"

"Latvijas pasts" ziņo, ka izdevis jaunu pastmarku sērijā "XIX gadsimta vēsturiskie kuģi", uz kuras attēlots 1925. gadā Engures novadā būvētais četrpustu buru motorkuģis "Eurasia". Pastmarkas pirmās dienas zīmogošana notika 2020. gada 31. janvārī. Jaunās pastmarkas nominālvērtība ir 1,27 eiro, kas atbilst vēstuļu korespondences apmaksai svara kategorijā no 21 līdz 100 gramiem Latvijas teritorijā. Līdz ar pastmarku izdota arī speciāla aploksne 1000 eksemplāru metienā. Filatēlijas izdevumu dizaina autore ir māksliniece Elita Viliama.

Uz jaunās vēsturisko kuģu sērijas pastmarkas attēlots 1925. gadā



Engures novada Plieņciemā darinātais četrpustu buru motorkuģis "Eurasia", kuru būvējis slavenais latviešu kuģubūvētājs Mārtiņš Morgenšterns. "Eurasia" bija pēdējais

Latvijā uzbūvētais lielais koka kuģis, tā garums bija 45,5 metri, kravnesība 513 tonnas. 1933. gadā, ar kravu dodoties pāri Atlantijas okeānam, kuģis cieta avārijā un nogrima.

Pastmarku sēriju "XIX gadsimta vēsturiskie kuģi" "Latvijas pasts" sāka izdot 2016. gadā, godinot latviešu jūrnieceības un kuģubūves straujās attīstības periodu 19. gadsimtā. Uz pirmās vēsturisko kuģu sērijas pastmarkas attēlots 1891. gadā Ainažos būvētais burinieks "Andreas Weide", uz otrās – 1891. gadā Ventspilī tapušais četrpustu gafelšoneris "Abraham".

Niedru skulptūru festivāls Randu pļavās

Dabas aizsardzības pārvaldes tradicionāli rīkotais niedru skulptūru festivāls šogad notika 8. februārī dabas liegumā "Randu pļavas" Salacgrīvas novadā. Pērn tajā startēja astoņas komandas, šogad – jau 10, kurās apvienojās 87 lieli un mazi aktīvās atpūtas baudītāji. Turklāt vairāk nekā puse komandu bija izveidojuši vietējie – Salacgrīvas novada iedzīvotāji. Kopīgiem spēkiem todien no niedrēm attīrīts aptuveni hektārs dabas lieguma teritorijas. "Vienam cilvēkam nepieciešama aptuveni nedēļa, lai šo apjomu izpļautu un novāktu. Tagad to paveica pāris stundās. Šī pļaviņa ceļā uz putnu torni bija ļoti skaista, bet to pārņēma niedres. Nu esam to ļoti labi nopļāvuši un vairāk atklājuši skatu," gandarīta bija DAP Dabas izglītības centra "Ziemeļvidzeme" speciāliste Inta Soma.

Dabas liegums "Randu pļavas" dibināts jau 1962. gadā, lai aizsargātu piejūras pļavas un tajās atrodamās retās augu sugas. Šī ir arī nozīmīga ligzdojošo bridējputnu un ūdensputnu dzīvotne. Randu pļavās niedres sastopamas ļoti lielās platībās, un tās jāpļauj, lai neaizaugtu bioloģiski vērtīgie zālāji, bet mitrainēs tiktu



saglabāti putnu ligzdošanai labvēlīgi apstākļi.

Niedru skulptūru festivāls ir ne tikai palīdzība dabai un biotopu kopšana, bet arī iespēja radoši izausties un aizraujoši pavadīt laiku svaigā gaisā īpaši aizsargājamā dabas teritorijā. Pirmais Niedru skulptūru festivāls norisinājās pirms diviem gadiem dabas liegumā "Sedas purvs", kad ilgā sala un sniega dēļ dalībniekiem bija iespēja pļaut niedres un veidot skulptūras uz pārpludināto dīķu virsmas, bet jau pērn laika apstākļu dēļ nācās mainīt festivāla norises vietu, un tas pārcēlās uz Randu pļavām.

Ziemeļvidzemes biosfēras rezervāta koordinatore Arta Krūmiņa pauž, ka klimata pārmaiņas ir realitāte arī Latvijā, un arī Baltijas jūras un Rīgas līča piekrastē sala periodi kļuvuši ievērojami īsāki, kas ietekmē iespējas brīvā laika pavadīšanai dabā. Niedru skulptūru festivāla pilnvērtīgai norisei ir nepieciešamas vismaz pāris dienas ar salu, kuru laikā niedres izžūst un ir nopļaujamas. Pērn dalībnieku izdoma un entuziasms vainagojās ar dažādām neparastām skulptūrām: milzu zivis, laivas, ezis, milzu briedis un pat automašīna.

Nogalini pirmais vai tiks nogalināts

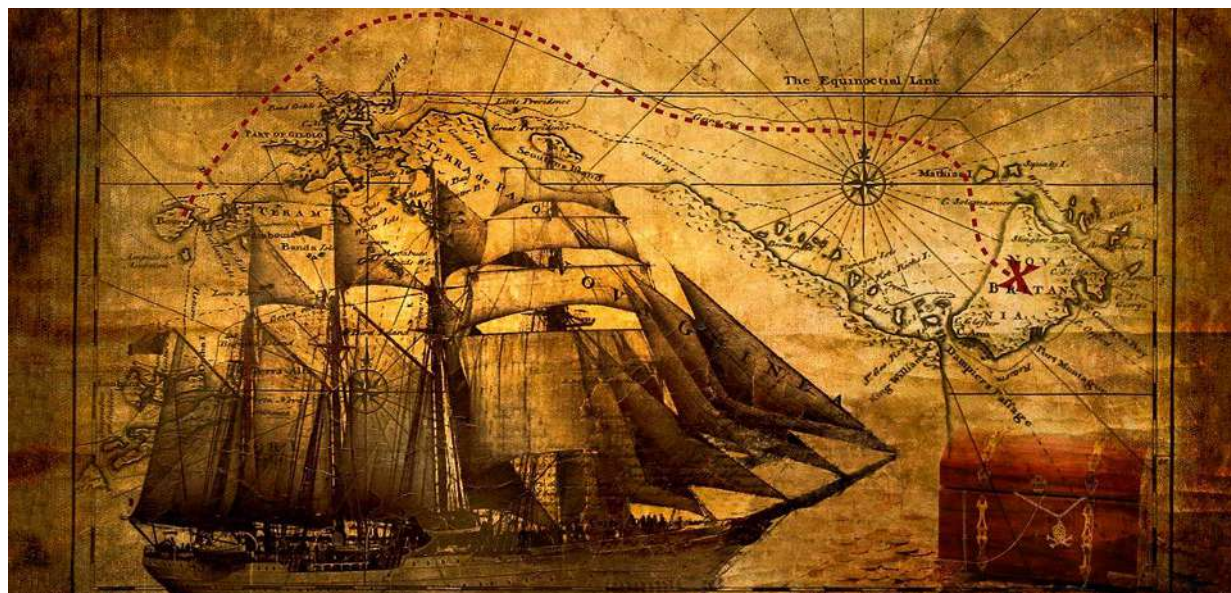
Pirātisms ir tikpat sena nodarbošanās kā kuģošana. Atrodamas ziņas, ka jau aptuveni trīstūkstošajā gadā pirms mūsu ēras Krētas valdnieks Mīnoss izveidoja floti cīņai ar pirātiem. Dokumentāras liecības, kas datētas ar 14. gadsimtu pirms mūsu ēras, liecina, ka okeāna reideru grupa uzbrukusi kuģiem Vidusjūrā un Egejas jūrā, kur daudzie šaurumi bija izdevīga vieta šādiem uzbrukumiem. Bet visbiežāk pirātu uzbrukumi notikuši Gibraltāra ūdeņos, Malakas šaurumā, Madagaskaras krastos, Adenas līcī un Lamanša šaurumā. Tieši ģeogrāfiskais stāvoklis noteica pirātu uzbrukumu stratēģiju.

Senie grieķi pirātismu uzskatīja par cienījamu profesiju, par ko liecina sengrieķu dzejnieka Homēra poēmas "Odiseja" un "Iliāda", kur aprakstīta sieviešu un bērnu nolaupīšana, lai tos pārdotu verdzībā. Pat Romas imperators Jūlijs Cēzars, kuģojot Egejas jūrā, bija kritis pirātu gūstā – viņu nolaupīja Sicīlijas pirāti un pieprasīja izpirkuma maksu, bet valdnieks, liekot samaksāt izpirkumu, savukārt piesolīja tos bargi sodīt un savu solījumu arī izpildīja. Pēc atbrīvošanās no gūsta viņš izveidoja floti un nogalināja visus pirātus, kuri, neuztverot nopietni valdnieka draudus, nebija pametuši salu. Pirāti ir bijuši gan senie grieķi, gan romieši, kartāgieši un fenīkieši. Pats vārds "pirāts" ir radies no latīņu valodas vārda "pirata", kas nozīmē "jūrnieks", bet, ja to tulko no grieķu valodas, tas nozīmē "tas, kurš uzbrūk kuģiem".



Jūras sirojumos devušies visi, kam bijusi pieeja lielākiem vai mazākiem jūras ceļiem. Vēstures liecības stāsta, ka jau mūsu ēras 8. gadsimtā vistālākajos sirojumos devušies nežēlīgie Skandināvijas karavīri – vikingi. Milzīgas problēmas bijušas ar ķīniešu pirātiem. Īpaši nežēlīgi bijuši Činga Šina un viņas vīrs Zengs Jī, kuri komandēja 10 tūkstošus pirātu. 15. un 16. gadsimtā jūras ceļos valdīja musulmaņu pirāti, kas pazīstami kā barbaru korsāri, kuriem bijuši arī kristiešu līdzinieki – Svētā Jāņa bruņinieki. Abas puses tika dēvētas par "jūras plēsoņu spoguļattēliem".

Vēl 1241. gadā karalis Henrijs III par pirātisma noziegumiem lika sodīt kapteini Viljamu Morisu, ar zirgiem to saraujot četrās daļās, bet dažus gadsimtus vēlāk Anglijā izdeva dokumentu, kas legalizēja pirātismu un ļāva uzbrukt ienaidnieku kuģiem un ostām. Kapteinis Frānsiss Dreiks,



slavenais kapteinis Henrijs Morgans un vēl daudzi citi savos laupījumos dalījās ar galmu, nekad neuzbruka angļu kuģiem, tirgotājiem un ostām. Anglijas vienkāršā tauta viņus uzskatīja par varoņiem, turpretī spāņi tos sauca par pirātiem.

Pirātisms bija legalizēts ne tikai Anglijā vien. Kaperi bija valdību atbalstīti pirāti, kuru legalizēto darbību izbeidza tikai ar 1856. gada 16. aprīlī pieņemto Parīzes jūras deklarāciju.

Tiek uzskatīts, ka pirātisms savus zelta laikus esot piedzīvojis 16. gadsimtā. Tā dēvētais pirātisma zelta laikmets ilga divdesmit piecus gadus – no 1700. līdz 1725. gadam. Tas bija laiks, kad savus vārdus vēsturē ierakstīja pirātu kapteinis Džeks, Bartolemjū Robertss un, protams, kapteinis Melnā Bārda. Šajā laikā tūkstošiem vīriešu un arī daudzas sievietes pievērsās pirātismam kā drošam iztikas iegūšanas veidam.

Vai pirāti bija cilvēki, kuri nevēlējās strādāt godīgu darbu?

Ne gluži. Kad tika sagūstīts kāds tirdzniecības kuģis, nereti pirātiem pievienojās ne viens vien kuģa apkalpes vīrs. Kāpēc? Gluži vienkārši tāpēc, ka tā saukto godīgo darbu jūrā deva vai nu tirdzniecības kuģis, vai militārais dienests, bet abos gadījumos tie bijuši ļoti slikti darba apstākļi un nepietiekama samaksa, jo darba devēji regulāri krāpušies, lai nemaksātu pilnu algu.

Vai visi “zelta laikmeta” pirāti bija neizglītoti slepkavas?

Arī tas ir maldīgs uzskats, jo daudzi pirāti nāca no augstākajiem sociālajiem slāņiem. Tā, piemēram, Viljams Kids bija ļoti turīgs cilvēks, kad 1696. gadā iesaistījās “pirātu misijā”, arī kapteinis Bomets jau bija plantāciju īpašnieks Barbadosā, kad 1717. gadā iegādājās kuģi un kļuva par pirātu. Viena no versijām stāsta, ka viņš to darījis, lai aizlaistos no ienīstās sievas.

Īpaši pievilcīgs pirātiem bija Karību jūras reģions, jo tur nebija likumu, toties bija daudz neapdzīvotu salu, kur ierīkot slēptuves, piedevām to



šķērsoja svarīgi tirdzniecības ceļi. Daudzi “zelta laikmeta” pirātu kuģi devās pāri okeānam, lai laupītu Rietumāfrikas krastos, un viens no tādiem bija kapteinis Melnās Bārdas kuģis. Citi kuģoja līdz Indijas okeānam un saimniekoja Dienvidāfrikas kuģu ceļos. Tieši Indijas okeānā gādījās lielākie kērieni. Kapteinis Garais Bens kopā ar vēl četriem (citos avotos minēti seši) pirātu kuģiem 1695. gadā uzbruka musulmaņu Mogulu impērijas 25 kuģu karavānai, kas bija ceļā uz Meku. Leģendārais Garā Bena laupījums saistās ar šīs karavānas kuģi “Ganj-i-Sawai”, no kura nolaupītais zelts un dārgakmeņi bija līdzvērtīgi Anglijas gada budžetam. Par Garā Bena galvu atlīdzību izsludināja gan Anglijas galms, gan Mogulu impērijas valdnieks Aurangzebs, bet viss veltī, par slaveno pirātu nekas vairs nebija dzirdams, vien klīda baumas, ka viņš Bahamu salās izpārdevis savu floti, pirāti saņēmuši algu un visi šķīrušies.

Tāpat par vienu no lielākajiem pirātu guvumiem tiek uzskatīts kapteiņa Tomasa Tjū 1692. gadā aplaupītais Indijas tirdzniecības kuģis. Laupījuma daļa katram pirātu kuģa jūrnīkam bija trīs tūkstoši sterliņu mārciņu, kas šodienas izteiksmē būtu trīs arpus miljoni dolāru, bet pats kapteinis saņēmis divarpus reizes lielāku summu. Tā bija visai iespaidīga alga, īpaši ņemot vērā, ka jūrnīks Karaliskajā jūras kara flotē mēnesī saņēma 19 sterliņu mārciņas, kas ir apmēram 580 dolāru. Tāpēc nebūt

nepārsteidz fakts, ka tolaik no flotes dezertēja un pirātiem pievienojās 42 tūkstoši jūrnīeku.

Reti, bet tomēr bija arī sievietes pirātes, un slavenākās no tām bija Enna Bonija un Mērija Rīda. Viņas bija pārgērbušās par vīriešiem un cīnījās tikpat labi un vēl labāk nekā vīrieši. Kad kuģi sagūstīja un visu apkalpi sodīja ar nāvi, abas paziņoja, ka ir bērna gaidībās, un tā paglābās no nāvessoda pakarot.

Vai uz pirātu kuģa valdīja anarhija?

Tā tas nebija. Pirātu kuģis nebija nekāds bordelis ar zagļiem, slepkavām un izvirtuļiem uz klāja. Tas bija ļoti pārvaldīts kuģis ar profesionāliem kuģa virsniekiem, kuri lielākoties zināšanas bija ieguvuši uz tirdzniecības vai kara flotes kuģiem. Uz kuģa katrs stingri zināja savu vietu, kapteinis bija pilnīgs pavēlnieks, bet par kuģa darbību un laupījuma sadalīšanu atbildīgs bija kapteiņa palīgs. Uz kuģa bija gan galdnieki un kurpnieki, gan navigācijas un municijas speciālisti, un no tā, cik labi katrs darīja savu darbu, bija atkarīga pirātu kuģa veiksmē.

Vai pirātu dzīve bija viena vienīga izklaide?

Ir maldīgs uzskats, ka pirātu dzīve ir viena vienīga izklaide – uzbrukt

►►► 48. lpp.

▶▶▶ 47. lpp.

bagātnieku kuģiem, dzert rumu, mīlēt meitas un bezrūpīgi šūpoties jūras viļņos. Patiesībā visi pirāti bija pakļauti stingriem noteikumiem, ko, kāpjot uz kuģa, visiem bija jāapstiprina un jāparaksta. Šie noteikumi ietvēra arī sodus par melošanu, zādzību vai sacelšanos. Pirāti šos noteikumus uztvēra ļoti nopietni, jo sodi bija ārkārtīgi bargi. Viens no soda veidiem ir bijis šāds: nogrēkojušos pirātu piesēja virvē, izmeta pār vienu kuģa bortu, pāri ķīlim pavilka zem kuģa un pa otru bortu ievilka atpakaļ kuģī. Tas neizklausās nemaz tik traki, ja vien neņem vērā, ka kuģa dibens bija pārklāts ar dzelonstiepiem, kas bieži vien soda izcietējam radīja smagus ievainojumus.

Kas vēl varētu būt tāds interesants?

Varbūt tas, ka pirātu mūžs nebija garš. Viņu darbs bija smags un bīstams, daudzi tika nogalināti vai ievainoti, bet medicīniskā palīdzība tolaik bija visai nosacīta. Divi trīs aktīva darba gadi, un viss. Pat slaveņais pirāts Melnā Bārda aktīvi darbojās vien no 1719. līdz 1722. gadam.

Lielākoties pirāti nekādu lielu bagātību neiekrāja, jo pēc uzbrukuma sadalīja laupījumu un ātri to notrieca. Piedevām liela daļa "dārgumu" bija ātri bojājošās preces – pārtika, saldumi vai arī alkohols, kas, pats par sevi saprotams, nemēdza ilgi glabāties, ļoti vērtīga skaitījās ārsta lāde, ko mūsdienu izteismē varētu novērtēt par aptuveni piecīsimt dolāriem. Tomēr pašas veiksmīgākās pirātu komandas vismaz reizi savā karjerā ieguva lielo lomu, kura vērtība bija aptuveni 1,17 miljardi dolāru.

Daudzi pirāti bija homoseksuāli, viņiem bija pat sava geju laulību forma, kas legalizēja civilo partnerību starp diviem vīriešiem. Partneri atklāti nodarbojās ar seksu, dalījās īpašumā un dzīvoja kopā.

Pirāti melnos acu plāksterus esot likuši, lai viena acs būtu pielāgota nakts redzamībai, un arī tāpēc, ka tas esot bijis stilīgi. Viņu dzēriens bija groks – ruma, ūdens, citrona sulas un cukura maisījums, bet izdzīvošanas recepte – nogalini pirmais. ■

Sagatavoja Anita Freiberga



Kapteiņa ziņojums

Kadets Kārkls man ļoti atgādina žiroskopu – visu laiku izmisīgi šaudās apkārt, bet īsti nekur nenonāk.

Mainiet kursu!

Nakts melnums, kapteinis sava kuģa ceļā pamana gaismu un raida ziņu: "Mainiet kursu, paņemiet desmit grādus uz austrumiem!"

Uz ko sapem atbildi: "Mainiet jūsu savu kursu, paņemiet desmit grādus uz rietumiem!"

"Esmu kuģa kapteinis! Mainiet kursu!"

"Esmu otrā ranga kapteinis! Mainiet jūsu kursu!"

"Esmu ASV aviobāzes kuģis! Es savu kursu nemainu!"

"Es arī palikšu, kur esmu!"

"Atkārtot! Esmu ASV aviobāzes kuģis. Mums uz klāja ir 12 helikopteri, 20 iznīcinātāji, kā arī dažāda kalibra un rādīša lielgabali, zenītartilērija un torpēdas! Mainiet kursu!"

"Man ir suns, pāris bundžiņas ar sardīnēm tomātu mērcē, puspuodele alus un es esmu bāka..."

Dodiet savas koordinātas

Iesācējs jahtotājs jūrā nonāk nelaimē un sauc palīgā: "Mayday, Mayday, Mayday. Te jahta "Kaprīze", te jahta "Kaprīze".

Atsaucas krasta apsardze: "Vai varat pateikt savas koordinātas?"

"Jahta "Kaprīze", esmu kompānijas finanšu direktors."

Es padodos

Iluzionists Karību kruizā izklaidē pasažierus. Tā kā publika katru nedēļu mainās, viņš vienmēr atkārtoti vienus un tos pašus trikus. Taču tos ievērojis kapteiņa papagailis un brēc: "Skatieties, tā nav viena un tā pati cepure! Paskatieties, viņš ziedus slēpj zem galda! Hei, viņa kāršu kavā ir tikai Piķa dūži! Iluzionists nikns, bet ko tu kapteiņa papagaiļim padarīsi..."

Kādu dienu notiek negadījums un kuģis nogrimst, izglābjas tikai iluzionists un papagailis, abi, viens uz otru nikni noraugoties, dreifē okeāna vidū uz dēļa gala. Pēc nedēļas papagailis neiztur: "Labi, labi, es padodos, kur tu to kuģi paslēpi?"

Jaunības grēki

Kāds vecs kapteinis netālu no pieastātnes sēž uz soliņa un noraugās jauneklī, kuram katru matu šķipsna iekrāsota savā krāsā – zaļa, sarkana, zila, dzeltena, oranža. Jauneklis neiztur vecā kapteiņa skatienu un jautā: "Kas ir, vecais, vai tad tu savā dzīvē neko traku neesi izdarījis?"

"Esmu. Vienreiz piedzēros un apprecēju papagaili. Tagad skatos un domāju, vai tikai tu neesi mans dēls..."

Ilgospējīga kuģošana uz ilgtspējīgas planētas



SUSTAINABLE SHIPPING
FOR A
SUSTAINABLE PLANET

Tā ir pasaules jūrniecības tēma 2020. gadam.

2020. gads ievada nākamo desmitgadi, ko ANO ir pasludinājusi par izšķirošu desmitgadi dzīvībai, planētai un, protams, arī jūrniecības nozarei.

“Ilgospējīga kuģošana uz ilgtspējīgas planētas” ir tēma, kas sevī ietver ļoti daudzus uzdevumus un izaicinājumus ikvienam no mums. Tas ir aicinājums skatīties plašāk, tvert dziļāk un darīt saprātīgāk. Šī tēma sniegs iespēju dažādu nozaru, tostarp jūrniecības un kuģošanas vadītājiem gan izvērtēt paveikto darbu, gan realizēt šodienas uzdevumus, gan plānot ilgtspējīgas nākotnes projektus.

Samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas, sēra saturu kuģu degvielā, īstenot Balasta ūdens pārvaldības konvenciju, aizsargāt polāros reģionus, samazināt atkritumu daudzumu pasaules okeānos, uzlabot kuģošanas efektivitāti, risināt jūrniecības digitalizācijas izaicinājumus un uzlabot sieviešu līdzdalību jūrniecības kopienā. Šādus svarīgākos uzdevumus IMO ir izvirzījusi nākamajiem desmit gadiem, un tas ir arī ANO pasludinātās ilgtspējīgas attīstības mērķis.

“Ilgospējīga kuģošana uz ilgtspējīgas planētas”.

Domājot par šo tēmu, ikviens tiek aicināts dalīties savā pieredzē un piedzīvotajā. Uzrakstiet, ko esat piedzīvojis, dalieties savās atziņās, pārdomās un redzējumā: kādi šodien un kādi, jūsu prāt, nākamajos desmit gados būs jūrnieki un kuģi, kāda būs jūrnieka profesija, kuģošana un jūrniecība, kādas būs jūras un okeāni? Kādi būsim mēs – cilvēki uz planētas ZEME?

Rakstiet un to visu sūtiet žurnāla “Jūrnieks” redaktorei uz e-pastu: marnews@com.latnet.lv



