



JŪRNIKS

NR. 2 (117) 2020



**Jūrnieku reģistra vadītājs
JĀZEPS SPRIDZĀNS:**

“Jūrnieki visos laikos reisos ir aizkavējušies, bet tagad ir ārkārtēja situācija, kad valstis maksimāli cenšas saglabāt cilvēku dzīvības, tai skaitā arī jūrnieku dzīvības.”



**IPCSA
ģenerālsekretārs
Rihards Mortons:**

**“Jautājums
ostu kopienai:
kāpēc mums
nepieciešamas
jaunās
tehnoloģijas un
viedie risinājumi
ostās?”**



Kapteinis Frenks Kols: “Man kā bijušajam jūrniekam ir skumji par to, kā pasliktinājusies izturēšanās un attieksme pret jūrniekiem un viņu darba apstākļiem.”



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

Tālrunis: 67062165

E-pasts: kr@lja.lv

LATVIJAS JŪRNIEKU REĢISTRS

Tālrunis: 67099419

E-pasts: jr@lja.lv

HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tālrunis: 67062101

E-pasts: lhd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS

Tālrunis: 67062155

E-pasts: kdd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA

Tālrunis: 67062166, fakss 67860083

E-pasts: kdi@lja.lv

KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA

Tālrunis: 67062128

E-pasts: koai@lja.lv

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



@LVJurasAd

Saturs

LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 2 Notikumi. Marts – aprīlis
- 3 Latvijā 2020. gada sākumā reģistrēti 12 125 aktīvie jūrnieki
Pieaug interese par atpūtas kuģu reģistrāciju
Atcelts konkursa "Enkurs 2020" fināls
- 4 Ziņas īsumā

NUMURA TĒMA – COVID-19

- 6 Robežas paliek slēgtas arī jūrniekiem
- 10 Kruīza bizness milzīgu problēmu priekšā
- 15 Jūrnieki gaida pozitīvas ziņas
- 16 Pasaules ostas ievieš pastiprinātus drošības pasākumus un stingrus aizliegumus
Tankkuģu flotei veiksmīgs pirmais ceturksnis
- 17 Sākas pasaulē lielākā LNG ro-ro kuģa būvniecība
Singapūras osta gatava nedaudz mīkstināt noteikumus
Konteinerkravu pārvadājumu tirgū valda nenoteiktība
- 18 Jūrniecības nozares izredzes un dzīve pēc Covid-19

JŪRĀ UN KRĀSTĀ

- 19 Vienmēr jābūt gatavam rīkoties
- 27 Jaunas jūrniecības politikas redzējumu meklējot
- 28 Pasaules jūrniecības 2020. gada tēma: "Ilgtspējīga kuģošana uz ilgtspējīgas planētas". Cilvēka faktors

OSTAS

- 30 Covid-19 pandēmija pasaules ostās ievieš jaunas prasības
- 31 Ostu profesionāļi Rīgā diskutē par digitalizāciju, "viedo ostu" un nozares nākotni
- 32 Statistika
- 33 Osta strādā un nodrošina kravu plūsmas nepārtrauktību
Prāmis "Romantika" veic repatriācijas akciju
Kuģošanas līnijās pārtraukti pasažieru pārvadājumi
- 34 Ventpils brīvostas pārvalde ievieš papildu drošības pasākumus
"Stena Line" pievērš pastiprinātu uzmanību drošības pasākumiem
- 35 "Stena Line" prāmis no Trāvēmindes atved repatriantus
- 35 Liepājas ostā ieviesti stingri drošības pasākumi
Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde izsolīs piecus kuģus

BRĪVBRĪDIS

- 36 Jūrnieki un viņu hobiji. Patiesībā suns izvēlas cilvēku, ne otrādi
- 38 "Latvijas jūrniecības gadagrāmata" 27. reizi dodas pie saviem lasītājiem
- 39 Šī tik bīstamā migla...
- 43 Nogrimušās dzīves



Žurnāls "Jūrnierks". Latvijas Jūras administrācijas bezmaksas izdevums.
Iznāk 6 reizes gadā. Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048. Tālrunis: 67062125.
E-pasts: jurnieks@lja.lv. Redaktore: Anita Freiberga, tālrunis: 29229063.
E-pasts: marnews@com.latnet.lv. Datortgrafika: Kaspars Vēveris.

Ilustrācijām izmantoti Sarmas Kočānes, Anitas Freibergas, Ulda Ozola, Ingus Bajinska, Gata Diedziņa, Satiksmes ministrijas, Aizsardzības ministrijas, Latvijas Jūras spēku, BCT, Rīgas brīvostas, Ventpils brīvostas, Liepājas SEZ, IMO publicitātes, youtube.com, US Navy, AFP, WMN, flickr foto, ārzemju preses foto materiāli, foto no Kaspara Zelča un Normunda Kurcijavīča personīgā foto arhīva, kā arī Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja fotomateriāls.
JA materiālus sagatavoja Sarmā Kočāne. Informāciju žurnālam apkopoja un sagatavoja Anita Freiberga, informācijai izmantoti ES, EP, EK, IMO, ITF, LETA, SM, RBP, LSEZ, ICS, BIMCO, ITF, ISWAN, WMN, kā arī ārzemju preses materiāli.



Kuģiem un jūrniekiem nepieciešams īpašs statuss

Vairāk nekā 1,6 miljoni jūrnieku strādā pasaules tirdzniecības flotē, un saskaņā ar ICS datiem ik mēnesi aptuveni 100 tūkstošiem jūrnieku beidzas darba līgums un normālos apstākļos viņi dodas mājup. Tagad šāda iespēja ir, maigi sakot, problemātiska, un līdz šim nav atrasts risinājums, kā veikt apkalpes maiņu. "Synergy Group" dibinātājs un izpilddirektors kapteinis R. Unni, kura kompānija nodarbina 12 tūkstošus jūrnieku uz vairāk nekā 300 kuģiem, ir sacījis, ka nespēja nomainīt apkalpes locekļus pēc līguma beigām ir bumba ar laika degli. "Pat normālos apstākļos komandas maiņa uz kuģiem nereti ir saspringta un reizēm prasa ilgāku laiku jūrniekam būt projām no mājām. Tagad, pandēmijas laikā, tūkstošiem jūrnieku ir iesprūduši jūrā uz saviem kuģiem vai citur pasaulē, gaidot, kad varēs kāpt uz kuģa, bet to nespēj izdarīt, tikai šoreiz atšķirība tā, ka neviens nezina, cik ilgi pandēmija turpināsies. Neko nedarīt – tas nav plāns, tieši tāpat nav pietiekami pārliecinošs arguments, ka, neveicot apkalpes maiņu, jūrnieki var justies drošāk. Situācija, ka nespējam nogādāt mājās jūrniekus, draud ar iedragātu jūrnieka garīgo veselību, un mēs viņus nedrīkstam atstāt bez palīdzības, risinājums ir jāatrod."

Šos viņa vārdus apliecina arī, piemēram, IMO un Pasaules Muitas organizācija, kuras aicina noteikt īpašu statusu kuģiem un kuģu apkalpēm Covid-19 apstākļos. ILO gan martā, gan aprīlī organizēja trīspusējas sarunas, kurās tika iesaistītas arodbiedrības kā jūrnieku pārstāvji, kuģu īpašnieki un valdības, lai izstrādātu stratēģiju, kā varētu notikt jūrnieku repatriācija un viņu nogādāšana uz kuģiem. Izveidotās trīspusējās komitejas amatpersonas nāca klajā ar paziņojumu, aicinot ILO dalībvalstis darīt visu

iespējamo, lai nodrošinātu kuģus ar degvielu, ūdeni, pārtikas rezervēm, kā arī jūrniekus ar medicīnisko palīdzību un sniegtu viņiem psiholoģisko atbalstu.

Satiksmes ministrs Tālis Linkaits ir atzinis, ka jūrnieki tāpat jebkurš cits transporta nozarē strādājošais ir Covid-19 krīzes skarti, taču uzsvēra, ka jūrniecība ir viena no mazāk ietekmētajām nozarēm, jo situācijā, kad apgrūtināta sauszemes satiksme, ir pieaudzis pieprasījums pēc jūrniecības pakalpojumiem. Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns, komentējot situāciju, teica: "Jūrnieki visos laikos reisos ir aizķērušies. Situācijā, kad robežas ir ciet, nelido lidmašīnas, jautājums ir, kā veikt apkalpes maiņu, un tas ir sarežģīts process. Viegļāk, ja jāmaina veselās komandas, bet ar individuālām maiņām problēma ir daudz nopietnāka. Tā nav tikai Latvijas problēma, tā ir visas pasaules problēma. Šodien, kad pasaule cīnās ar vīrusu, daudzi tūkstoši cilvēku mirst, un pasaules valstis cenšas maksimāli saglabāt cilvēku dzīvības, vajadzētu apzināties, ka tas ir primāri, nevis jautājums, kā pieciest neērtības."

Situācija, kādā Covid-19 pandēmijas dēļ ir nonākusi visa pasaule, tajā skaitā arī jūrniecības nozare, kuģu īpašnieki un jūrnieki, ir neordināra, līdz šim vēl nebijusi un ļoti sarežģīta. Aizliegumu, ierobežojumu, robežu un aviopārvadājumu slēgšana dēļ viens no visgrūtāk atrisināmajiem jautājumiem ir, kā veikt apkalpes maiņu uz kuģiem. Starptautiskā Darba organizācija (ILO) lūdz visus jūrniekus ar sapratni izturēties pret šo sarežģīto situāciju un dara zināmu, ka jūrnieku jautājums nozarei šobrīd ir viens no aktuālākajiem.

Anita Freiberga, žurnāla redaktore

Notikumi. Marts – aprīlis

✓ Visu Latvijā un pasaulē ietekmē, ierobežo un diktē Covid-19 pandēmija. Lai ierobežotu Covid-19 izplatību, valdība no 2020. gada 13. marta visā valsts teritorijā ieviesa ārkārtējo situāciju vispirms līdz 2020. gada 14. aprīlim, bet 8. aprīlī pieņēma lēmumu ārkārtējo situāciju pagarināt līdz 12. maijam. Attālināti notiek mācības skolās, koledžās un augstskolās, uzņēmumi un ostas strādā ārkārtējās situācijas apstākļos.

✓ "Baltic Container Terminal" konteineru plūsmas samazināšanos sāka izjust marta otrajā nedēļā. Tas bija saistīts ar konteineru importa sarukumu no Ķīnas, ko savukārt izraisīja ražošanas jaudu dramatiskais kritums Ķīnā februāra mēnesī. Kā ķēdes reakcija sekoja tukšo



konteineru trūkums un konteinerpārvadājumu frakts likmes kāpums, kas vēl samazināja konteinerpārvadājumu apjomu. Tomēr, neskatoties uz kompānijas un tās klientu prognozēto 30% kritumu, martā konteineru plūsma salīdzinājumā ar 2019. gada martu samazinājās tikai par 10%.

✓ Lai sniegtu atbalstu un palīdzētu pārvarēt ekonomiski smago situāciju, Rīgas brīvdostas valde pieņēma lēmumu nepiemērot piestatņu maksu abiem ostā esošajiem "Tallink" līnijas prāmjiem līdz brīdim, kad būs iespējams atsākt pasažieru pārvadājumus.

✓ Covid-19 pandēmijas dēļ ir minimālas iespējas laikus nomainīt jūrniekus pēc reisa beigām. *Force majeure* situācijas dēļ jūrniekam nākas strādāt ievērojami ilgāk, nekā paredz kontrakts. Ja līdz kvalifikācijas dokumentu derīguma beigām jūrnieks netiek norakstīts

krastā, Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs izsniedz dokumentu par sertifikātu derīguma pagarināšanu. Lai to izdarītu, kuģa īpašniekam vai kruinga kompānijai jānosūta JR e-pastā uz adresi jr@lja.lv, kopijā jazezs.spridzans@lja.lv, vadības parakstīts iesniegums uz kompānijas veidlapas, kur īsi jāapraksta situācija un jāpievieno nepieciešamie dokumenti. Apstiprinājums tiek izdots tikai tad, ja visa prasītā informācija ir iesniegumā.

✓ Ņemot vērā Latvijas Zvērinātu advokātu padomes lēmumu, ar kuru Pāvelam Rebenokam tika uzdots līdz aprīļa beigām izdarīt izvēli starp advokāta darbu un amata pienākumu pildīšanu kā valsts amatpersonai Rīgas brīvdostas pārvaldē, viņš pieņēma lēmumu par labu advokatūrai. P. Rebenoks saglabā zvērināta advokāta pilnvaras un atstāj darbu Rīgas brīvdostas valdē.

✓ Sakarā ar valstī izsludināto ārkārtas situāciju VAS "Latvijas Jūras administrācija" Kuģu un ostu aizsardzības inspekcija ierobežo kontroles un uzraudzības funkcijas Latvijas ostās un ostu iekārtās, kā arī uz Latvijas ostās ienākošiem ārvalstu kuģiem.

✓ Francijas piekrastē pār "Latvijas kuģniecības" tankkuģa bortu pārkritis Latvijas valstspiederīgais, kurš pazudis bez vēsts. Kā ziņo portāls "Maritime Bulletin" un apstiprina LSC, 13. aprīlī 55 gadus vecais jūrnieks Vidusjūrā, Fosirmeras ostas reidā, nolaižot loču kāpnes, pārkritis pār tankkuģa "Elandra Baltic" bortu. Meklēšanas operācija, kurā bija iesaistīts helikopters, ātrlaiva un loču kuteri, izrādījās neveiksmīga. Turpinās izmeklēšana.

✓ Linkaits atzina, ka jūrnieki tāpat jebkurš cits transporta nozarē strādājošais ir Covid-19 krīzes skarti. Taču vienlaikus satiksmes ministrs vērsa uzmanību, ka jūrniecība ir viena no mazāk ietekmētajām nozarēm, jo situācijā, kad sauszemes satiksme ir apgrūtināta, pieaudzis pieprasījums pēc jūrniecības pakalpojumiem. Linkaits norādīja, ka jūrnieku profesionālās organizācijas

pagaidām nav informējušas, ka jūrnieki patlaban saskartos ar īpašām problēmām. Tāpēc pagaidām nav apkopota informācija par to, cik jūrnieku turpina darbu un cik jūrniekiem krīzes dēļ varētu būt zudušas darba iespējas, bet šīs ziņas tiks apkopotas, izrietēja no politika paustā.

✓ Covid-19 pandēmijas ieviešot ierobežojumu dēļ, kas aizliedza publisku pasākumu norisi, 2020. gada martā nenotika:

- 26. martā paredzētā Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas gada kopsapulce;
- 27. martā paredzētā Latvijas Jūrniecības savienības gada kopsapulce.

PASAULĒ

✓ IMO ģenerālsekretārs Kitaki Lims un Eiropas Savienības valstu atbildīgo ministriju darbinieki jūrniecības konferencē Opatijā, Horvātijā, kas notika 10. – 11. martā, uzsvēra, ka steidzami jāpanāk Keiptaunas nolīguma stāšanās spēkā, lai uzlabotu zvejnieku drošību jūrā, kā arī cīnītos pret nelegālo, neregistrēto un neregulēto zveju.

✓ 2020. gada pasaules jūrniecības tēma izceļ globālos ilgtspējīgas attīstības mērķus, un IMO ģenerālsekretārs Kitaki Lims savā paziņojumā apstiprināja, ka dzimumu līdztiesība joprojām ir IMO darba kārtībā, jo tieši tā ir globālās kuģošanas ilgtspējīgas attīstības pamatā.

✓ Ņemot vērā Covid-19 pandēmiju, līdz turpmākiem lēmumiem atkarībā no situācijas atliktas visas IMO paredzētās sanāksmes.

✓ No 2020. gada 9. līdz 19. novembrim Glāzgovā (Apvienotā Karaliste) bija plānota ANO Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām pušu konferences 26. sesija (COP 26), bet COP Prezidijs 2020. gada 1. aprīlī paziņoja, ka Covid-19 pandēmijas dēļ konference notiks 2021. gadā. Ņemot vērā Covid-19 ietekmi visā pasaulē, 2020. gada novembrī tik vērienīgu pasākumu vairs nav iespējams sarīkot. ■

Latvijā 2020. gada sākumā reģistrēti 12 125 aktīvie jūrnieki

Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrā 2020. gada 1. janvārī bija reģistrēti 12 125 aktīvie jūrnieki (jūrnieki, kuriem ir derīgi profesionālo kvalifikāciju apliecinājoši dokumenti). Pēdējo desmit gadu laikā jūrnieku skaits ir samazinājies par 7% – 2010. gadā Latvijā bija 13 000 aktīvo jūrnieku. Lielākais skaita samazinājums ir ierindas jūrnieku vidū, to skaits pēdējo 10 gadu laikā sarucis par 16% (2020. gada sākumā reģistrēti 5453 jūrnieki), bet kuģa virsnieku skaits palicis salīdzinoši stabils (2020. gada sākumā – 5687).

Neraugoties uz kopējo jūrnieku skaita samazināšanos, Latvija joprojām ir pirmajā vietā Eiropas Savienībā, rēķinot jūrnieku skaitu pret ekonomiski aktīvo iedzīvotāju skaitu. Ierindas jūrnieku skaita

samazināšanos un jūras virsnieku skaita nelielu pieaugumu pēdējo gadu laikā ietekmējuši vairāki faktori, kas saistīti gan ar ekonomiskās situācijas izmaiņām Latvijā, gan starptautisko pieprasījumu pēc jūras virsniekiem no Eiropas.

Profesionālo augstāko izglītību jūrniecībā un kuģu virsnieka kvalifikāciju Latvijā var iegūt trijās mācību iestādēs (Latvijas Jūras akadēmijā, Liepājas Jūrniecības koledžā, "Novikontas" Jūras koledžā). Latvijas Jūras akadēmija un Liepājas Jūrniecības koledža piedāvā arī profesionālās vidējās izglītības programmas jūrniecībā. 2019. gadā mācības profesionālās vidējās un augstākās izglītības programmās Latvijā sāka 522 topošie kuģu vadītāji un kuģu mehāniķi, bet absolvēja 266 jūrnieki. Ierindas jūrnieka kvalifikāciju

(kuģa matrozis vai kuģa motorists) savukārt var iegūt pēc profesionālās tālākizglītības programmas apguves mācību centrā "Zerko" vai mācību centrā "Marine Training". 2019. gadā abos mācību centros sagatavoja 70 ierindas jūrnieku.

No kopējā Latvijas jūrnieku skaita 11 140 jeb 92% ir sertificēti darbam uz tirdzniecības flotes, bet 985 jeb 8% jūrnieku darbam uz iekšējo ūdeņu vai zvejas flotes kuģiem. Dati par jūrnieku nodarbinātību liecina, ka 2019. gadā 97% Latvijas jūrnieku strādāja uz kuģiem zem ārvalstu karogiem, tai skaitā 46% uz Eiropas Savienības valstu karoga kuģiem un 51% uz trešo valstu karoga kuģiem. 8% jūrnieku 2019. gadā strādāja uz Apvienotās Karalistes karoga kuģiem, kas pēc "Brexit" 2020. gada 31. janvārī ir kļuvusi par trešo valsti. ■

Pieaug interese par atpūtas kuģu reģistrāciju

Tuvojoties pavasara sezonai, jau februārī un marta sākumā pieauga iedzīvotāju interese par atpūtas kuģu, tai skaitā motorjahtu un buru jahtu, reģistrāciju Latvijas Kuģu reģistrā. Ņemot vērā neparasti silto ziemu, zvanu uz Kuģu reģistru un jautājumu par atpūtas kuģu reģistrāciju gada sākumā bija krietni vairāk nekā iepriekšējo gadu pirmajos mēnešos.

Arī stājoties spēkā ārkārtas situācijai, lai ierobežotu Covid-19 izplatību, interese par atpūtas kuģu reģistrāciju neapsīkst. Kā skaidro Kuģu reģistra vadītājs Edgars Glaņenko, daudz jautājumu tiek saņemti no ārvalstīs, īpaši Zviedrijā strādājošiem Latvijas iedzīvotājiem, kuri iegādājušies atpūtas kuģus un vēlas tos reģistrēt Latvijā.

Kuģu reģistra speciālisti izskata un sagatavo atbildes uz ikvienu telefoniski vai internetā saņemto jautājumu, savukārt klātienē pakalpojumi



ārkārtas situācijas laikā tiek nodrošināti tikai pēc iepriekšēja pieraksta, ievērojot visus nepieciešamos drošības pasākumus.

Kuģu reģistrā reģistrēto atpūtas kuģu skaits pieaug ar katru gadu. Desmit gadu laikā, no 2009. līdz 2019. gadam, atpūtas kuģu skaits palielinājies par vairāk nekā trešdaļu – no 420 līdz 678. ■

Atcelts konkursa "Enkurs 2020" fināls

Ņemot vērā, ka koronavīrusa Covid-19 pandēmijas dēļ 2020. gada 12. martā Latvijas Republikā tika izsludināta ārkārtēja situācija, atcelts jūrniecības nozares konkursa skolēniem "Enkurs 2020" fināls, kas bija plānots 4. aprīlī.



Sekojošā lēmuma tādā veidā attīstībai, iespējams, tiks lemts par konkursa fināla pārcelšanu uz vēlāku laiku vai arī "Enkurs 2020" beigsies bez fināla.

Konkursa "Enkurs 2020" finālā iekļuvušas komandas no desmit skolām – Ernsta Glika Alūksnes Valsts ģimnāzijas, Liepājas Valsts 1. ģimnāzijas, Ventpils Valsts 1. ģimnāzijas, Madonas Valsts ģimnāzijas, Tukuma Raiņa ģimnāzijas, Rojas vidusskolas, Vārkavas vidusskolas, Špoļu vidusskolas, Rīgas 10. vidusskolas un Jaunmārupes pamatskolas. ■

Hidrogrāfisko mērījumu sezona turpinājās arī ziemas mēnešos

Latvijas Jūras administrācijas hidrogrāfi ar hidrogrāfisko mērījumu kuteri "Sonārs" šogad darbu turpināja arī janvārī un februārī. Mērījumi vairākkārt tika veikti Skultes ostā un Jūrmalas ostas Lielupes daļā gan padziļināšanas darbu, gan kartēšanas vajadzībām.

Hidrogrāfisko mērījumu kuģis "Kristiāns Dāls" tika aprīkots ar jauniem glābšanas plostiem, kā arī veiktas darbam nepieciešamās aparatūras pārbaudes un kalibrēšana. Mērījumu sākšanu Baltijas jūrā februārī un marta sākumā kavēja spēcīgs vējš.

Stājoties spēkā ārkārtas situācijai, lai ierobežotu Covid-19 izplatību, JA hidrogrāfi turpināja datu apstrādi un citus darbus, galvenokārt strādājot attālināti. Hidrogrāfiskie mērījumi nepieciešamības gadījumā tiek veikti ostās, ievērojot visus drošības pasākumus arī uz kuģiem. ■

Krists Dzenis saņem "B" kategorijas hidrogrāfa sertifikātu

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas daļas hidrogrāfs Kristis Dzenis saņēmis starptautiski atzītu "B" kategorijas hidrogrāfa sertifikātu.

Pirmais Latvijas hidrogrāfs, kurš saņēma šāda veida profesionālās kvalifikācijas apliecinājumu, bija JA Hidrogrāfijas daļas vadītājs Bruno Špēls. Starptautiski atzītu "B" kategorijas hidrogrāfa diplomu saņēmis arī JA vecākais hidrogrāfs Armands Murāns.

Savukārt starptautiski atzītu "A" kategorijas hidrogrāfa sertifikātu pēc apmācības kursu beigšanas Ņūhempšīras universitātē (ASV) 2018. gadā ieguva Hidrogrāfijas dienesta kartogrāfe Līva Goba, kļūstot par pirmo "A" kategorijas hidrogrāfu Baltijas valstīs. ■



Slimnīca uz ūdens Ņujorkā

30. martā Ņujorkā pietauvojās ASV Jūras kara flotes hospitālkuģis "Comfort", kurā ir 1000 gultasvietu un 12 operāciju zāles. Ņujorka kļuvusi par Covid-19 uzliesmojuma epicentru ASV. Ņujorkas mērs Bils de Blāzio domāja, ka kuģa atgādāšana uz Ņujorku prasīs divas nedēļas, taču to izdevās paveikt astoņu dienu laikā. "Tas nozīmē, ka palīdzība ir ieradusies ātrāk," sacīja Bils de Blāzio. "Tas ir tā, it kā Ņujorkā būtu

uzbūvēta jauna slimnīca." Kuģi nav paredzēti izmantot pacientiem ar jauno koronavīrusu. Uz "Comfort" tiks pārvietoti pacienti, kuriem ir citas veselības problēmas, lai atbrīvotu slimnīcas Covid-19 pacientu pieplūdumam. Lai tiktu galā ar Covid-19 uzliesmojumu, līdz mājām nepieciešams trīskāršot pieejamo gultasvietu skaitu Ņujorkas slimnīcās. Hospitālkuģi tuvākajā laikā sāks uzņemt pacientus. ■

Covid-19 uz ASV lidmašīnu bāzes kuģa "USS Ronald Reagan"

Kā ziņo laikraksts "The San Francisco Chronicle", uz ASV lidmašīnu bāzes kuģa "USS Ronald Reagan" konstatēti gandrīz simt koronavīrusa izraisītās slimības Covid-19 saslimšanas gadījumu.

Kuģa komandieris Brets Krojērs brīdinājis Amerikas Jūras spēku floti par iespējamiem mirušajiem, ja netiks sniegta ātra un izlēmīga palīdzība.

"Mēs neesam kara stāvoklī. Šiem jūrnikiem nav jāmirst. Ja mēs tagad nerīkosimies, tad nebūsim izrādījuši pienācīgas rūpes par mūsu lielāko vērtību – jūrnikiem. Ja netiks sniegta vajadzīgā palīdzība, slimība turpinās izplatīties, vēl jo vairāk, ņemot vērā ierobežoto telpu,"



paziņojumā Jūras spēku flotes vadībai rakstīja komandieris.

Kuģis pašlaik atrodas pietātnē Guamā, tā ir ASV piederoša teritorija Klusā okeāna rietumos. ■

Jāpanāk Keiptaunas nolīguma stāšanās spēkā

IMO Keiptaunas nolīguma par zvejas kuģu drošumu stāšanās spēkā būs izšķirīga, lai uzlabotu zvejnieku drošību jūrā un cīnītos pret nelegālu, neregistrētu un neregulētu zveju. IMO ģenerālsekretārs Kitaki Lims un Eiropas Savienības valstu atbildīgo ministriju darbinieki jūrniecības konferencē Opatijā, Horvātijā, kas notika no 10. līdz 11. martam, uzsvēra, ka steidzami jāpanāk Keiptaunas nolīguma stāšanās spēkā. Keiptaunas nolīgums izstrādāts, lai aizsargātu zvejas kuģu apkalpes, nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus nozarei, vienlaikus nosakot standartus zvejas kuģiem, kuru garums ir vismaz 24 metri. Līgums stāsies spēkā 12 mēnešus pēc tam, kad to būs ratificējušas vismaz 22 valstis,



kas pārstāv 3600 zvejas kuģus, kuru garums ir 24 metri un vairāk un kuri darbojas atklātā jūrā. Līdz 2020. gada martam nolīgumu bija ratificējušas 14 valstis.■

IMO programma "Sievietes jūrniecībā"

IMO programma "Sievietes jūrniecībā" darbojas jau vairāk nekā trīsdesmit gadu, tās mērķis ir atbalstīt sievietes līdzdalību nozarē un īstenot uzstādījumu "Apmācība – iespējas – atpazīstamība". Programma ir



atbalstījusi iespēju sievietēm iegūt jūrniecības izglītību un apmācību, kā arī nodrošināt iespēju strādāt jūrniecības nozarē.■

Sievietes jūrniecībā fotoattēlos

Lai gan jūrniecības nozarē ir vērojamas pārmaiņas un dzimumu līdztiesība arvien vairāk tiek aktualizēta, joprojām nav fotoattēlu, kuros būtu redzamas sievietes, kas reāli strādā jūrniecības profesijās. Tāpēc IMO tika pieņemts lēmums veidot fotoattēlu banku, lai pasauli iepazīstinātu ar sievietēm jūrniecībā: kapteinēm, jūras virsniecēm, galvenajām mehāniķēm,



kā arī citu profesiju pārstāvēm. Jaunā IMO attēlu banka darbosies kā vienas pieturas aģentūra dažādām auditorijām, lai iegūtu kvalitatīvus, reālistiskus jūrniecības sieviešu attēlus, kurus var izmantot ziņu dienestu stāstos, sociālo mediju ziņās, brošūrās par kuģošanu un jūrniecības pasauli, tāpēc svarīga ir fotoattēlu dažādība. Sakarā ar to IMO aicina jūrniecībā strādājošās sievietes iesniegt fotoattēlus ar sevi vai savām kolēģēm darbā, izmantojot atvērto lietotni #MaritimeWomenPhotoShare.■

Pētniecības un attīstības fonds ir labākais risinājums

2020. gada marta sākumā Eiropas kuģu īpašnieki, BIMCO, INTERCARGO, Starptautiskā kuģniecības palāta (ICS), INTERTANKO un citi, kas pārstāv vairāk nekā 90% no pasaules tirdzniecības flotes, parādīja vienprātību, pieņemot lēmumu, ka pētniecības un attīstības fonds kuģniecības nozarei ir labākais ceļš uz IMO izvirzītā ambiciozā mērķa sasniegšanu – līdz 2050. gadam uz pusi samazināt CO2 emisijas. Tā ir pirmā lielākā šāda

veida pētniecības un attīstības iniciatīva, ko ierosinājusi nozare globālā mērogā. ICS priekšsēdētājs Esbens Poulsens: "Ir skaidrs, ka visa kuģniecības nozare ārkārtīgi nopietni uztver atbildību ierobežot izmešus no kuģiem, tāpēc mēs kopīgi pieņemām lēmumu par katru kuģu degvielas tonnu iekasēt divus dolārus. Mēs saprotam, ka klimata pārmaiņas var novērst tikai ar patiesi starptautisku sadarbību, kas ir raksturīga kuģošanai."■

Prāmju kompānijas atbrīvo darbiniekus



Pēc regulāro pasažieru pārvadājumu pārtraukšanas Covid-19 dēļ prāmju operators "Color Line" paziņoja par 2000 darbinieku atbrīvošanu, bet uzņēmums ir saglabājis savus kravas pārvadājumus atbilstoši Ziemeļvalstu un Vācijas noteiktajiem grafikiem un karantīnas noteikumiem. Pārvadājumus veic ro-ro kuģis "Color Carrier" maršrutā Oslo – Ķīle un "SuperSpeed 2" maršrutā Larvika – Hirtshals. Savukārt prāmju kompānija "Stena Line" paziņoja par 950 darbinieku atlaišanu.■



Robežas paliek slēgtas arī jūrniekiem

Sakarā ar Covid-19 inficēšanās risku visas kuģošanas kompānijas ir izdevušas īpašus norādījumus, kā jārikojas apkalpēm, kā arī apgādājušas savus kuģus ar pašaizsardzības un dezinfekcijas līdzekļiem. Atšķirībā no pasažieru kuģiem, uz kuriem ir bijuši Covid-19 inficēšanās uzliesmojumi, tirdzniecības kuģi līdz šim ir bijuši salīdzinoši no tā pasargāti. Tomēr jūrnieki piedzīvo milzīgu spriedzi, ko izraisījis Covid-19, un tagad nonākuši divās atšķirīgās situācijās: vieni joprojām atrodas uz kuģiem, kaut viņiem jau beidzies kontrakta laiks, jo ieviesto ierobežojumu dēļ milzīgas problēmas sagādā jūrnieku repatriācija, tāpēc viņi netiek mājās, bet otri, kuriem, kā to paredz kontrakts, vajadzētu doties darbā uz kuģiem, atkal jau to pašu stingro ierobežojumu dēļ nevar to izdarīt.

Tiek lēsts, ka 150 līdz 170 tūkstošiem tirdzniecības flotes jūrnieku ir beidzies darba līguma termiņš, bet viņi ir spiesti turpināt darbu, jo nav, kas viņus nomaina, un slēgto robežu dēļ viņi netiek projām. Krasta dienestiem tiek sūtīti izmisīgi e-pasti un īsziņas, skan zvani, lai skaidrotu situāciju. Daudzi jūrnieki pauž neizpratni un satraukumu, ka bez pašu piekrišanas ir bijuši spiesti palikt uz kuģa un strādāt. Daļa jūrnieku, kuri paguva pirms aizliegumiem nokāpt no kuģiem, tagad slēgto robežu dēļ nevar nokļūt mājās. Viņi atrodas krastā, bet bez algas, piedevām ar viesnīcu rēķiniem. Darba līgumi jūrniekiem parasti tiek noslēgti no trim līdz deviņiem mēnešiem, kam seko neapmaksāts laiks krastā. Viņu mēnešalga var svārstīties no 400 dolāriem kadeti, 1000 dolāriem jaunākajiem virsniekiem līdz aptuveni 10 tūkstošiem dolāru un vairāk

kapteiņiem. Saskaņā ar starptautiskajiem jūrniecības darba likumiem jūrniekiem pēc līguma beigām ir tiesības atgriezties mājās uz kompānijas rēķina.

Eiropas Savienība, cenšoties aizsargāt savu jūrnieku intereses un tiesības, šajā ārkārtas situācijā jau ir paziņojusi, ka ES valstu jūrniekiem jāpiemēro atvieglots robežu šķērsošanas režīms, Eiropas Komisija atļāvusi veikt apkalpes maiņu kontinentālajās ostās un jūrniekiem atgriezties mājās, tāpat IMO ir izplatījusi apkārtrakstu, kas jūrniekiem paredz brīvu pārvietošanos, taču reālajā situācijā, kad spēkā ir visāda veida ierobežojumi, slēgtas robežas un pārtraukti avioreisi, ne ES, ne IMO uzstādījumus nemaz nevar īstenot. Tā nu vieni jūrnieki netiek mājās, bet otri nevar nokļūt uz saviem kuģiem.

Čīle, Argentīna, Ekvadora, Salvadora, Gvatemala, Malaizija, Kanāda, 27 Eiropas Savienības valstis, kā arī vēl daudzas citas valstis pasaulē uz laiku slēgušas savas ārējās robežas lielākajai daļai ārvalstu pilsoņu, un šis saraksts turpina papildināties, tāpēc kuģošanas kompānijas ir bijušas spiestas pieņemt visai nepopulāru, bet šajā situācijā arī neizbēgamu lēmumu – apturēt apkalpju maiņu. Tā, piemēram, kompānija "Maersk" paziņoja, ka līdz 14. aprīlim aptur visu apkalpes locekļu maiņu uz kompānijas konteineru kuģiem.

"Turpinoties Covid-19 pandēmijas izplatībai, robežu slēgšanai un avio-kompāniju pakalpojumu atcelšanai, esam nolēmuši no 2020. gada 17. marta līdz 14. aprīlim apturēt visu "Maersk" konteineru kuģu apkalpju maiņu. Šāda lēmuma pamatā ir arī nepieciešamība nodrošināt

mūsu apkalpēm drošību. Pārtraucot apkalpju apmaiņu, mēs pašreizējā kritiskajā situācijā varam labāk aizsargāt savus jūrniekus, jo tas samazina cilvēku sociālo saskarsmi. Esošajā situācijā pārvietošanās rada arī risku, ka jūrnieki var nonākt vietās, no kurām viņi nevar doties tālāk vai saņemt pietiekamu palīdzību. Un tajā pašā laikā mums jānodrošina arī iespējami normāla un nepārtraukta darbība, veicot kravu pārvadājumus,” teikts “Maersk” paziņojumā. Līdzīgi savus lēmumus pamatoja arī citas kuģošanas kompānijas.

Diemžēl tieši kompānijai “Maersk” pirmajai no visām kuģošanas kompānijām nav izdevies savus jūrniekus pasargāt no inficēšanās ar Covid-19. Pieciem konteinerkuģa “Gjertrud Maersk” apkalpes locekļiem bija pozitīvs koronavīrusa tests, un viņi tika hospitalizēti Ķīnas ostā Ningbo, kad kuģis 17. martā tur ieradās no Honkongas. Kuģim noteikta 14 dienu karantīna. Tas bija pirmais zināmais kravas kuģa apkalpes inficēšanās ar koronavīrusu gadījums.

Kompānijas “Maersk” pārstāvji paziņoja, ka apkalpes nomainā tiks veikti papildu piesardzības pasākumi, kā arī kuģis tiks dezinficēts, savukārt reitingu aģentūra “Moody’s”, reaģējot uz šo nepatīkamo notikumu, pazeminājusi “A.P. Moller-Maersk” reitingu no “stabila” uz “negatīvu”.

Bez jūrnikiem nebūtu iespējams nodrošināt loģistikas pakalpojumus

“Šajā ļoti sarežģītajā pandēmijas laikā vēlamies atgādināt cilvēkiem visā pasaulē, visai sabiedrībai un visām pasaules valstīm, ka bez tirdzniecības kuģiem un jūrnikiem kravas starp kontinentiem nevar pārvadāt,” teikts Starptautiskās saukravas kuģu īpašnieku asociācijas (INTERCARGO) paziņojumā. “Tāpat mēs vēlamies aktualizēt tos izaicinājumus un problēmas, kas var rasties loģistikas nodrošināšanā sakarā ar nogurumu un psiholoģisko stāvokli jūrnikiem, kuriem ir beidzies darba līgums, bet viņi nespēj nokļūt pie savām ģimenēm. Jāatzīst, ka jūrnieru repatriācija ir reāla problēma. Tajā pašā laikā viņu kolēģi, tie jūrnieri, kuri ir gatavi atgriezties darbā uz kuģiem,

Covid-19 dēļ ieviesto ceļošanas un karantīnas ierobežojumu dēļ nevar to izdarīt, pat neskatoties uz IMO apkārtrakstiem par pārvietošanās atvieglojumiem jūrnikiem.

Kuģi un jūras pārvadājumi ir pasaules tirdzniecības pamats: nafta un naftas produkti, labība, kokmateriāli, minerālmēsli, akmensogles, metāli, kā arī citas izejvielas, pārtikas, sadzīves un veselības aprūpes preces. Bet visa pamatā ir cilvēki, kuri strādā uz šiem kuģiem, tāpēc jāapzinās, ka bez apkalpju maiņas cietīs jūrnieru veselība, un tas negatīvi ietekmēs gan ekonomiku, gan kuģošanas



drošību, tāpēc IMO dalībvalstīm un visām ostām valsts pārvaldes līmenī ir jāpieņem saprātīgi lēmumi, kas palīdzētu kuģu īpašniekiem un jūrnikiem pārvarēt šīs problēmas, tai skaitā arī novērst šķēršļus, kas jūrnikiem liedz atstāt vai pievienoties kuģiem ostās. Jūrnikiem ir vajadzīgs mūsu atbalsts un līdzjutība, nevis tikai paziņojumi par apjomīgiem ierobežojumiem saistībā ar Covid-19. Ja netiks atrisināts apkalpju locekļu maiņas jautājums, var nojukt iestrādātā piegādes loģistika un iestāties haoss, kas izraisīs preču trūkumu, radot milzīgas problēmas cilvēkiem visā pasaulē.”

Starptautiskā beramkravu kuģu īpašnieku asociācija, kuras locekļi pārstāv 25% no pasaules lielgabariāta kuģu flotes, ir aicinājusi neatliekami risināt problēmu, jo jūrnieru darbs ir pārāk smags, tāpēc apkalpes maiņa ir nepieciešama, pretējā gadījumā tas var radīt grūtības ritmiskā un nepārtrauktā kravu apstrādē. Spriedzi vēl jo vairāk pastiprina tas, ka ne jūrnieri, ne kuģošanas kompānijas nezina, cik ilgi ierobežojumi varētu turpināties. Ja netiks organizēta regulāra apkalpju maiņa, ļoti cietīs jūrnieru garīgā veselība.

Starptautiskā Kuģu īpašnieku asociācija un Starptautiskā kuģniecības palāta (ICS) brīdina, ka jūrnieru pārvietošanās bloķēšana rada nopietnu risku gan pašam kuģu apkalpēm, gan kuģošanas nozarei, gan arī visai sabiedrībai kopumā. Kuģu īpašnieki nevar atrisināt šo problēmu un nogādāt savus jūrniekus mājās, jo valstis ir ieviesušas pārvietošanās ierobežojumus, slēgušas robežas un avioreisus, bet ostas izdevušas rīkojumus, kas aizliedz tur veikt apkalpju maiņu un jūrnikiem nokāpt no kuģa.

“The International Ship Suppliers & Services Association” (ISSA) un INTERCARGO ir nākušas klajā ar kopīgu aicinājumu IMO dalībvalstīm, kā arī visām pasaules ostām reāli un ar veselo saprātu pieiet šai situācijai. “Jūrnikiem ir vajadzīgs mūsu atbalsts un reāla rīcība, nevis kārtējie paziņojumi par Covid-19 ierobežojumiem. Apkalpju maiņas aizliegums ostās rada lielu risku.”

Starptautiskā kuģniecības palāta un Starptautiskā ostu asociācija (IAPH) ir apvienojušās, lai aicinātu G20 valstu līderus rīkoties ātri un aizsargāt globālās piegādes ķēdes no Covid-19 ietekmes. Divas organizācijas, kas pārstāv pasaules kuģniecības nozari un pasaules ostas, atklātā vēstulē pauž savu satraukumu: “Šajā globālās krīzes laikā svarīgāk nekā jebkad agrāk ir saglabāt atvērtas piegādes ķēdes un jūras transporta kustību, tāpēc ir ārkārtīgi svarīgi G20 valstu vadībām, strādājot kopā ar ANO Starptautisko Jūrnieru organizāciju, Pasaules Veselības organizāciju un citām attiecīgām aģentūrām, veidot saskaņotu pieeju kuģošanas nozares problēmu risināšanā.”

Cilvēka faktors

Iepriekšējā pieredze par incidentiem jūrā liecina, ka arī normālos darba apstākļos apmēram 20% jeb katrs piektais jūrnieris cieš no hroniska noguruma, jo nākas strādāt vairāk nekā 60 stundas nedēļā. Tāpat jūrnieri aptaujās atklāj, ka viņu darba un atpūtas stundu grafiks netiek ievērots un bieži vien nav pat paredzams, kas būs jādara ārpus kārtas. Daudzu kuģu avāriju galvenais iemesls ir cilvēku nogurums. Tā, piemēram, kādas kuģa avārijas izmeklēšanā atklājās,

►►► 8. lpp.

▶▶▶ 7. lpp.

ka avārija notikusi kapteiņa vecākā palīga pieļautās kļūdas dēļ, kurš, kā izrādījās, uz maiņu ieradies slims, ar 38,5 grādu temperatūru, un bija gulējis tikai kādas divarpus stundas. Nogurums un garās darba stundas ietekmē cilvēka garīgo veselību un miega kvalitāti, tāpēc, izstrādājot



visdažādākās vadlīnijas, vajadzētu meklēt zelta vidusceļu un, pirms pieņemt to vai citu instrukciju, būtu lietderīgi apspriesties ar jūrniekiem, lai labāk saprastu, kā viņi jūtas. Lai mazinātu noguruma risku, ir stipri par maz ievērot tikai STCW vai MLC konvenciju prasības, kā to paredz vadlīnijas, ļoti svarīgi ir apzināt arī citus faktorus, kas var izraisīt nogurumu. Tagad, kad tik daudzi jūrnieki ir iesprūduši uz kuģiem un nevar sagaidīt maiņu, kad viņiem jāpārvar psiholoģiskā barjera un jāturpina ar pilnu atbildību un jaudu strādāt, lai gan kontrakts ir beidzies un viņi savās domās jau ir krastā, vietā un laikā būtu daudz izsvērtāk aplūkot patieso darba specifiku un situāciju jūrā.

Parīzes un Tokijas saprašanās memorandi un ASV Krasta apsardze ievieš ārkārtas situācijas noteikumus

Parīzes un Tokijas saprašanās memorandi un ASV Krasta apsardze Covid-19 krīzes laikā ir izstrādājuši pagaidu vadlīnijas, uzsverot, ka šajos īpašajos apstākļos visas prasības attiecībā uz dažādu konvenciju ievērošanu ir jāpiemēro elastīgi. Apzinoties, ka starptautiskā kuģošana piedzīvo krīzi, memorandi uzsver, ka vissvarīgākais ir aizsargāt ostas valsts kontroles darbinieku un jūrnieku veselību un drošību.

Laikā, kad ārkārtīgi svarīgi ir nodrošināt kravu pārvadājumus, uzturot visas esošās piegādes ķēdes, ir jāsaprot arī tas, ka šajos apstākļos kuģu īpašniekiem ir grūti nodrošināt visu prasību izpildi, piemēram, organizējot kuģu remontu, tāpat jūrnieki nevar apmeklēt mācību kursus un atjaunot kvalifikācijas sertifikātus. Ir jāsaprot, ka karoga valstis esošajā situācijā dara visu iespējamo, lai nodrošinātu kravu pārvadājumus, kas nozarei arī saistīts ar dažādiem izaicinājumiem.

Parīzes un Tokijas saprašanās memorandi un ASV Krasta apsardze izstrādājuši norādījumus ostas valsts kontrolēm attiecībā uz kuģu un personāla sertifikātu termiņa pagarināšanu un jūrnieku darba laika pagarināšanu, bet lēmumu, vai tiek veiktas ostas valsts kontroles, pieņem attiecīgās valsts administrācija. Pagaidu noteikumi ir pieņemti uz trim mēnešiem, un paredzēts, ka pagaidu vadlīnijas var pārskatīt atbilstoši Covid-19 attīstības gaitai.

Atbildi pašlaik neviens nezina

Ar Covid-19 saslimušos konteinerkuģa "Gjertrud Maersk" jūrniekus, kas ir pirmais zināmais apkalpes inficēšanās gadījums uz tirdzniecības kuģiem, varētu uzskatīt par tādu kā trauksmes zvanu, kas brīdina par iespējamiem jūrnieku saslimšanas gadījumiem. Jūrniekiem, kuri šīs globālās pandēmijas laikā joprojām strādā kā svarīgs piegādes ķēdes posms, tas, visticamāk, liek aizdomāties, kas katru no viņiem varētu sagaidīt.

IMO ģenerālsekretārs Kitaki Lims ir nācis klajā ar paziņojumu, kurā teikts: "Šajos grūtajos laikos nepātraukti kuģošanas pakalpojumi un jūrnieku spēja piegādāt vitāli svarīgas preces, ieskaitot medicīniskos

piederumus un pārtikas preces, būs izšķiroši cīņā ar pandēmiju." Tomēr šim paziņojumam līdzī nāk arī pamatotās bažām par to, vai tirdzniecības kuģi varēs šīs kravas bez ierobežojumiem piegādāt.

INTERCARGO, pievienojoties IMO ģenerālsekretāra paziņojumam, aicina uz valstu mērenu, nevis pārspīlētu reakciju: "Apkalpes locekļu maiņas aizliegšana ostās rada lielu risku apkalpei, kuģiem, ostām un sabiedrībai, jo tādā veidā var tikt paralizēts darbs uz kuģiem, bet pamatproduktu deficīts pandēmijas laikā radīs vēl lielākas grūtības pasaules valstīm."

Eiropas Kuģu īpašnieku asociācija jūrniekiem iesaka ar sapratni izturēties pret radušos situāciju, bet ITF prezidents atvainojas jūrniekiem, ka šajos apstākļos ir grūti ievērot tiesības un arī ITF nevar iebilst pret līgumu pagarināšanu. Jūrnieki arvien biežāk ziņo par pieaugošu tendenci, ka darba devējs tiem nemaksā algu, pagarina darba līgumu bez jūrnieku piekrišanas, ir atstājis darbiniekus ārvalstīs, nesezot viesnīcu rēķinus un transporta izmaksas. Tāpat no kuģiem pienāk satraukuma pilni ziņojumi par iespējamu apkalpes krīzi, jo esošā spriedze pasliktina jūrnieku garīgās veselības stāvokli, bet tas savukārt ir drošības risks kuģniecības nozarei, par ko brīdina arī nozares profesionālās organizācijas.

Lai mazinātu globālās pandēmijas ietekmi uz jūrniekiem un viņu ģimenēm, ITF Jūrnieku fonds (ITFST) ir izveidojis ārkārtas fondu 1,23 miljonus ASV dolāru apmērā. Fonda mērķis ir nodrošināt sociālās aizsardzības pasākumus jūrniekiem un viņu ģimenēm sakarā ar Covid-19 ietekmi uz kuģošanas nozares finansiālo situāciju, kas vistiešākajā veidā ietekmē arī ikvienu jūrnieku.



"Jūrnieki ir pelnījuši atzinību par apbrīnojamo darbu, ko viņi veic, lai nodrošinātu nepārtrauktu sadzīves, pārtikas un citu preču plūsmu visā pasaulē," sacīja ITF Jūrnieku fonda priekšsēdētājs Deivs Heinols. "Tagad jūrniekiem ir neticams stress arī par to, kā jūtas tuvinieki, kad viņi šajā grūtību pilnajā laikā ir tālu no savām ģimenēm. Ir ļoti svarīgi, lai ITF spētu jūrniekiem sniegt palīdzību un mazināt viņu bažas."

Neziņa raksturo esošo situāciju

Jūrnieku noskaņojums šobrīd nav no tiem labākajiem. Neziņa. Tā vienā vārdā varētu raksturot situāciju uz kuģiem. Kāds kapteinis sarunā teica, ka nekad nav uztraucies vētras vai sarežģītu ostas operāciju laikā, bet tagad pirmo reizi viņš ir patiesi uztraukts, jo nezina atbildes par situācijas tālāko attīstību, tāpēc saviem jūrniekiem nevar sniegt nepieciešamo mierinājumu un drošības sajūtu.

Kāds jūrnieks raksta: "Mans līgums beidzās 5. martā. Parakstīju viena mēneša pagarinājumu, nu arī šis laiks ir beidzies, kas nozīmē, ka mans līgums būs spēkā gandrīz gadu, un tas vairs neparedz algas paaugstinājumu. Tas nekam neder! Mēs taču ostās esam pakļauti riskam, bet mūsu aizsardzība ir nepietiekama."

Jūrnieki tiešām ir pakļauti inficēšanās riskam, kaut vai tāpēc, ka ostā uz kuģa kāpj dienestu cilvēki.

Paši jūrnieki, komentējot situāciju, sociālajos tīklos spriež par to, kas notiktu, ja kuģu apkalpes locekļiem būtu nepieciešama medicīniskā palīdzība krastā. Ko darīt jūrniekiem, kuri ir spiesti lietot kādus medikamentus, zāles nu ir beigušās, bet darbs uz kuģa jāturpina? Vēl citi uzsver, ka nopelnīt nauda neatsver tos nervus, kas tagad tiek tērēti.

Vislielākais uztraukums par ģimeni

Vecākajam mehāniķim Uldim Ozolam kontrakts beidzās martā, bet ieviesto ierobežojumu dēļ viņš bija spiests pagarināt līgumu līdz 30. aprīlim. "Redzēs, kāds plāns būs kompānijai pēc 30. aprīļa, jo mūžīgi jau arī nevarēs mūs turēt uz kuģa."

– Kādus ieteikumus koronavīrusa izplatīšanās laikā esat saņēmuši no kompānijas? Vai, strādājot uz kuģa, tu pats jūties pasargāts?

– Kompānija tikai sūta informējošus e-pastus, lai biežāk mazgājam rokas, nešķaudām cits citam virsū un tā tālāk. Tās ir standarta higiēnas normas, nekas vairāk. Ja kāds uz kuģa neievazā vīrusu, tad teorētiski nekas slikts nevar notikt. Ostā tagad mazāk cilvēku apmeklē kuģi, parasti formalitātes kārto viens, kurš uz kuģa kāpj, uzlicis sejas masku, tāpat tiek ievēroti visi drošības pasākumi, un tie, kuri nāk pie mums, jau arī ir pārbaudīti, lai neievazātu vīrusu. Pēdējie ieteikumi no kompānijas puses bija, lai pasūtām proviziju trim mēnešiem. Diez ko tas varētu nozīmēt? Man jau pašam liekas, ka ir viens liels biznesa projekts, kad kādi uz šo visu nopelnīs neiedomājamu kapitālu, bet cerams, ka maldos.

– Vai ir jūtama kravu samazināšanās?

– Mēs strādājam ar specifisku kravu – LNG, un šī krava ir vajadzīga, ir vai nav vīruss krastā. Kuģi joprojām nelabprāt iet pēc kravas uz Ķīnu, jo pēc Ķīnas apmeklējuma ir jāpaliek četrpadsmit dienas karantinā. Protams, šis karantīnas laiks jau daudziem kuģiem paiet, esot ceļā.

– Arvien vairāk informācijas ir par to, ka jūrnieki izjūt stresu neskaidrās situācijas dēļ un arī tāpēc, ka, līgumam beidzoties, netiek mājās. Vai arī uz ta-va kuģa ir jūtama spriedze un satraukums?

– Tagad esmu Āzijas pusē, un te visu uztver mierīgi. Pašlaik atmosfēra uz kuģa ir normāla, jo visai ekipāžai līdz mājās braukšanai vēl diezgan daudz jāstrādā. Godīgi sakot, mēs esam pieraduši, ka šad tad jāpaliek ilgāk uz kuģa, un tad, ja strādājam ilgāk, nekā paredzēts līgumā, mums tiek izmaksātas labas kompensācijas. Visvairāk mums ir bažas par mājiniekiem, kuriem nekādi nevaram palīdzēt. Uz mana kuģa mehāniķis ir no Itālijas, un viņš par notiekošo Itālijā tiešām ir ļoti lielā stresā. Daudzi no apkalpes ir no Indijas un Filipīnām, un viņi visu uztver daudz savādāk. Arī tiem, kuriem nav ģimenes, stress ir mazāk nekā tiem, kuriem mājās ir bērni un vecāki jau gados. Bet

pa dienu mēs visi esam nodarbināti savos darbos, tāpēc nemaz nesanāk pārlietu daudz domāt par to, kas notiek uz sauszemes. Darba pārtraukumā mazliet padiskutējam, kas un kā, bet tad atkal viss piemirstas. Vienīgais, par ko uztraucamies, ir mūsu ģimenes. Galvenais, lai mājās ar viņiem viss būtu kārtībā, pārējo piecietīsim.

Atgādina par jūrnieku tiesībām

ILO ģenerāldirektors Gijs Raiders ir atgādinājis visiem par jūrnieku tiesībām, kas noteiktas IMO 2006. gada MLC konvencijā, kuru ratificējušas 96 ILO dalībvalstis, kas pārstāv 91% no pasaules tirdzniecības flotes, un kurā noteiktas minimālās prasības par jūrnieku darba apstākļiem: darba un atpūtas laiku, repatriāciju, atvaļinājumu krastā, atpūtas iespējām, pārtiku un ēdināšanu, veselības aizsardzību, medicīnisko aprūpi, labklājību un sociālo drošību. Tāpat viņš ir lūdzis valdības nodrošināt, lai šajos sarežģītajos laikos jūrnieki būtu pienācīgi pasargāti no Covid-19 pandēmijas, lai viņiem būtu pieejama medicīniskā aprūpe un vajadzības gadījumā viņi varētu doties no vai uz saviem kuģiem. ILO ģenerāldirektors uzsver vēl kādu ļoti būtisku aspektu: kuģu īpašniekiem vajadzētu būt maksimāli godīgiem pret saviem jūrniekiem laikā, kad viņi ir spiesti strādāt ārpus noslēgtā līguma termiņa. Tāpēc ir ļoti svarīgi precīzi uzskaitīt darba stundas un adekvāti par tām aprēķināt samaksu. Tieši tāpat vajadzētu paturēt prātā to jūrnieku tiesības uz atalgojumu, kuri no sevis neatkarīgu apstākļu dēļ nevar nokļūt uz kuģa. Šis ir laiks, kad jārisina ne tikai šodienas aktuālās problēmas, bet arī jādodomā par nākotni, kad jūsu biznesam būs nepieciešami jūrnieki. Agrāk vai vēlāk, bet šī krīze beigsies, un tad kuģniecības atkal meklēs jūrniekus, kas strādās uz viņu kuģiem, lai atgrieztos jūras pārvaldājumu tirgū. Lai gan esošā situācija visiem ir sarežģīta, nevajadzētu aizmirst par ilgtermiņa redzējumu, kas varētu palīdzēt cīnīties ar īstermiņa spriedzi, ko mēs visi pašlaik piedzīvojam.■

Sagatavoja Anita Freiberga

Kruīza bizness milzīgu problēmu priekšā

Galvenā tendence kruīzu industrijā jau vairākus gadus bija iezīmējusies ļoti skaidri – kruīza kuģi ar katru gadu tiek būvēti arvien lielāki. Aizvadītā gada kruīzu industrijas izstādē un konferencē “Seatrade Europe 2019” šo tendenci uzsvēra gan nozares pētnieki un eksperti, gan arī kruīza līniju pārstāvji, kas ikdienā nodarbojas ar kuģu fraktēšanu un kruīza maršrutu plānošanu.

Mēs, krastā stāvošie, ar tādu kā baltu skaudību allaž noraugāmies uz ostā ienākušajiem kruīza milzeņiem, pēc kuru pasažieriem jau atbraukuši desmitiem tūristu autobusu, lai gidi atpūtniekus izvadītu pa apskates vērtiem objektiem un uz dažām stundām palaistu rosīgā pastaigā pa vecpilsētu, kur suvenīru tirgotāji un vasaras krodziņu īpašnieki ar cerībām uzlūko eventuālos pircējus un aliņa degustētājus. Pēc nostalgijas mirkļa mēs turpinām savas ikdienas gaitas, bet kruīza kuģu pasažieriem nav daudz laika, vien dažas stundas, un atkal viņu lineris aizpeldēs tālēs zilajās, lai kādā citā ostas pilsētā viss atkal sāktos no gala.

2019. gada 19. jūnijā Rīgas ostā vienlaikus piestāja četri kruīza kuģi – “Marina Majuro”, “Seven Seas Explorer”, “Clio” un “Aida Cara”, kopā uz Rīgu atvedot aptuveni 3500 pasažieru. Tas toreiz bija lielākais kruīza kuģu skaits, kas vienlaicīgi tika uzņemts Rīgas ostā, tā apliecinot, ka Rīga ir potenciāli spējīga apkalpot pieaugošo kruīza kuģu skaitu. Noslēdzoties 2019. gada kruīzu sezonai, Rīgas brīvostas pārvalde ziņoja, ka 2020. gada kruīzu sezonā ienāksanu Rīgas ostā pieteikuši 85 kruīza kuģi, par pieciem vairāk nekā 2019. gadā. Turklāt iezīmējās vēl kāda pozitīva tendence – pieteiktie kuģi bija krietni lielāki, tāpēc varēja sagaidīt pieaugumu arī pasažieru skaita ziņā. Tika lēsts, ka Rīgu ar kruīza kuģiem varētu apmeklēt vismaz 85 tūkstoši tūristu, kas būtu par 15% vairāk nekā 2019. gadā.



“Aida Cara” Rīgas ostā
2019. gada 19. jūnijā.



Bet, kā mēdz teikt, cilvēks domā, dara dievs. Tā ir noticis arī tagad, kad pasauli pārņēmis Covid-19, kas līcis slēgt robežas, ieviest ierobežojumus un atcelt visu, ko vien var atcelt. Tāpēc pasaules ostām jāsamierinās, ka tām šogad neizdosies uzņemt ielānāto kruīza kuģu skaitu, jo šoreiz malā nepalikis neviens, tāpat kā drošs nevar būt neviens, jo vīruss nešķiro. Taču šoreiz vairāk gribētos aplūkot un parunāt par tām problēmām, kas jau ir skārušas un, visticamāk, tik drīz arī neatstās kruīza kuģu biznesu. Pandēmija tikai spilgti un skaidri ir izgaismojusi šī ārēji tik spožā biznesa problēmas.

Kopš pagājušā gadsimta astoņdesmito gadu vidus kruīza bizness ir apsteidzis visas pārējās kuģošanas nozares ar vidējo pieaugumu 9,6% gadā, salīdzinot ar 2,76% pieaugumu pārējā kuģošanas biznesā. Kruīza bizness ir arī visai ēdelīgs, tam vajag arvien vairāk un vairāk jūrnieku. Lai gan jau labu laiku tiek runāts par nepieciešamību sakārtot uz kruīza kuģiem strādājošo tiesības un atalgojumu, pagaidām šajā biznesā viss ir turpinājies bez pārmaiņām. ITF jau gadiem ir cēlusi trauksmi un paudusi, ka tās mērķis

ir panākt, lai kruīza nozare sāktu sarunas ar arodbiedrībām par cilvēcisku darba apstākļu nodrošināšanu, invaliditātes un slimības pabalstu maksāšanu, kā arī citu sociālo jaūtājumu risināšanu, taču izvirzītais mērķis ir izrādījies utopisks un pagaidām nesasniedzams.

Kad kruīza kuģis kļūst par cietumu

Un tad vienā jaukā dienā, patiesībā par jauku to nosaukt nemaz nevar, baltie, skaistie, modernie kruīza kuģi saviem pasažieriem kļūva par cietumu, jo koronavīrusa izplatīšanās dēļ pasaules ostas kruīza kuģiem atteica ielāšanu un cilvēkiem tika liegts nokāpt krastā.

Valstis centās pastāvēt par savu drošību, tāpēc, reaģējot uz globālo Covid-19 pandēmiju, tūkstošiem kruīza kuģu pasažieru palika karantinā uz kuģiem atklātā jūrā, gaidot situācijas atrisinājumu, kamēr kruīza kuģi izmisīgi meklēja ostu, kur piestāt, un tas tiešām bija izaicinājums, jo problēma ieiet ostā bija pat tad, ja nebija aizdomas, ka uz kuģa varētu būt kāds vīrusa skartais. Par to nebija īstas ticības un pārliecības.

"Diamond Princess".



Pavisam neapskaužamā situācijā nonāca, piemēram, kruīza kuģis "Silver Shadow", kas bija ceļā no Buenosairesas uz Fortloderdeilu. Izrādījās, ka Brazīlijā, Resifi ostā, no kuģa bija nokāpuši divi inficēti pasažieri, no kuriem viens – 78 gadus vecs Kanādas pilsonis – tika nogādāts vietējā slimnīcā, tāpēc izolācijā nonāca 291 apkalpes loceklis un 609 pasažieri, kuriem saskaņā ar kompānijas drošības manifesta protokolu tika lūgts palikt savās kajītēs. Protams, šādā situācijā neviens nevarētu vēlēties nonākt. Tā kā uz kuģa bija Lielbritānijas un ASV pilsoņi, katra no šīm valstīm uzsāka akciju par savu pilsoņu iespējamo nogādāšanu mājās, iesaistot ministrijas, vēstniecības un, lai būtu drošāk, pat piesaistot jūras spēkus. Taču viss nebija tik vienkārši, jo valstis jau bija slēgušas savas robežas un ierobežojušas pārvietošanos, bet ostas kruīza kuģiem bija slēgtas: gan Austrālija, gan Jaunzēlande, gan Klusā okeāna un Karību jūras valstis liedza iespēju kruīza kuģiem šeit noenkuroties.

Pa to laiku, kamēr "Silver Shadow" meklēja pietāšanās vietu, divdesmit pasažieri un divdesmit apkalpes locekļi jau bija inficējušies, un tiem

"Silver Shadow".



bija parādījušies gripai līdzīgi simptomi. Kuģa pasažieri, kuriem tika liegts nokāpt krastā, pie Oklendas Kalifornijas štatā joprojām atradās uz kuģa karantinā, gaidot, kamēr varas iestādes pieņems lēmumu, ko tālāk darīt. Viņi visi vēlējās zināt: "Vai mēs kļūsim par vēl vienu "Diamond Princess"?"

Nolaidība un kļūdains pieņemti lēmumi maksā ļoti dārgi

Krīzes situācija uz kruīza kuģa "Diamond Princess" spilgti izgaismoja problēmas, tai skaitā arī saistībā ar

palīdzības sniegšanu nepieciešamības gadījumā. Infekciju izplatīšanās kontrole uz kuģiem ir izrādījusies ne tik efektīva, kā par to bija pieņemts domāt, jo gaisa kondicionēšanas sistēmas nav piemērotas, lai filtrētu tik mazas daļiņas kā, piemēram, koronavīrusus, ne arī pietiekami drošas, lai aizšķērsotu ceļu jebkuram citam vīrusam vai baktērijai. Par to gan vienmēr brīdināja eksperti, uzsverot, ka veselības aizsardzība un veselības drošība uz kruīza kuģiem, maigi sakot, ir trauksa. Tagad visi reāli pārliecinājās, ka viņiem izrādījusies taisnība, bet tas vēl nebūt nebija viss. Pirms uz kuģa "Diamond Princess" sāka izplatīties infekcija, jau tad, kad Honkongā no kuģa bija nokāpis astoņdesmit gadus vecs pasažieris, kuram izrādījās pozitīvs koronavīrusa tests, Honkongas veselības aizsardzības ministrija kuģim "Diamond Princess" nosūtīja e-pasta vēstuli: "Mēs informējam par iespējamo vīrusa infekcijas izplatību un iesakām veikt kuģa dezinfekciju. Paldies par sapratni." Taču šī brīdinājuma vēstule tika uzverta kā kļūdaina iesūtne, informācija paslīdēja garām, brīdinājums netika ņemts

▶▶▶ 12. lpp.

▶▶▶ 11. lpp.

vērā, un kuģa ārsts neuzskatīja par vajadzīgu dezinficēt kuģi. Kā vēlāk izrādījās, vēstule veselu diennakti bija palikusi neatvērta un brīdinājumu neviens nebija izlasījis. Kuģa ārsts un amatpersonas, kuras bija atbildīgas par operatīvu reaģēšanu uz iespējamo slimības uzliesmojumu, vēlāk taisnojās, ka nav bijušas informētas par infekcijas draudiem, kamēr nākamajā dienā informācija jau tika publiskota sociālajos tīklos. Tas bija 1. februārī, un tas bija tikai sākums turpmākajiem notikumiem un šausmām, ko nācās pārdzīvot cilvēkiem uz kuģa.

Kā nereti tas notiek kritiskos vai sarežģītos brīžos, kļūmīgi nostrādā cilvēka faktors, kad cilvēks nespēj pieņemt adekvātus lēmumus, tā arī šoreiz uz "Diamond Princess" izšķirošo lomu nospēlēja cilvēka faktors, kad amatpersonas kļūdaini pieļāva domu, ka nekāda saslimšanas riska nav, jo slimais pasažieris no kuģa taču jau bija nokāpis, tātad saskare ar slimo cilvēku vairs nebija iespējama. Neskatoties uz to, ka Honkongas epidemiologi cēla trauksmi, ka kruīza kuģim nepieciešama rūpīga tīrīšana un dezinfekcija, kuģa ārsts pauda pilnīgi pretēju viedokli: "Nav jēgas sākt tīrīt kuģi, ja mēs droši nezinām, kāds risks pastāv, ja vispār tāds pastāv."

Arī Japānas krasta dienestu pārstāvji, kas uzkāpa uz kuģa, ignorēja veselības aizsardzības vadlīnijas, jo pēc testēšanas tā vietā, lai no "Diamond Princess" evakuētu pasažierus un apkalpes locekļus, uz kuģa atstāja pat tos, par kuriem bija aizdomas, ka viņi varētu būt slimi, tā inficēšanās riskam pakļaujot visus pasažierus. Japānas varas iestādes pieņēma lēmumu noteikt kuģim karantīnu Jokohamas ostā. Milzīgam riskam bija pakļauti 2700 pasažieri un 1000 apkalpes locekļi.

Kad bija pagājušas gandrīz 48 stundas kopš brīdinājuma saņemšanas 1. februārī, beidzot 3. februārī kapteinis par to paziņoja kuģa apkalpei un pasažieriem, tomēr nekādi ierobežojumi nesevoja un svinības uz kuģa turpinājās: cilvēki priecājās, baudīja dzīvi, rokojās un dejoja, notika koncerti un operas izrādes, strādāja bāri, restorāni, baseini un

"Ruby Princess".



saunas. Vien kāds no apkalpes it kā starp citu izmeta pa kādai piezīmei un frāzei, kas dažam labam lika aizdomāties, ka situācija ir nopietnāka, nekā par to stāsta. Tā, piemēram, kāda 67 gadus veca pasažiere pēc tam BBC televīzijai stāstīja: "Kazino kāds spēles vadītājs neņēma no manis atpakaļ zīmuli un teica: turieties pie saviem zīmuliem, un jūs jau varat uzskatīt sevi par uzvarētāju." Vēl kāds cits no personālā esot ieteicis neturēties pie margām.

Tikai pēc tam, kad Japānas medicīnu komanda vēlreiz uzkāpa uz kuģa un lika visiem doties uz savām kajītēm, iestājās apjukums un nojausma, ka situācija ir nopietna. 5. februārī uz "Diamond Princess" tika ieviesta stingrāka kontrole: 2700 pasažieriem pieteica neatstāt savas kajītes. Vēl divas dienas vēlāk pozitīvs koronavīrusa tests bija 10 cilvēkiem. Tad kompānijas "Carnival Corporation", kam piederēja kuģis "Diamond Princess", galvenais ārsts Tarlings šo situāciju komentēja: "Mēs bijām tikpat pārsteigti kā japāņi, ka uz kuģa jau bija tik daudz pozitīvu testu."

Vairāki kruīza kuģi piedzīvo satraukuma pilnus brīžus

Pēc tam, kad Karību jūras ostas bija atteikušas kruīza kuģim "Silver Shadow" ieiešanu, kuģa operatoram izdevās vienoties ar Kubu, kas atļāva tam pietā Marielas ostā, aptuveni 58 jūras jūdzes no Havannas, lai

nogādātu drošībā uz kuģa esošos cilvēkus un sniegtu tiem nepieciešamo medicīnisko palīdzību.

BBC ziņoja par kruīza kuģi "Ruby Princess", kas 22. martā ar 2700 pasažieriem, no kuriem 130 cilvēkiem bija diagnosticēts Covid-19 vīruss un daudzi klepoja un šķaudīja, pietāja Sidnejas ostā. Tobrīd kuģis bija lielākais infekcijas avots Austrālijā. 24. martā viens no pasažieriem slimnīcā mira. Atļauja kuģim ienākt ostā vietējos izraisīja dusmu viļni, bet cilvēki, kas bija uz kuģa, pauda sašutumu, ka viņus neviens nebija brīdinājis par vīrusa izplatīšanos un draudošajām briesmām. Diemžēl uz kuģa tiešām nebija veikti nekādi drošības pasākumi, un visi ceļotāji atpūtās, dejoja un izklaidējās.

Izmeklētāji ieradās uz "Ruby Princess", lai meklētu pierādījumus un iztaujātu apkalpes locekļus par pasažieru izkāpšanu no kuģa Sidnejas. Kopā ar citiem pierādījumiem tika paņemta arī kuģa "melnā kaste".



Tagad "Ruby Princess" lietā ir ierosināts kriminālprocess par bezatbildību kruīza kuģa ekspluatācijā, nepatiesas informācijas sniegšanu par pasažieru veselības stāvokli, kā arī par koronavīrusa izplatību uz kuģa. Gandrīz 2700 pasažieriem bija atļauts nokāpt no kuģa. Neskatoties uz to, ka daudziem no viņiem bija gripai līdzīgi simptomi. Likums nosaka, ka kuģim ir atļauts piestāt ostā tikai tad, ja kapteinis var garantēt, ka uz kuģa nav izplatījusies infekcija. Austrālijas valdība jau ir paziņojusi, ka tā pilnībā sadarbosies ar izmeklēšanu, nododot tās rīcībā visus e-pasta ziņojumus, izziņas, sarunu ierakstus starp ārstu un kuģa kapteini. Vairāk nekā 600 pasažieriem un apkalpes locekļiem ir bijis pozitīvs covid-19 tests, 11 no saslimušajiem jau ir miruši, un tas ir bijis līdz šim lielākais infekcijas avots Austrālijā.

Kruīza kuģis "Grand Princess" brīdinājumu par iespējamo Covid-19 izplatīšanos uz kuģa saņēma pēc tam, kad no koronavīrusa bija miris 71 gadu vecs kuģa iepriekšējā reisa pasažieris. Uz "Grand Princess" bija 3500 cilvēku no 54 valstīm, kuriem pēc piecu dienu atrašanās nezinā Okeāna ostā tika atļauts nokāpt krastā. Pasažieri, kuriem bija nepieciešama medicīniskā palīdzība, tika nogādāti slimnīcā, ASV valstspiederīgie, kuriem medicīniskā palīdzība nebija nepieciešama, tika pārvietoti uz 14 dienu karantīnu militārajās bāzēs Kalifornijā un Teksasā, bet ārvalstnieki tika repatriēti uz viņu mītnes zemēm.

Kuģa apkalpe nevēlējās atklāti runāt

Visas rūpes pirmkārt tiek veltītas pasažieriem, un drošības pasākumi visos gadījumos attiecas uz pasažieriem, jo apkalpe turpina strādāt.

Kad galvenais ārsts Tarlings apgalvoja, ka uz kruīza kuģa "Diamond Princess" apkalpes locekļi ir ievērojuši protokolu par personām karantīnā vai izolācijā, viņš nemaz nezināja par patiesajiem apstākļiem uz kruīza kuģa. Kā izrādījās, apkalpes locekļi ar vienu cimdū pāri rokās piegādāja ēdienu desmitiem kajītēs, verot vienas durvis pēc otram, savāca netīros traukus un veļu, paši nemaz nebūdami aizsargāti no saskares ar pasažieriem. Tātad šis apkalpes cilvēks pats bija pakļauts inficēšanās briesmām un bija infekcijas avots pārējiem. Uz kuģa "Diamond Princess" ar Covid-19 inficējās 700 cilvēku, nomira septiņi.

Jau pēc tam, kad 14 dienu karantīna uz "Diamond Princess" bija beigusies un pasažieri varēja nokāpt krastā, vispirms izskanēja viedoklis, ka kuģa apkalpei ir jāuzņem atbildība par vīrusa izplatīšanos, jo tieši apkalpei taču ir jābūt sagatavotai, apmācītai un spējīgai rīkoties ārkārtas situācijās. Kompānijas "Anchor Hygiene" pārstāvis I. Hejs, kurš vada apmācību kruīza kuģu apkalpēm, uzsvēra, ka apkalpes locekļi tiek trenēti un sagatavoti dažādām situācijām, bet līdz šim kaut kas tāds vēl nebija noticis, tāpēc šādas pieredzes vienkārši nevarēja būt.

Piedevām reālā situācija uz kuģa diktēja savus noteikumus. "Diamond Princess" apkalpes locekļi karantīnas laikā trīs reizes dienā piegādāja ēdienu 1500 kajītēs izolētajiem 2700 pasažieriem. "Tās bija divas nedēļas haosa un baiļu atmosfērā," par karantīnas laiku uz "Diamond Princess" vēlāk teica kāds stjuarts. Nevienam no intervētajiem "Diamond Princess" apkalpes locekļiem nevēlējās atklāt savu vārdu. Viņi stāstīja par to, cik slikti viss bija organizēts, un arī to, ka būtībā nemaz nevarēja ievērot drošības pasākumus. Kāds bija saslimis un stipri klepoja, viņš tika ievietots nelielā telpā zem kāpnēm. "Mēs tikām ļaunprātīgi izmantoti," teica kāds, kurš sevi nosauca par Santosu. "Vai jūs varat to iedomāties, situācija bija bīstama, bet viņi mums lika turpināt darbu." Kamēr pasažieri bija izolēti savās kajītēs, ja to, protams, var uzskatīt par izolāciju, apkalpe turpināja apkalpot pasažierus, ieturēja ēdienreizes kopējā zālē un vairāki izmantoja vienu dušas telpu. Jau pieminētais Santoss presei stāstīja, ka nedēļu pēc tam, kad jau bija nokāpis no kuģa, viņš vēl nebija saņēmis atalgojumu, tomēr atklāti par to runāt nevēlējās. Līdzīgi kā 330 859 filipīnieši, kuri strādā jūrā, viņš baidās zaudēt darbu, jo darbs uz kruīza kuģiem skaitās prestižs un arī darba samaksa ir laba. "Lielākā daļa darbinieku tiek nodarbināta uz pagaidu līgumiem, tāpēc neceļ iebildumus, jo baidās zaudēt darbu, un tas padara viņus īpaši neaizsargātus pret ļaunprātīgu izmantošanu," šādu viedokli pauž Kārdifas universitātes Jūrnieku starptautiskā pētījumu centra profesore Helēna Sampsona.

Arī "Diamond Princess" gadījumus, kad kuģa apkalpe nevēlējās atklāti runāt par notikušo, jo baidījās no "Royal Cruise" vai "Magsaysay Maritime Corporation" spiediena un sekām, ir spilgts apliecinājums Helēnas Sampsones teiktajam. Izdarot izvēli starp veselību, drošību un iztiku, cilvēki izvēlas pēdējo.

"Mēs upurējam savu veselību citu cilvēku labā, un tagad, kad viss ir beidzies, mēs tomēr izjūtam gandarījumu un lepnumu par to, ko izdarījām," teica kāds no apkalpes, kurš sevi nosauca par RCDG, bet "Diamond Princess" apkalpe kā gandarījumu pretī

▶▶▶ 14. lpp.



▶▶▶ 13. lpp.

saņēma vēstuļu plūdus, kas nāca no pateicīgajiem kuģa pasažieriem.

“Kruīza nozarē personāls ir neaizsargāts pret slimībām, tāpēc varbūt no šīs globālās veselības krīzes var rasties kaut kas pozitīvs. Iespējams, kruīza operatori pārskatīs apkalpes darba un sadzīves apstākļus un tos uzlabos,” savu viedokli pauda Sampsons. Un šis jautājums, kas ik pa laikam tiek celts dienas gaismā, tagad atkal ir aktualizējies.

Kā atrast pareizu noregulējumu?

Un vēl šajā ārkārtas situācijā aktualizējies jautājums par starptautiskās likumdošanas regulējumu, kas skaidri nedefinē, kuram tad būtu jāuzņemas atbildība situācijās, kādas reāli notika saistībā ar kruīza kuģiem un to pasažieriem: valstij, kurā incidents noticis, valstij, kas izsniegusi kuģa licenci, vai arī kuģa operatoram?

“Diamond Princess” gadījumā noteikumus diktēja Japānas valdība, kuras izvirzītajām prasībām kuģis pakļāvās.

Lai gan vadlīnijas, ko pēc infekcijas uzliesmojuma uz “Diamond Princess” izstrādāja Eiropas ekspertu grupa sadarbībā ar epidemioloģijas ekspertiem un vadošo epidemiologu Kristusu Hadžikristodoulou, kurš vairāk nekā divdesmit gadus pētījis vīrusu uzliesmojumus uz kruīza kuģiem, nav ieguvušas likuma spēku, tās patiesībā ir vienīgie protokoli, kas īpaši izstrādāti jaunā koronavīrusa epidēmijas situācijai. Tajās teikts, ka gadījumā, ja ir aizdomas par inficēšanos, cilvēki ir jāevakuē un jāpatur karantīnā krastā. Savukārt Japānas veselības aizsardzības institūcijas atzīst, ka šīs prasības īstenot nav nemaz tik vienkārši. “Ir viegli pateikt, ka cilvēki jāpārvieto karantīnas nodrošināšanai krastā, bet patiesībā to izdarīt nav iespējams, jo valsts nevar nodrošināt karantīnu tik lielam skaitam cilvēku, kāds tas bija, piemēram, “Diamond Princess” gadījumā,” izstrādātās vadlīnijas komentēja Japānas veselības aizsardzības ministrs.

Tieši tāpat ir tad, kad uz kuģa jāīsteno milzīga operācija – jāpatur karantīnā tūkstošiem cilvēku, kam

nepieciešams daudz vairāk rīku un aprīkojuma, nekā tas iespējams uz jebkura kruīza kuģa. Tas viss piedāvā vēl ir saistīts ar cilvēku ēdināšanu un cita veida apkalpošanu laikā, kad cilvēkam jāpaliek izolācijā savā kajītē, un piedevām vēl nodrošina, lai viņš savu kajīti neatstāj.

Problēmas un risinājumi

Kruīza kuģu kompānijām nācās atšauties vairākos virzienos: vispirms risināt problēmas, lai nogādātu pasažierus krastā, kas nebūt nav bijis viegli risināms jautājums, jo lielākā daļa pasaules ostu bija paziņojušas, ka kruīza kuģus ar pasažieriem nepieņem, piedevām pasažieru nokāpšana krastā ir saistīta arī ar cilvēku repatriāciju laikā, kad aviosatiksmē ir pārtraukta un robežas slēgtas. Nākamais jautājums, kas jārisina: kur uz dīkstāves laiku pietāt kruīza kuģiem? Arī šajā gadījumā viena pēc otras ostas atteica lūgumus pēc pietātnēm.



“Cruise Lines International association” (CLIA) prezidente Kellija Kreigheda paziņojusi, ka uz nenoteiktu laiku tiek pārtraukta kruīza kuģu darbība, lai cīnītos ar Covid-19. “Šis mums visiem ir izaicinošs laiks, bet ceram, ka mums izdosies pārvarēt grūtības un koncentrēties uz pakalpojumu sniegšanu nākotnē, kā arī ticam, ka viss iespējami ātri atgriezīsies ierastā ritmā.”

Tiek lēsts, ka 272 kruīza kuģi ik gadus pārvadā 30 miljonus pasažieru, un tas ir milzīgs ekonomikas dzinējspēks. Honkonga, kas ir Āzijas kruīza maršrutu galvenais galamērķis, 2019. gadā uzņēma aptuveni vienu miljonu kruīza pasažieru. Salīdzinājumā ar 2013. gadu kruīza pasažieru skaits Āzijas ostās 2019. gadā pieauga no 1,51 miljona līdz 4,02 miljoniem. Tā, piemēram,

kruīza nozare ASV budžetā ik gadus ienes vairāk nekā 53 miljardus dolāru. Kruīza aktivitātes nodrošina darbu un ienākumus tūrisma aģentūrām, aviokompānijām, viesnīcām, sabiedriskās ēdināšanas nozarēm, kā arī visplašākajā mērā nodrošina piegāžu ķēžu darbību. 2020. gads ir ienesis jaunas un visai trauksmainas korekcijas. Kopš janvāra trīs pasaules lielāko kruīza kompāniju “Carnival Corporation”, “Royal Caribbean Cruise” un “Norwegian Cruise Line” akciju cenas ir kritušas par 70 līdz 80 procentiem, un tiek prognozēts, ka kruīzu rezervēšana 2020. gadā samazināsies uz pusi. Atsaucoties uz ārkārtas apstākļiem, kruīza biznesā iesaistītajiem augstākā līmeņa vadītājiem atalgojums tiek samazināts par 20–50%, bet apkalpojošais personāls tiek atbrīvots no darba.

Jau tagad CLIA paziņojusi, ka turpmāk daudz nopietnāk tiks izvērtēts pasažieru veselības stāvoklis, pirms viņiem vispār ļaus uzkāpt uz kuģa. “Lai arī mums ir ļoti žēl, ka daudziem būs liegta iespēja doties kruīza ceļojumos, jo īpaši gados vecākiem cilvēkiem, kuri veido lielu procentu no pasažieru kopskaita, tomēr cilvēku drošība un veselība mums ir vislielākā prioritāte,” preses konferencē uzsvēra Kellija Kreigheda.

Vīruss ir un paliek lielais nezināmais

Daudzi, kas jēlkad bija pieļāvuši, ka varētu doties kruīzā ar balto sapņu lineru, turpmāk divreiz apsvērs, vai to darīt, bet kruīza kompānijām nāksies pārliecināt savus klientus par to, ka viņu veselībai nav un nebūs nekāda apdraudējuma. Visticamāk, to izdarīt nebūs tik viegli.

24. martā, septiņpadsmit dienas pēc tam, kad pēdējais pasažieris bija pametis kruīza kuģi “Diamond Princess”, publiskajā telpā parādījās visai satraucoša ziņa: saskaņā ar izmeklējumiem un pētījumiem vīruss pirms dezinfekcijas joprojām atradās “Diamond Princess” kajītēs, lai gan tika uzskatīts, ka tas spēj izdzīvot vien divas līdz trīs dienas. Slimību kontroles un profilakses centra (CDC) ziņojumā bija teikts, ka vīruss izdzīvo vismaz piecas reizes ilgāku laiku.■

Sagatavoja Anita Freiberga



Jūrniki gaida pozitīvas ziņas

Ingus Bajinskis ir kapteiņa vecākais palīgs uz kruīza kuģa “Pacific Explorer”. Viņš ir viens no tiem mūsu jūrnikiem, kuri iesprūduši uz saviem kuģiem Covid-19 izraisīto ierobežojumu dēļ. Arī viņš nav sagaidījis maiņu un ir bijis spiests palikt uz kuģa un uz nenoteiktu laiku pagarināt līgumu. Ingus rakstiski atbildēja uz jautājumiem par to, kas notika un kā viņš jūtas.



Uz kuģa atbraucu jau decembra sākumā, kad par Covid-19 praktiski vēl nebija ziņu. Pirmās ziņas parādījās janvārī, bet tad tas likās kaut kas tāls un nelikās īpaši svarīgs, kam pievērst uzmanību. Janvāra beigās uzņēmām pasažierus Sidnejā un devāmies kruīzā uz Singapūru, tur kuģim bija plānots iet remontā uz trim nedēļām. Jau ceļā uz Singapūru sāka pienākt ziņas, ka vīruss izplatījies arī tur. Kad mūsu pasažierus Austrumtimorā un Indonēzijā sāka sagaidīt cilvēki maskās un mērit katram temperatūru, tad viss pēkšņi kļuva reāls. Arī Singapūrā visai apkalpei, kas nav maza – gandrīz 900 cilvēku, nācās nokāpt krastā, lai izmērītu temperatūru.

Aizgājām remontā dokā, un tas viss piemirsās, bija daudz darba, un tad par blakus lietām nav laika domāt.

Tobrīd Latvijā vēl nebija neviena saslimšanas gadījuma, bet vīruss sāka izplatīties Itālijā, un februāra beigās jau sāka parādīties aizliegumi, piemēram, ka pēc ierašanās no Itālijas Austrālijā 14 dienas jāpavada karantīnā. Radās bažas, ka varētu rasties problēmas ar maiņu uz kuģa, jo mana maiņa ir no Itālijas, lai gan cilvēks, kuram bija mani jānomaina, dzīvo Itālijas dienvidos, kur tobrīd vēl viss bija kārtībā. Kad pienāca remonta beigas, bez pasažieriem devāmies atpakaļ uz Sidneju. Pārgājiens bija divas nedēļas, pa to laiku visi kolektīvi bijām tādā kā karantīnā uz kuģa. Drošības pasākumi, lai vīrusi neizplatītos uz pasažieru kuģiem, mums nav sveši, pat

▶▶▶ 16. lpp.

Pasaules ostas ievieš pastiprinātus drošības pasākumus un stingrus aizliegumus

Sakarā ar Covid-19 izplatību praktiski visas pasaules ostas ievieš stingrus drošības pasākumus, strādājot īpaša režīma apstākļos. Un tomēr, lai gan ir stingras prasības un noteikumi, ostas turpina darbu 24/7 režīmā. Jau kopš 2020. gada 31. janvāra pasaules ostās ir ieviestas prasības, piemēram, ka kuģu medicīnas žurnālā obligāti jābūt ierakstiem par apkalpes veselības stāvokli pēdējo 24 vai 48 stundu laikā (ostu prasības atšķiras). Ja novēroti saslimšanas simptomi, sasirgušais apkalpes loceklis jāievieto atsevišķā telpā. Daudzas ostas ievieš pastiprinātu riska novērtēšanu visiem ienākošajiem kuģiem, nosakot obligātu ziņošanu par cilvēku veselības stāvokli, kapteiņiem ir jādeklarē pēdējās piecas ostas, kurās bijis attiecīgais kuģis. Kuģiem, kuri bijuši kādā no Ķīnas ostām, karantīnā jāpavada 14 dienas. Personāls, kas apmeklē kuģi, ir pilnā ķermeņa aizsardzības aprikojumā. Aģentu pakalpojumi tiek sniegti, neuzkāpjot uz kuģa, bet jūrniekiem ir liegts nokāpt krastā.■

Tankkuģu flotei veiksmīgs pirmais ceturksnis

Īpaši veiksmīgs 2020. gada 1. ceturksnis bijis tankkuģu flotei, īpaši jēlnaftas pārvadājumos. Tas skaidrojams ar naftas cenu kritumu pasaules tirgū un jēlnaftas krājumu veidošanu, sagaidot naftas cenu kāpumu nākotnē.

Tā kā krasta rezervuāru jauda ir ierobežota un drīz būs praktiski izsmelta, rodas pieprasījums pēc "peldošajām krātuvēm" – tankkuģiem. Neskatoties uz to, ka jēlnaftas uzglabāšana tankkuģos izmaksā dārgāk nekā krasta rezervuāros, tirgotāji tomēr steigšus rezervēt šādu iespēju. Pēc tirgus ziņām, VLCC peldošās noliktavas cena marta beigās pieauga līdz 120 tūkstošiem dolāru dienā, salīdzinot ar 40 tūkstošiem mēneša sākumā. Bet aprēķini rāda, ka, uzglabājot naftu uz kuģa sešus mēnešus, saglabājoties pašreizējām uzglabāšanas izmaksām un jēlnaftas tirgus cenai, tirgotāju peļņa varētu būt aptuveni astoņi miljoni dolāru.■



▶▶▶ 16. lpp.

parastos kruīza apstākļos pasažieri mēdz uz kuģa ievazāt vīrusus, tāpēc, lai tie neizplatītos tālāk, talkā nāk stingri dezinfekcijas noteikumi un pasākumi. Papildus tam ceļā uz Sidneju apkalpei divas reizes dienā tika mērīta temperatūra. Pa ceļam sāka pienākt ziņas par saslimšanas gadījumiem uz kruīza kuģa "Diamond Princess" un, protams, arī par kruīzu atcelšanu Āzijā.

Man bija plānots doties mājās 13. martā, bet dažas dienas pirms tam atnāca ziņa, ka Itālija ir slēgta, kas nozīmēja, ka maiņas man nebūs. Mums bija plānota karogvalsts inspekcija, nevēlējoties kuģi šajā laikā atstāt bez drošības virsnieka, tāpēc nācās pieņemt grūtu lēmumu un pagarināt līgumu. Domāju, uz desmit dienām, beigsies audits, un tad došos mājās. Nezinu, kā pārējiem jūrniekiem, bet man ir tā: kad kāpju uz kuģa, noskaņojos uz noteiktu laiku, vai tie ir divi, trīs vai četri mēneši darbā, bet visu laiku galvā stāv datums, kad jābrauc mājās pie ģimenes, un nevaru vien sagaidīt, kad atkal tikšu pie sievas un bērniem. Ja tas viss tiek izjaukts, ir ļoti grūti atkal atsākt strādāt ar pilnu atdevi, bet galu galā šoreiz tas bija paša lēmums...

Kad nonācām atpakaļ Sidnejā, ostā bija vēl trīs kruīza kuģi. Austrālijā vēl

nebija spēkā liegums ceļot, un arī ceļot gribētāju bija pietiekami. Šķiet, tieši tāpēc arī pārējās kompānijas plānoja koncentrēties uz Austrālijas tirgu un ceļot tikai ap Austrāliju. Arī mēs uzņēmām pasažierus īsajam kruīzam no Sidnejas uz Ēdeni un atpakaļ. Bet tajās marta dienās viss mainījās pa stundām. Izgājām jūrā, un jau nākamajā dienā Austrālijas valdība ieviesa stingrākus ierobežojumus. Daudzas kruīza kompānijas, ieskaitot mūsējo, nolēma ieturēt pauzi uz mēnesi, un tas notika pirmo reizi kompānijas pastāvēšanas vēsturē. Par laimi bez starpgadījumiem nogādājām pasažierus atpakaļ Sidnejā, un tad iestājās neliels šoks: ne tikai tas, ka nav maiņas, bet arī tas, ka reāli nevarēju vairs nokļūt mājās, jo Latvija nu vēra ciet robežas. Absolūti nereāla sajūta, kā kaut kas tāds vispār var notikt! Pēc dažām dienām, kad šo rakstu, pirmais pārdzīvojums jau ir nedaudz sagremots, situācija ir tāda, kāda ir. Esam pie Sidnejas, dreifējam, rīt iesim ostā uzpildīt degvielu. Turpinām strādāt, tehniskajam personālam darbs jau reāli nemainās, drošības un ugunsdzēsības līdzekļiem jābūt apkoptiem, dzinējiem jābūt darba kārtībā. Kuģis rūsēt arī nepārstāj tāpēc, ka izplatās koronavīruss.

Jācenšas meklēt pozitīvais: ir darbs, ģimene mājās, apkalpe uz kuģa ir vesela. Gaidām pozitīvas ziņas.■

Sākas pasaulē lielākā LNG *ro-ro* kuģa būvniecība

Ķīnas "Yantai CIMC Raffles" kuģu būvētavā sagrieztas pirmās tērauda loksnes jaunam LNG *roll-on / roll-off* (ro-ro) kuģim, kuru pasūtījusi Zviedrijas kuģniecības kompānija "Wallenius SOL". Tas būs pasaulē pirmais LNG ro-ro kuģis, kam būs arī 1A Super ledus klase, un tā būvniecību paredzēts pabeigt 2021. gada augustā.

"Esam gandarīti, ka būvniecība ir sākusies, jo tas atbilst mūsu



izvirzītajam mērķim pārvadāt kravas ar minimālu ietekmi uz vidi, un šis kuģis ar visaugstāko ledus klasi un ekoloģiskajiem raksturlielumiem ir pierādījums tam, ka mēs esam uzticīgi saviem principiem,"

teica "Wallenius SOL" rīkotājdirektors Johansons. Kuģa garums būs 242 metri, maksimālais ātrums 20 mezgli, bet kruīza ātrums 16 mezgli, un kompānija ir plānojusi pasūtīt vēl četrus šīs klases kuģus.■

UZZIŅAI

2019. gada aprīlī kompānijas "Wallenius" un "Orient Line" (SOL) izveidoja kompāniju "Wallenius SOL", lai transportētu mežsaimniecības produktus un citas kravas Botnijas līcī, Baltijas jūrā un Ziemeļjūrā.



Konteinerkravu pārvadājumu tirgū valda nenoteiktība

Saskaņā ar "Sea-Intelligence" datiem marta trešajā nedēļā konteinerkuģu pārvadājumos pieaudzis tukšo reisu skaits. "Maersk" un MSC uz laiku atsaucis pakalpojumus Āzijas – Eiropas maršrutā. Vīrusa uzliesmojuma dēļ tikai Ķīnā vien bija atcelti vairāk nekā 100 reisi, un analītiķi prognozē, ka pandēmijas izplatībai Eiropā un ASV būs vēl lielāka ietekme uz jūras kravu pārvadājumu tirgu. Situācijā, kad strauji samazinās pieprasījums pēc precēm, tikai likumsakarīgi, ka krītas pieprasījums pēc konteineriem, tāpēc kompānijām

nav citas izvēles, kā vien veikt pārvadājumus ar ievērojami samazinātu kravas apjomu. Kompānijas jau ir paziņojušas, ja pieprasījums turpinās kristies, tad nekas cits neatlieks, kā reusus atcelt pavisam.

"Hapag – Lloyd" marta beigās atzina, ka līdz šim krīze kompāniju ir maz ietekmējusi, bet viņi arī lieliski apzinās, ka nākamajos mēnešos vīrusa ietekme uz globālo tirgu būs ievērojama, ar negatīvu un lejupejošu tendenci, tāpēc jābūt gataviem uz dažādām pārmaiņām, kā arī jāspēj pielāgoties jaunajiem apstākļiem.

Singapūras osta gatava nedaudz mīkstināt noteikumus

Singapūras osta marta beigās paziņoja par dažiem pasākumiem, ar kuriem ir gatava nedaudz mīkstināt stingrās prasības. "Mēs saprotam, ka īpašos gadījumos vajadzētu ļaut jūrniekiem nokāpt no kuģa. Par šādiem izņēmuma gadījumiem būtu



uzskatāma līguma izbeigšanās bez iespējas to pagarināt, jūrnieka ģimenes locekļa nāvē vai jūrnieka veselības stāvoklis. Šādos gadījumos kuģa kapteinis var iesniegt pieprasījumu Singapūras ostas pārvaldei, kas iesniegumu izskatīs. Tai pašā laikā Singapūras osta ir noteikusi stingrus ierobežojumus un aizliegumus, kas aizsargā no Covid-19 izplatīšanās, un tas tiek darīts, lai aizsargātu arī jūrniekus," teikts Singapūras ostas paziņojumā.■

Jūrniecības nozares izredzes un dzīve pēc Covid-19

Eiropas kuģu īpašnieki gaida Eiropas Savienības atbalstu

Eiropas Kopienas kuģu īpašnieku asociācija (ECSA) atzinīgi novērtējusi Eiropas Savienības līdž šim paveikto, lai atbalstītu kuģniecības nozari saistībā ar Covid-19, tomēr uzsver, ka nozares glābšanai ir vajadzīgs lielāks atbalsts. Lai Eiropa nodrošinātu stratēģiski svarīgās jūrniecības nozares izdzīvošanu, būs vajadzīgi saskaņotāki un mērķtiecīgāki pasākumi, tāpēc ir ārkārtīgi svarīgi pieņemt nozares glābšanas un atveseļošanas plānu. Krīzes laikā Eiropas kuģniecības nozare smagi strādā, lai nodrošinātu, ka visas nepieciešamās preces bez kavēšanās nonāk Eiropā, tomēr kuģniecības kompānijas arvien biežāk saskaras ar šķēršļiem, tai skaitā arī ar sarukušajām finansēšanas iespējām. Tā kā kuģošanas nozares lielāko daļu veido mazie un vidējie uzņēmumi, ir skaidrs, ka tiem būs vajadzīgs valstu valdību un ES atbalsts, lai mazinātu pandēmijas izraisītās iespējamās ilgtermiņa sekas.



Klāss Berglunds.

"Eiropas kuģniecība ir sasniegusi lūzuma punktu," teica ECSA prezidents Klāss Berglunds. "Joprojām kritas tirdzniecības pieprasījums, tomēr kuģošanas nozarei ir jāturpina strādāt arī šajos apstākļos, tāpēc svarīgi, lai nozarei būtu atvērta finansēšanas iespēja, lai tā spētu pārvarēt iespējamās likviditātes problēmas. Ja valstis un bankas neiesaistīsies šīs situācijas risināšanā, daudzas kompānijas nespēs izdzīvot krīzes apstākļos, kas nodarīs kaitējumu Eiropas kuģošanas nozarei, kas ir



joti būtiska pasaules kuģošanas nozares daļa."

Viens no vissmagāk skartajiem segmentiem ir pasažieru pārvadājumi, tāpēc, ja nozare nesaņems palīdzību, šis svarīgais pakalpojums var pazust, bet tas būs trieciens Eiropas ekonomikai. ECSA atzinīgi ir novērtējusi to atbalstu, ko jūrniecības nozare ir saņēmusi no Eiropas Parlamenta, jo īpaši EP "Renew Europe" grupas, kura nākusi ar glābšanas un atjaunošanas plānu jūrniecības nozarei un kuras priekšlikums ir veidot Eiropas jūrniecības klasteri.

Pirmajā vietā ir nozares izdzīvošana

Klimata pārmaiņas un vides degradācija ir eksistenciāls drauds Eiropai un pasaulei. Lai risinātu šīs problēmas, Eiropai ir vajadzīga jauna izaugsmes stratēģija, kā ES pārveidot par modernu, resursu ziņā efektīvu un konkurētspējīgu ekonomiku, kurā vēlākais 2050. gadā visas siltumnīcefekta gāzes tiek neitralizētas, ekonomikas izaugsme ir atsaistīta no resursu izmantošanas, novārtā nav atstāts nevienš cilvēks un neviena reģions. Neskatoties uz to, ka kuģošanas nozare jau daudz centusies darīt, lai kuģošana kļūtu arvien draudzīgāka videi, tā atzīst, ka vēl daudz jādara, lai samazinātu kuģošanas radītos CO2 izmešus, tāpēc

tiek paredzēti gan īstermiņa, gan ilgtermiņa pasākumi.

Pēc paziņojuma par starptautiskās klimata konferences COP26 atlikšanu arī ECSA direktoru padome nāca klajā ar paziņojumu, kurā, vēlreiz uzsverot atbalstu Eiropas Komisijas programmai attiecībā uz Eiropas Zaļo politiku, puda viedokli, ka reālajā situācijā, kādā atrodas Eiropas kuģošanas nozare Covid-19 pandēmijas dēļ, kā arī, cik nopietni būs jāstrādā, lai tiktu galā ar sekām, Eiropas prioritātei vajadzētu būt ES kuģošanas nozares glābšanai un pilnīgai atveseļošanai.

"Mēs, protams, nedrīkstam pieļaut, ka Eiropas Zaļā politika tiktu atstāta novārtā, bet mums jābūt reālistiem un jāatzīst, ka pašreizējo grūtību dēļ nozare nevar dot pilnvērtīgu ieguldījumu šīs politikas īstenošanā," norādīja ECSA prezidents Klāss Berglunds. "Lai nodrošinātu mērķa sasniegšanu, jūrniecības nozarei nepieciešami ievērojami ieguldījumi, kā arī ES un ES valstu valdību finansējums, tomēr, spriežot pēc pašreizējās situācijas, nebūs reāli to izdarīt, jo lieli finanšu resursi būs nepieciešami ne tikai kuģošanas nozarei, bet arī visu ES valstu ekonomikas restartam. Ja Eiropas Zaļās politikas īstenošanas termiņš tiks saglabāts par katru cenu, tūkstošiem uzņēmumu un darba ņēmēju paliks bez darba."■

Vienmēr jābūt gatavam rīkoties

Jūras komandkapteinis Kaspars Zelčs Latvijas Jūras spēku komandiera amatu ieņem kopš 2019. gada 2. novembra, kad šajā amatā nomainīja flotiles admirāli Ingu Vizuli. Izlasot nedaudz paplašinātu JS komandiera karjeras aprakstu, ir pilnīgi pietiekami, lai izdarītu secinājumu – Kaspars Zelča karjera ir bijusi ļoti veiksmīga: 1995. gadā pēc Nacionālās aizsardzības akadēmijas absolvēšanas viņš sāka dienēt Liepājā par stūrmani uz kuģa M-01 “Viesturs”, tad uz kuģa P-04 “Bultā”, kur no kuģa komandiera palīga izauga līdz kuģa komandierim. 2000. gadā Kaspars Zelčs tika iecelts par Jūras spēku Mācību centra mācību daļas priekšnieku, pēc tam nāca darbs Jūras spēku štābā Rīgā, kur viņš strādāja Apmācību un plānošanas daļā par plānošanas virsnieku. Jūras kapteinis papildinājis zināšanas ASV štāba koledžā. Karjera turpinājās NATO štābā Londonā, kur trīs gadus viņš pildīja plānošanas virsnieka pienākumus. Pēc dienesta NATO štābā nāca dienests Jūras spēku Mācību centrā, pēc tam viņš kļuva par Jūras spēku flotiles Krasta apsardzes dienesta priekšnieku un kādu laiku šo amatu savienoja ar Jūras spēku flotiles komandiera pienākumu pildīšanu. Tad līdz 2018. gada novembrim bija 1. reģionālā nodrošinājuma centra komandieris, pēc tam Jūras spēku štāba priekšnieks, līdz 2019. gada novembrī stājās Jūras spēku komandiera amatā.

Šis ekskurss ļauj izdarīt dažus secinājumus, piemēram, tāpat vien par Jūras spēku komandieri nekļūst, tomēr ar amatu uzskaitījumu vien ir par maz, lai saprastu vēl daudz ko svarīgāku: kāds tad ir tas cilvēks, kurš gādā par mūsu drošību? Jautāts, vai šis amats ir loģisks pakāpiens un starpposms nākamajam kāpienam, komandieris atbild, ka neuzskata šo par starpposmu, drīzāk par loģisku turpinājumu iepriekšējam dienestam un tai karjerai, kas veidojusies Latvijas Nacionālo bruģoto spēku Jūras spēkos. “Domājot par šā amata iegūšanu, jāsaka, ka man tas ir izaicinājums. Kad nojautu, ka man šis amats var tikt piedāvāts, apzinājos arī to, ka Jūras spēku komandiera amats ir katra Jūras spēku virsnieka karjeras labs noslēgums,” saka Kaspars Zelčs. “Ja militārais jūras virsnieks ir ticis līdz JS komandiera amatam, tad tas ir sasniegums un novērtējums visam iepriekšējam dienestam, visam tam, ko esmu darījis līdz šim. Esmu gandarīts, ka visi mani iepriekšējie komandieri ir novērtējuši manu ieguldījumu un iecēluši nākamajos amatos, līdz esmu ticis līdz šim augstajam un atbildīgajam amatam.”



– Vienā no mūsu iepriekšējām sarunām jūs teicāt, ka militārajā dienestā jārēķinās ar to, ka ik pēc trim gadiem virsnieki tiek pārcelti jaunā dienesta vietā, kas gan droši vien ne vienmēr ir saistīts ar kāpienu karjerā. No kā tad ir atkarīga veiksmīga karjera: no cilvēka vēlmes un viņa izvirzītā mērķa, no zināšanām un neatlaidības, vai tomēr lielā mērā arī no tā, ka citi cilvēki izlemj tavu likteni?

– Tur ir visu šo apstākļu kopums, bet, protams, visa pamatā ir cilvēka vēlme iet militārās karjeras ceļu, ko katrs iet savādāk. Vienam kāpšana pa karjeras kāpnēm ir mērķtiecīga un apzināta rīcība, un es gribētu teikt, ka ne vienmēr tas ir vērtējams pozitīvi. Liela nozīme karjeras veidošanā ir tam, kā cilvēks sevi ir parādījis un pierādījis dienesta laikā, un tās ir lietas, ko viņš godprātīgi dara ne jau karjeras dēļ. Un tas ir labākais

►►► 20. lpp.



►►► 19. lpp.

variants, ja cilvēks par katru cenu nemaz necenšas tikt pa karjeras kāpnēm uz augšu, bet pilda savus pienākumus tā, ka gan viņu, gan viņa veikumu ievēro citi, komandieri viņu saredz, novērtē viņa pienesumu, un šis novērtējums ir tas, kas cilvēku ceļ jaunos amatos.

– Dienests un ikdienā veicamie darbi taču ir rutīna, kas vienādā mērā katrā attiecīgajā amatā attiecas uz visiem, kuri ir šajā militārajā dienestā. Tad sakiet, lūdzu, kas būtu tāds īpašs jāpaveic, lai tevi ievērotu, un kas ir tas, kas vienu cilvēku atšķir no citiem?

– Atbildot uz šo jautājumu, nerunāšu par sevi, bet gan par to, kā tas reāli notiek. Katrā karjeras posmā cilvēks tiek novērtēts. Parasti jau tad, kad jauns leitnants atnāk uz kuģa, viņu novērtē kuģa komandieris: redz, kā jaunais virsnieks strādā, ievēro, kā viņš cenšas, cik apķērīgs ir, cik pamatīgi iesaistās darbā un varbūt pat dara nedaudz vairāk, nekā no viņa tiek prasīts, arī to, kādas ir viņa zināšanas un vai viņš cenšas tās papildināt un uzlabot. To visu izvērtējot, kuģa komandieris izdara secinājumus, vai cilvēks attīstās, mācās un iet uz priekšu. Atnākot jaunajam speciālistam daudzas lietas ir nezināmas, bet, ja cilvēks tās ātri apgūst, viņu ievēro, sāk uzticēties un dod iespēju sevi parādīt, piemēram, piedaloties prezentācijās, vēl kādās aktivitātēs, un rezultātā cilvēks ir nonācis jau nākamajā līmenī. Ik gadus notiek militārā dienesta virsnieku, instruktoru un matrožu novērtēšana, kas tiek ņemta vērā, ieceļot cilvēku jaunā amatā. Lai gan Jūra spēkos notiek personāla karjeras plānošana, es parasti uz apsriedi aicinu komandierus, vienību komandierus, un sapulces laikā izrunājam par amatiem, kas jāaizpilda. Man ļoti svarīgs ir tas vērtējums un priekšlikumi, ko sniedz komandieri, tad tālāk izvērtēju, ko attiecīgais cilvēks ir sasniedzis, salīdzinu ar manā rīcībā esošo informāciju, un ļoti liela nozīme ir tam, vai cilvēkam ir attiecīgajam amatam nepieciešamās īpašības. Mūsu specifika prasa, lai būtu arī komandiera dotības. No visa šī faktu kopuma arī veidojas cilvēka karjera. Mūsu Jūras spēki nav lieli, visus savus virsniekus

Joti labi pazīstam, un tie labākie izceļas un iet tālāk. Ir tādi, kuriem varbūt nav vadītāja dotību, bet kuri ir ļoti labi štāba darbinieki, lieliski strādā citā jomā, un viņu karjera veidojas savādāk – strādājot štāba darbā, nevis komandējošos amatos. Man pašam zināmā mērā paveicās, jo, kad dienēju uz „Bultas”, tas bija kuģis, kas ļoti aktīvi piedalījās dažādās starptautiskās mācībās. Šādās reizēs, protams, ir vieglāk sevi parādīt, tāpēc arī uzvārds izskan biežāk nekā tad, ja veic ikdienas darbus, bez kuriem nevar iztikt Jūras spēkos.

– Kāds stimuls, jūsuprāt, liek cilvēkam izvēlēties militāro karjeru, kas jūsu izvēlē bija šis stimuls?

– Var teikt, ka militārajā dienestā esmu nonācis drīzāk nejauši, nekā apzināti, bet to, ka vēlos būt jūrniece, gan pavisam skaidri zināju jau no agras bērnības, kaut jūru pirmo reizi ieraudzīju sešpadsmit gadu vecumā, kad atbraucu uz Rīgu stāties jūrskolā, ko pavisam mērķtiecīgi pēc 8. klases pabeigšanas biju nolēmis darīt. Gribēju kļūt par civilo jūrniece. Tomēr sakrita tā, ka vecākā māsa bija absolvējusi vidusskolu un devās uz Rīgu, lai studētu par pedagogu, un mamma deva mājienu, ka reizē divus skolot Rīgā būs pagrūti. Piecpadsmit sešpadsmit gadi bija laiks, kad jaunieši pirmo reizi tika aicināti uz kara komisariātu, un arī mani izsauca. Laikam jau apjautājās par turpmākajiem nodomiem, un kāds, uzzinājis par manu nodomu kļūt par civilo jūrniece, teica: kāpēc par civilo, var kļūt arī par jūras kara flotes jūrniece, tur pavērsies vēl labākas iespējas, piedevām mācības un dzīvošana par velti. Tas arī nosvēra izvēles kausu un nolika mani uz militārā dienesta ceļa. Sāku mācīties Suvorova vārdā nosauktajā militārajā vidusskolā, un, to pabeidzot, bija iespēja iestāties jebkurā Padomju Savienības militārajā augstskolā. Es izvēlējos Ļeņingradas Frunzes vārdā nosaukto karaskolu. Kad gadu biju nomācījies, Latvija atguva neatkarību, un es sapratu, ka nevēlos turpināt izglītoties Krievijā. No Latvijas gan bija atbraukuši Augstākās Padoles deputāti, kuri mudināja turpināt studijas, pabeigt karaskolu un tad atgriezties Latvijā, jo Latvijai būs vajadzīgi izglītoti kara flotes virsnieki.



Komandieru maiņa 2010. gadā.



Godīgi sakot, tajā laikā bija daudz neskaidrību, bet es izlēmu, ka labāk atgriezties mājās, un 1992. gadā to arī izdarīju. Vēl jo vairāk tāpēc, ka augstskolā sāka runāt par to, ka par izglītību būs jāmaksā, pēc studijām jāslēdz līgums uz pieciem gadiem par obligāto dienestu, un arī pilsonība jāpieņem, un to nu es negribēju pavisam noteikti. Tiklīdz Latvijas Nacionālajā aizsardzības akadēmijā sāka uzņemt studentus, iestājos un 1995. gadā to absolvēju.

– Tātad jūsu izvēle atgriezties Latvijā nenogrieza ceļu tālākajai karjerai, bet daudzi mūsu virsnieki savu karjeru šeit, Latvijā, nevarēja piepildīt tieši tāpēc, ka viņiem bija šī iepriekšējā pieredze Krievijā.

– Katram ir savi iemesli, kāpēc viņa karjera beidzas, bet viens laikam tomēr ir tas, ka līdzīgo seko mūsu pagātne, un manā gadījumā tā ir pieredze

▶▶▶ 22. lpp.

►►► 21. lpp.

un izglītība, ko esmu ieguvis gan padomju laikos, gan pabeidzot Nacionālo aizsardzības akadēmiju, gan arī ASV Krasta apsardzes rezerves virsnieku skolā. Latvijā ir daudz jūras virsnieku ar Zviedrijā, Vācijā, Dānijā iegūtu izglītību, viens ieguvis izglītību Lielbritānijā un vairāki Amerikā, un tieši izglītības iespējas bija viens no veidiem, kā divpusējas sadarbības ietvaros citas valstis palīdzēja Latvijai veidot Jūras spēkus.

– Par to, cik katra skola un katra izglītība ir bijusi svētīga un vērtīga, nemaz nevēlos jums jautāt, bet, vai mācoties ārvalstīs, bija kas tāds, varbūt kāda atziņa vai informācija, ko esat uzskatījis par sev īpaši noderīgu?

– Īpaši varu izcelt vienu lielu un ļoti labu lietu, ko ieguvi ASV Krasta apsardzes skolā tieši par kara kuģu un krasta apsardzes kuģu darbību jūrā no likumiskās puses: kādi noteikumi, kādi izņēmumi attiecas uz kara kuģiem. Var teikt, ka tā bija vienīgā vieta, kur šādu informāciju un zināšanas ieguvi, kuras jau pēc tam, manā reālajā darbā, iznāca arī izmantot.

Protams, izaicinājumu pilns bija laiks, kad 1995. gada 25. augustā sāku dienēt uz patruļkuģa P-04 "Bulta", dienēju arī uz M-02 "Imanta" un M-01 "Viesturs", uz kura, esot stūrmaņa kvalifikācijā, izgāju jūrā, kad piedalījāties pirmajās NATO mācībās "Baltops".

– Tā atkal bija pavisam cita, jau na pieredze.

– Tas bija laiks, kad Latvija bija ceļā uz NATO un piedalījās NATO programmā "Partnerattiecības mieram". Tolaik faktiski viss notika pirmo reizi, toreiz visu, visas procedūras darbībai ar NATO kuģiem mācījāties no nulles, bet jau tolaik savu taktiku un savus Jūras spēkus reglamentējošos dokumentus balstījām uz NATO programmas "Partnerattiecības mieram" dokumentu bāzes. Iesākumā liels klupšanas akmens bija vājās angļu valodas zināšanas, kad visas komandas gandrīz vai vajadzēja mācīties no galvas kā dzejoļišus. Jau sagatavošanās procesā Zvaigznes kungs, kurš tolaik bija kara kuģu divizona komandieris, bija ļoti



stingrs un prasīja zināt vissīkākās nianšes, kas saistītas ar komandu pildīšanu uz kuģa, kas mums šķita gandrīz vai muļķīgi un lieki, bet tad, kad tu nonāc reāli uz kuģa, saproti, ka nav nesvarīgu lietu. Saprast komandu ir ļoti svarīgi, un man ar to nebija problēmu ne tad, kad biju vakts virsnieks, ne manevrēšanas laikā. Praktiskais darbs parādīja, cik pareizs darbs un pareizas prasības ir bijušas sagatavošanās procesā. Šī pareizā sagatavošanās mums vēlāk ļāva ļoti ātri un veiksmīgi iekļauties arī NATO specifiskā, jo programmas "Partnerattiecības mieram" procedūras būtiski neatšķīrās no NATO procedūrām, un tām mēs jau laikus bijām sagatavojušies.

– No mazām lietām veidojas lietas, no šķietami ierastu ikdienas pienākumu pildīšanas veidojas sistēma, lai kaut ko sasniegtu,

jāpieliek pūles. Vai esat mērķtiecīgs cilvēks?

– Parasti ir apstākļi, kas motivē strādāt, lai sasniegtu mērķi, bet, ja mērķis ir nosprausts, tad uz to ir jāiet, tas ir tikai pašsaprotami. Varu teikt, ka tos mērķus, kurus biju sev izvirzījis militārajā dienestā, esmu sasniegjis, šajā ziņā vairs neizvirzu nekādus mērķus un vairāk sliecos domāt, ka, iespējams, jau pietiks dienēt. Taču tas gan nenozīmē, ka manā dzīvē nebūtu vēl citi mērķi, kuru sasniegšana atkal būs jauns izaicinājums, bet par to, ko varu sasniegt savā privātajā dzīvē, ārpus militārā dienesta, domāšu tad, kad militārais dienests būs beidzies.

– Jūs sevi varat iedomāties ārpus militārā dienesta?

– Varbūt pašlaik par to domāju vairāk teorētiski, bet, teorētiski

domājot, varu sevi ielikt civilajā ikdienā.

– Tas nozīmē, ka šajā dzīvē nekas nevar būt akmeni cirsts. Kad mēs, civilie, skatāmies uz jums, militārajiem, parasti veidojas priekšstats, ka ar savu dienestu un formu esat gluži vai saauguši kopā.

– Pieļauju, ka cilvēkam, kurš reiz iestājies militārajā dienestā, tas iet līdzī visu mūžu, jo tas, par ko armijā šo cilvēku izaudzina, ko viņā ieliek, tā disciplīna – tas viss paliek un nekur nepazūd. Bet tas nenozīmē, ka cilvēks civilajā dzīvē nevarētu darīt citus darbus, un šī militārā disciplīna un mērķtiecība var tikai palīdzēt viņam realizēties. Un tas nemaz nav slikli!

– Bet tagad, esot militārajā dienestā, jums nākas savienot tās divas atšķirīgās pasaules – dienestu un ģimenes dzīvi. Ģimene no tā iegūst vai zaudē?

– Ģimenei tas, protams, zināmā mērā varētu būt izaicinājums, lai gan man grūti iestāties viņu lomā, bet tāda nu reiz ir tā dzīve. Ir gadījumi, kad ģimene ir bijusi ieguvēja, kaut vai tad, kad trīs gadus dienēju NATO štābā un ģimenei bija iespēja redzēt citu valsti, citas valsts dzīvi, citas valsts izglītības sistēmu, ļoti labi apgūt angļu valodu. Bet ir lietas, kas ģimenei ir jāpiecieš, jo mājās esmu maz, tāpēc sievai jātur savās rokās saimniecība un tā jāvada. Patiesībā virsniekam ir diezgan grūti apvienot dienestu un ģimenes dzīvi, tāpēc saviem padotajiem vienmēr esmu teicis, ka militārajam cilvēkam, veidojot ģimeni, ir jābūt atklātam un otram cilvēkam tūlīt skaidri un nepārprotami jāpasaka, kas otru pusi sagaida, un tai savukārt ir jāakceptē šie spēles noteikumi. Izvēlēties tādu dzīvi vajadzētu apzināti. Protams, kad atnāk lielā mīla ar rozā brillēm, ir grūti ieslēgt racionālu domāšanu, bet par to ir jārunā, pat vairākas reizes, lai pēc tam nerodas nevajadzīgi asumi un aizvainojums. Ir ļoti svarīgi, ja otrs cilvēks to saprot un pieņem, jo arī ģimenei tas ir dienests, kas nebūt nav vieglāks kā pašiem militārajiem virsniekiem. Vispirms jau tās ir rotācijas no vienas dienesta vietas uz citu, tāpat iešana jūrā, komandējumi, arī tas, ka tevi var

aizsūtīt uz ārzemēm pildīt dienesta pienākumus. Man šajā ziņā ir paveicies, jo sieva šādu dzīvi ir pieņēmusi un lieliski apzinās, ka militārajā dienestā dzīve tiek pakļauta pavēlēm, tāpēc no viņas lielus pārmetumus neesmu saņēmis.

– Tagad jūsu dzīve un laiks tiek sadalīts starp Rīgu un Liepāju.

– Cenšos sakārtot visas lietas tā, ka nedēļas pirmajā pusē esmu Rīgā, bet nedēļas otru daļu Liepājā, jo Liepājā tomēr ir Jūras spēku štābs, un daudzas lietas var risināt, tikai tur esot.

– Mūsu sarunāto tikšanos jūs pārcēlāt pāris stundas vēlāk, jo jums vajadzēja būt Aizsardzības ministrijā. Kādi pašlaik ir tie aktuālie jautājumi un problēmas, ko nākas risināt?

– Pamatā tie jautājumi, kas tiek apspriesti ministrijā, ir Jūras spēku

ir sadalīts jau līdz 2030. gadam, tāpēc vēl kādus jaunus projektus, tai skaitā arī jaunu kuģu būvēšanu, nevaram atļauties. Šādus jautājumus nemaz neizskatām, jo ārpus jau plānotā naudas nav nekam citam. Jūras spēki apzinās to kuģu kapacitāti un jaudu, kas mums ir tagad, un visa enerģija un resursi tiek virzīti, lai mēs modernizētu savu floti, kā arī turpmāk iespējami labāk to izmantotu, lai izpildītu tos uzdevumus, kas mums tiek doti.

– Uzdevumi noteikti ir stratēģiski un atbildīgi, jūs teicāt, ka floti sagaida modernizācija, bet kā reāli šī modernizācija notiks, vai tās būs jaunas tehnoloģijas uz veca kuģa karkasa? Tas nozīmē, ka šodien visu izšķir tehnoloģijas?

– Tieši tā arī ir. Jūras spēku galvenais uzdevums ir mīnu meklēšana,

Gruzijas militārās atašejas vizīte LJS.



attīstības virzieni un ar tiem saistītie projekti. Viens no pēdējiem jautājumiem, par ko esam sprieduši, bija par Liepājas kara ostas attīstību, lai gan tas dienaskārtībā nav jau pirmo gadu. Aizsardzības ministrijai un arī Jūras spēkiem ir plāns Liepājas kara ostā attīstīt Jūras spēku bāzi, kam jau ir izstrādāts detalizēts plāns.

– Vai šāda paplašināšanās varētu būt saistīta arī ar Jūras spēku flotes palielināšanu?

– Pavisam droši varu teikt, ka flotes palielināšana neietilpst Jūras spēku attīstības plānā. Nacionālajos bruņotajos spēkos kopumā, tāpat arī Jūras spēkos ir uzsākti daudzi projekti, un tas finansējums, ko piešķir valsts,

un tas, kā mīnu meklēšana attīstās, notiek tieši tāpat, kā tas notiek citās nozarēs – ienāk roboti. Un šie roboti, lai arī tiek vadīti no kuģa, tik ļoti pašam kuģim vairs nav piesaistīti. Robotiem klāt var būt sonāri, kas meklē un identificē mīnas, mīnām var uzlikt sprāgstvielu un tās iznīcināt, kamēr pats kuģis atrodas drošā attālumā. Flotes vecākie kuģi ir tieši "Imantas" klases mīnu kuģi, kam noveco sistēmas, kuru remonts kļūst arvien dārgāks, tāpēc modernās tehnoloģijas ir tas virziens, kurā mēs ejam. Šis projekts jau ir iesākts, notiek iepirkums par triju mīnu meklēšanas kuģu modernizāciju, un tad, kad būs pabeigts pirmais posms,

►►► 24. lpp.

▶▶▶ 23. lpp.

varēsīm domāt par tālāko rīcību. Papildus domājam arī par spēka iekārtu modernizāciju, jo arī tās šiem kuģiem ir samērā vecas un dārgas, tāpat arī šo iekārtu remonts kļūst arvien dārgāks. Līdzīga pieredze ir arī citās valstīs, tātad nav tā, ka mēs izdomājam kaut ko nereālu vai tādu, kas nedod vēlamo rezultātu. Mūsu NATO kaimiņi, konkrēti Beļģija šādā veidā jau ir veikusi modernizāciju un uzrāda labus rezultātus. Tieši šis bija tas pozitīvais piemērs, no kura iedvesmojāmies, un arī turpmāk domājam strādāt šajā virzienā, kas ļaus mums savus kuģus izmantot vēl gadus divdesmit, bet pa to laiku ļoti daudzas lietas var mainīties.

– Vienmēr mēdzam sevi salīdzināt ar kaimiņiem, tāpēc gribētos painteresēties, kā jūras spēku attīstībā veicas Igaunijai un Lietuvai un vai notiek Baltijas valstu jūras spēku darbības sinhronizēšana.

– Katrai no Baltijas valstīm ir savas problēmas un savi izaicinājumi, bet, kopumā raugoties, esam diezgan līdzīgā situācijā. Igaunijai mūsu meklēšanas kuģu spēju uzlabošanā arī ir spēruši līdzīgu soli kā mēs un saviem "Sandom" klases kuģiem veic modernizāciju. Viens kuģis pēc modernizācijas jau atgriezies ierindā, vēl divi tiek modernizēti, un arī Igaunija plāno savus kuģus izmantot vēl nākamās desmit gadus. Lietuviešiem ar mūsu kuģiem ir nedaudz sliktāk, lai gan kuģi noveco, pašlaik viņiem vēl nav modernizācijas plāna.

Kā jau tas vēsturiski izveidojies, visu triju Baltijas valstu sadarbība turpinās "Baltron" (Baltijas valstu jūras eskadra) projekta ietvaros, šajā ziņā nekas nav mainījies, tāpat tiek koordinēta mūsu valstu jūras spēku attīstība un iespējas. Kopīgi visām trim Baltijas valstīm ir izstrādāts projekts "Baltijas valstu redzējums 2020. – 2030.", kam pamatā ir interese rast labāko variantu tam, kā trīs Baltijas valstis nākotnē varētu veidot kopīgu kuģu iepirkumu, tādējādi ietaupot līdzekļus, jo tie būtu vienādi kuģi visām trim mūsu valstīm. Pagaidām nevaru prognozēt, kā tas tālāk attīstīsies, tāpat vēl jāsaprot, cik tas var būt ekonomiski izdevīgi.

– Viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots kādā intervijā ar nožēlu stāstīja, ka deviņdesmito gadu pirmajā pusē valstu pārlieku lielo ambīciju dēļ nav izdevies izveidot triju Baltijas valstu specializēšanos kādā no sfērām, piemēram, Latvijai uzņemoties mūsu meklēšanas un iznīcināšanas funkcijas. Vai vairāk nekā pēc 25 gadiem, sākoties jaunai desmitgadei, šīs lietas mainās un trīs Baltijas valstis varētu veidot kopīgu nākotnes redzējumu?

– Es tomēr teiktu, ka arī tagad katrai no mūsu valstīm ir savs redzējums, un visas arī uzskata, ka katrai ir jābūt nodrošinātām savām spējām gan jūras novērošanā, gan patrulēšanā savos ūdeņos, gan izpildot NATO uzdevumus mūsu meklēšanā. Kopā mēs apzināmies, ka mūsu valstu jūras spēki nekad nebūs tik lieli, lai valsts viena pati varētu visu pilnībā nodrošināt, tāpēc strādājam pie tā, lai mums būtu savstarpēji saistītas sistēmas: savienota jūras novērošana, lai mēs vienmēr zinātu, kas notiek pie kaimiņiem, kas nāk no viņu puses, tieši tāpat, kā viņi ir informēti par mūsu darbībām. Arī jūras spējās tomēr mēģinām izveidot kopīgu nākotnes redzējumu – vienādu kuģu floti, un šo nodomu esam iestrādājuši nākotnes vīzijās. Tā tiktu palielināta triju Baltijas valstu jūras spēku kapacitāte, lai tā dotu labumu mums visiem un mēs varētu veikt savus uzdevumus. Ja katrai valstij būtu trīs kuģi, tad kopā jau varētu izveidot nopietnu spēku un nopietnāku vienību, jo ir pilnīgi skaidrs, ka neviena no mūsu valstīm viena nevar un nevarēs atļauties piecu sešu kuģu iegādi.

– Šīs ir tehniskās lietas, bet kā ir ar personālu, vai arī personāla apmācība notiek pēc līdzīgiem principiem?

– Skolas, kas bija sākušas darboties "Baltron" projekta ietvaros, joprojām darbojas, un, piemēram, mūsu ūdenslīdzēju skolas darbība vēršas plašumā, jo Baltijas valstu jūras spēki šeit turpina apmācīt savus ūdenslīdzējus. Papildus tam šeit tiek apmācīti arī citu valstu ūdenslīdzēji, piemēram, palīdzību sniedzam Gruzijai, Ukrainai un vēl citām valstīm. Savukārt mēs savu speciālistu sagatavošanai

izmantojam Tallinā izveidoto sakaru skolu, bet skola Beļģijā sagatavo speciālistus mūsu meklēšanas jomā un patiesībā strādā uz visu Ziemeļu reģionu. No "Baltron" projekta joprojām darbojas štāba virsnieku kurss, bet, protams, ir jautājumi, uz kuriem atbildes meklē katra valsts atsevišķi, izvērtējot sev izdevīgākos variantus.

– Kā vienmēr, liels akcents tiek likts uz mūsu meklēšanu, kas varētu nozīmēt, ka ne tuvākā, ne tālākā nākotnē šajā ziņā darba netrūks, mīnas bija, ir un būs jāmeklē un jāiznīcina.

– Es pat teiktu vēl vairāk, jo viss, kas attiecas uz mūsu meklēšanu, ir mūsu atbildība NATO priekšā. Stājoties NATO, mēs definējam, ka šī ir tā kapacitāte, ko Latvija un arī Igaunija un Lietuva pieņems NATO. Nākamo piecpadsmit divdesmit gadu griezumā mēs šeit neko nevaram mainīt, dotais solījums ir jāpilda, un tas ir mūsu pienākums NATO ietvaros. Taču arī mums pašiem šī tēma vienmēr ir bijusi aktuāla, jo vēsturiskais piesārņojums no abiem pasaules kariem Baltijas jūrā ir visai liels, tāpēc jau deviņdesmito gadu sākumā akcentu likām uz mūsu kuģu iegādi, un droši var teikt, ka arī tagad šis uzdevums nav kļuvis mazāk svarīgs, ko apliecina arī Baltijas jūrā notiekošās mācības, kuru rezultāti, kā mēs to mēdzam teikt, ir diezgan augsti, jo mācību laikā tiek iznīcināts liels skaits sprādzienbīstamu objektu. Darba vēl ir daudz, tā pietiks nākamajiem simt un vēl vairāk gadiem, tāpēc mūsu meklēšana paliek mūsu svarīgākais uzdevums.

– Baltijas valstis NATO ietvaros specializējas mūsu meklēšanā. Vai šis darbs notiek tikai Baltijas jūrā, vai daudz plašāk – arī citās vietās?

– Tā kā strādājam NATO ietvaros, mūsu meklēšana, protams, notiek visās tajās vietās, kur NATO aktualizē šo darbību. Gadījumā, ja rastos krīzes situācija citur, ne Baltijas jūrā, tad mēs būtu tie, pie kuriem grieztos un teiktu, ka mums uz šo reģionu jāšūta savi kuģi, jārisina krīzes situācija un jāpilda savas funkcijas. Tā ir bijusi nopietna apņemšanās, ko Latvija izdarīja, stājoties NATO, un NATO to ir pieņēmusi, akceptējusi un no mums arī sagaida.

– Baltijas valstīm ir bijusi varbūt bēdīga, bet tomēr pieredze – at-
rašanās PSRS ietvaros, tad nāca
neatkarības atgūšana, pēc tam
ne tik viegls ceļš uz NATO un ta-
gad, esot NATO dalībvalstīm. Vai
ši unikālā pieredze ļauj mums
dažos jutīgos jautājumos būt
tādiem kā konsultantiem, kuru
teiktajā ieklausās citas NATO
dalībvalstis?

– Šajā ziņā mūsu pieredze ir diez-
gan interesanta. Kad dalījāmies savā
pieredzē, kas attiecas uz Krievijas
savdabīgo izturēšanos, un pat brīdi-
nājām, ka visam, ko viņi saka, ne-
vajadzētu uzticēties, mūsu teiktajam
īsti neticēja. Arī tad, kad es strādāju
NATO štābā, plānošanas sanāksmēs,
apspiežot iespējamus draudus, kas
varētu nākt no Austrumiem, baltieši
brīdināja, ka visam, ko saka Krievija,
nevajadzētu ticēt, bet mums parasti
atbildēja, ka esam pārāk saistīti ar
savu aizvainojumu, kas vēl palicis,
nespējām no tā abstrahēties un ie-
raudzīt, ka tagad Krievija ir pavisam
cita valsts, labi kaimiņi, kuri tikai ceļ
savu gaišo nākotni. Viss nedaudz
mainījās sakarā ar Ukrainas krīzi, bet
vai tagad mūs uztver kā labākus pa-
domdevējus, es īsti nevaru atbildēt.

– Pēc Krimas notikumiem taču
NATO dalībvalstis varēja pārlie-
cināties, ka baltiešu teiktais nav
tikai emocijas un tukšu salmu
kulšana.

– Tā ir, un to tagad arī neviens ne-
noliedz, bet joprojām starp dalīb-
valstīm ir tādas, kas Ukrainas krīzi
tulko savādāk un uzskata, ka Krie-
vijai vēsturisku motīvu dēļ bija pa-
mats militārām darbībām Krimā. Lai
gan NATO viedoklis par Ukrainas un
Krievijas krīzi ir vienots, tomēr da-
žām valstīm atšķiras redzējums par
to, kā tālāk visam vajadzētu norisi-
nāties un kā veidot turpmāko sadar-
bību. Tomēr reizēm mums ir argu-
menti, uz kuriem NATO dalībvalstīm
nav īsta pretargumenta. Piemēram,
mēs sakām, ka Latvijas vēsturiskā
teritorija ir Abrene, un ko mums ta-
gad ar šo lietu darīt? Patiesībā, tikai
piesaucot konkrētus piemērus, viņi
aizdomājas par situāciju un saprot,
ka tas nav viens atsevišķs gadījums,
bet gan sistēma.

– Medijos reizēm izskan ziņas
par to, ka Krievijas karakuģi



Viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots sveic jūras kapteini
Kasparu Zeļču ar iecelšanu Jūras spēku komandiera amatā.

**manīti Latvijas robežas tuvumā.
Kā šīs ziņas uztvert un tulkot,
un vai ir pamats satraukumam?**

– Uztraukties par to nevajadzētu, bet
mēs varam izdarīt secinājumus par
to, kā attīstās Krievija, ko tā dara,
kā bruņojas, cik daudz ir ieguldījusi
savos bruņotajos spēkos. Ja tagad
pieaug tādu ziņu skaits, kas stāsta
par Krievijas karakuģu aktivitātēm,
tad lielā mērā tas ir tāpēc, ka no
1990. gada līdz pat 2000. gadam
Krievijas karakuģi praktiski jūrā ne-
gāja. Krīze viņiem bija ļoti smaga,
visi kuģi bija novecojuši un nere-
montēti. Tagad Krievijas karaflote
ir ļoti sakopusies, kuģi ir tehniskā
kārtībā, regulāri iet jūrā, strādā un
trenējas. Viņi būvē arī jaunus kuģus
un jaunbūvētos kuģus izmēģina, un
tas viss, protams, notiek mūsu robe-
žu tuvumā, un biežāka viņu parādī-
šanās ir ļoti saprotamu iemeslu dēļ:
Baltijas jūrā dziļākās vietas ir iepre-
tim Ventspilij un Gotlandes ieplaka,
tās ir vietas, kuras var izmantot, lai
izmēģinātu zemūdenes, lai trenētos
zemūdeņu cīņās, tāpat arī gūtu pie-
redzi kuģu un zemūdeņu sadarbībā,
tāpēc ir tikai loģiski, ka šos Krievijas
kuģus biežāk pamana, un tas atspo-
guļojas presē.

– Iespējams, ka šādā veidā Krie-
vija arī uzskatīja NATO.

– Protams, jo viņi šeit demonstrē sa-
vas spējas. Pagājušajās mācībās, ko
Krievija rīkoja Baltijas jūrā, Krievijas
flote ļoti nepārprotami demonstrēja
savu spēku – viņu kuģi bija visur,
sākot no Dānijas šaurumiem, un

Krievija parādīja, ka tās Baltijas flote
ir labā kaujas gatavībā.

Tomēr ir skaidri jāapzinās, ka Krie-
vija ir mūsu kaimiņš, un ceļš no Ka-
ļiņingradas uz Sanktpēterburgu ir
galvenais apgādes ceļš Baltijai, tai
Krievijas Baltijas karaflotes daļai,
kas atrodas Kaļiņingradas apgabālā,
tāpēc šajā maršrutā ļoti bieži kursē
viņu kuģi, un tas ir jāuztver mierīgi.

– Vai esošajā situācijā Baltijas
jūrā būtu iespējamās NATO un
Krievijas flotes kopīgas mācības?

– Domāju, ka pašlaik nav tādas ie-
spējas, es pat nevaru to iedomāties.
Būtībā jau pati Krievija šīs iespējas
sadarbībai ar NATO ir nogriežusi, jo
savulaik NATO programmas "Partner-
attiecības mieram" ietvaros arī Krie-
vijai bija īpašs statuss, un Krievija ar
saviem mīnu kuģiem pat ir piedalīju-
sies "Amber Sea" mācībās un šie kuģi
ir bijuši Rīgā. Tolaik mūsu sabiedrotie
Rietumos atkal un atkal mums uzsvē-
ra: redzat, Krievija ir atvērta sadarbī-
bai, ir ļoti draudzīga, bet tagad Kievi-
ja šīs saites ir pilnībā sarāvusi. Varbūt
nākotnē kaut kas var mainīties, bet
tagad no Krievijas puses notiek spēku
demonstrēšana Baltijas jūrā.

– Latvijai viegli nākas būt NATO
dalībvalstij un pildīt savus
pienākumus?

– Tas, ka Latvija ir NATO dalībvalsts,
viennozīmīgi mums ir liels ieguvums,
tas ir labākais garants mūsu dro-
šībai. Negribētu teikt, ka mums ir
grūti pildīt savus pienākumus, jo,

▶▶▶ 26. lpp.

▶▶▶ 25. lpp.

esot ārpus NATO, mūsu dzīve un uzdevumi būtu daudzreiz grūtāki. Kaut vai, piemēram, domājot par iespējamo agresiju no Krievijas puses un to, kā mēs vieni paši spētu pret to cīnīties. Tagad pie mums ļoti bieži notiek NATO mācības, ierodas NATO dalībvalstu kuģi, NATO 1.pastāvīgā jūras pretmīnu grupa, kurā paši katru gadu piedalāmies, tāpēc mums ir liels partneru atbalsts. Iespējams, ka darba arī ir vairāk, bet tas nav uzskatāms par apgrūtinājumu, jo esam tikai un vienīgi ieguvēji.

Sakot, ka pie mums ierodas NATO kuģi, sabiedrībai vajadzētu saprast, ka mēs esam NATO, mūsu kuģi ir NATO kuģi, tāpēc NATO šeit ir visu laiku. Pie mums ierodas pārējo NATO dalībvalstu kuģi.

– 2019. gada decembra beigās gandrīz pēc piecu mēnešu prombūtnes Liepājā no mācībām, kur veica uzdevumus NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas dežūras ietvaros, atgriezās Jūras spēku mīnu meklēšanas kuģis "Tālivaldis", kas, kā var lasīt presē, mūsu partnervalstu ūdeņos Baltijas jūrā ir atradis 29 sprādzienbīstamus objektus, no kuriem lielākā daļa arī iznīcināta. Kā tika novērtēta mūsu piedalīšanās šajā mācībā?

– Mūsu kuģim M-06 "Tālivaldis" bija ļoti labi rezultāti, kas man kā komandierim, protams, bija patīkami. Kad NATO grupa pēc mācībām bija Rīgā, grupas komandieris Dānijas Jūras spēku komandkapteinis Kroghs īpaši izcēla mūsu jūrnieku profesionalitāti un to, ar kādu degsmi un cik labā kvalitātē viņi veica savus pienākumus. Tieši mūsu jūrnieki grupā ir bijuši tie, uz kuriem viņš vienmēr varējis paļauties, jo mūsējie visu izdara un lieki neid. Komandieris bija novērojis, ka, salīdzinot ar citu valstu jūrniekiem, mūsējie tik ļoti nepieprasa komfortu, un arī to viņš īpaši novērtēja un izcēla. Rakstiskais novērtējums, ko saņēmām gan par kuģa komandieri, gan komandas kopējo darbu, bija augsts, un man kā komandierim bija ļoti patīkami to lasīt. Mūsu virsnieki un kuģa komanda savu darbu mācībās paveica godam, un arī citas valstis to atzīst, izceļ un novērtē.



Vēl un vēlreiz varam pārliecināties, cik svarīgs ir mācību un sagatavošanās process, zināšanas un prasme tās izmantot.

– Jūsu praksē ir bijusi kāda situācija, kad nācies pieņemt neordināru lēmumu?

– Tādas situācijas ir bijušas vairākas, bet īpaši varu izcelt vienu gadījumu, kad man noderēja mūsu sarunā jau pieminētās zināšanas, ko ieguvu ASV Krasta apsardzes skolā. Tas notika 1997. gadā, kad mēs ar P-04 "Bulta" atgriezāmies no NATO mācībām Ziemeļjūrā un mājupceļā iegājām Oslo ostā, lai piedalītos Akerhūsas cietokšņa septiņsimt gadu svinībās un pārstāvētu Latviju. Atpakaļceļā uz Latviju piedzīvojām pamatīgu vētru, gājām uz priekšu, kad uz priekšu nevar pāiet. Bijām rēķinājušies mājās ierasties vienā laikā, bet vētras dēļ to nevarējām, un, izejot no Dānijas šaurumiem pie Bornholmas salas, es sapratu, ka esam iztērējuši pārāk daudz degvielas un līdz Latvijas krastiem netiks. Pieņēmu lēmumu prasīt Dānijai atļauju ieiešanai Rennes ostā, lai uzņemtu degvielu. Taču karakuģis tā vienkārši un brīvi nevar ieiet jebkurā ostā, mums nebija atļaujas ieiet Dānijas teritoriālajā jūrā, tāpēc, pamatojoties uz starptautisko likumdošanu un to, ka iestājušies *force majeure* apstākļi, pieteicos operatīvajam dežurantam un teicu, ka mums nepieciešams uzpildīties, jo slikto laika apstākļu dēļ esam neparedzēti iztērējuši pārāk daudz degvielas, un lūdzu atļauju ieiešanai ostā. Sākumā viņi atbildēja, ka tas nav iespējams, es savukārt

teicu, ka tādā gadījumā viņiem nāksies mūs glābt, jo degviela beigsies, un tad būs vēl lielākas problēmas. Pēc stundas saņēmām atļauju ieiešanai ostā, bet arī tur vēl bija jāatrod vieta, kur uzpildīties, jo nekādu norāžu nebija. Tad atcerējos, ka no iepriekšējām starptautiskajām mācībām, kad šeit bijām, šipčandlers kā suvenīru atstāja pildspalvu un uz tās bija telefona numurs. Piezvanīju divpadsmitos naktī un teicu, ka mums nepieciešama degviela, šipčandlers saka, ka desmitos no rīta būs klāt. Nē, nē, tas neder, atbildu, jo mums jau septiņos no rīta osta ir jāatstāj. Labi, tad pēc stundas. Un tā arī bija, piegādāja degvielu, uzpildījāmies un ap sešiem no rīta izgājām no ostas. Ir situācijas, kas prasa īpašu koncentrēšanos. Katrs gadījums ir savādāks, bet vienmēr jābūt gatavam rīkoties.

– Tas dod gandarījumu?

– Lielākais gandarījums man ir bijis būt par kuģa komandieri, jo šis amats atšķiras no visiem citiem, kas man ir bijuši. Pat lielas vienības komandiera amats nav devis tādas izjūtas, jo tad darbs ir uz vietas, kad apkārt ir vēl daudz citu priekšnieku. Bet kuģa komandieris, kā dažreiz mēdz teikt jūrnieki, uz kuģa ir otrs aiz Dieva, un, ja kaut kas notiek, tad tieši tev ir jāpieņem lēmums, tādā brīdī nav neviena, kam pajautāt, un nav kur citur smelt padomu, kā vien pašam savās zināšanās, pieredzē un intuīcijā. Būt par kuģa komandieri – tas noteikti ir mans lielākais gandarījums. ■

Anita Freiberga

Jaunas jūrniecības politikas redzējumu meklējot

2020. gada 27. martā bija paredzēta ikgadējā un tradicionālā Latvijas Jūrniecības savienības gada kopsapulce, kura šogad diemžēl nevarēja notikt koronavīrusa izraisītās pandēmijas dēļ, jo ne tikai Latvijā, bet pasaulē ieviesti stingri ierobežojumi un aizliegumi, tai skaitā arī aizliegums kopā pulcēties vairāk nekā diviem cilvēkiem. Pašlaik LJS kopsapulce atlikta uz nenoteiktu laiku, un LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters cer, ka tā varētu notikt ap Jūras svētku laiku jūlija otrās nedēļas nogalē.

Kopš 1999. gada Latvijas Jūrniecības savienības priekšsēdētājs ir Antons Vjaters, kurš šajā amatā tolaik nomainīja nu jau aizsaulē aizgājušo Miķeli Elsbergu. No trīsdesmit LJS darbības gadiem divdesmit gadus tieši viņš ir bijis atbildīgs par to, lai LJS saglabātu aktivitāti un koptu LJS iedibinātās tradīcijas. "Pēc savas būtības un dabas esmu organizators, un man patīk, ja ir izveidota sistēma, pēc kuras viss darbojas un notiek. Varu teikt, ka šādu sistēmu ir izdevies izveidot un tā strādā, tāpēc nav jēgas lieki diskutēt par sakārtotām lietām vai ikdienišķiem jautājumiem. Ja ir smagi, tad jāiet pēc palīdzības, un, ja kāds sauc, tad jādodas palīgā," par sevi un paveikto saka A. Vjaters.

LJS valdes priekšsēdētājs ir gandarīts, ka ik gadus iznāk "Latvijas jūrniecības gadagrāmata". Vienmēr LJS uzmanības centrā ir bijusi un paliek jūrniecības izglītība. Par sistēmu ir kļuvis arī konkurss "Enkurs", kas dod labumu ne tikai jūrniecības mācību iestādēm, bet arī pašām jūrniecības organizācijām, jo, rīkojot konkursu, visi apvienojas un iesaistās – gan Jūras administrācija, gan Kruinga kompāniju asociācija, gan Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība, ostas un vēl daudzi citi. Jūrniecības pasākumi notiek Ainažos, ik gadu decembra sākumā ir komandkapteiņa Hugo Legzdiņa piemiņas brīdis Lēdurgas kapos, izveidojusies sadarbība ar audžuģimenēm un pēdējos gados notiek arī sporta aktivitātes – boulinga turnīri un pludmales volejbola mači, ko LJS organizē sadarbībā ar citām jūrniecības organizācijām. Tā sakot,



Pirmais LJS valdes priekšsēdētājs Gunārs Šteinerts (pa kreisi) un pašreizējais LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters.

kopā darbos un atpūtā. "Milzīgs gandarījums ir par to, ka pēdējos gados LJS ienāk jauni, aktīvi un talantīgi cilvēki, kuriem ir svarīga Latvijas jūrniecības pastāvēšana un jēgpilna attīstība, tāpat ne mazāk svarīga ir LJS un tās tradīciju kopšana," savu viedokli pauž Antons Vjaters.

Antons Vjaters: "Vispirms jau jāteic, ka 2019. gads bija nozīmīgu jubileju gads, tai skaitā arī Latvijas Jūrniecības savienība atskatījās uz trīsdesmit darba gadiem. Ir paveikts un arī piedzīvots daudz: gan labi, gan ne tik labi brīži, gan uzvaras, gan arī zaudējumi. Savā trīsdesmitajā pastāvēšanas gadā LJS biedri daudz sprieda par Latvijas jūrniecības politiku un izteica viedokli, ka tai nepieciešams ja ne restarts, tad

jauns redzējums nākamajiem desmit divdesmit gadiem noteikti. Tomēr jāatzīst, ka valsts institūcijām un sabiedriskajām organizācijām ir atšķirīga izpratne par šo jautājumu. Uz vienu no LJS valdes sēdēm bijām uzaicinājuši Satiksmes ministrijas Jūrlietu departamenta direktori Lai- mu Ritumu, kura no savām pozīcijām pauda viedokli par to, kā tiek veidota jūrniecības politika valsts līmenī. Sēdes dalībnieki izteica kritiku un neapmierinātību ar departamenta darbu, bet tas vairāk gan tāpēc, ka ir šis atšķirīgais redzējums. LJS izpratnē jūrniecības politikai vajadzētu balstīties uz ekonomiskiem pamatiem, bet valsts institūcijas – Jūrlietu departaments un Jūras administrācija – savu

▶▶▶ 28. lpp.

▶▶▶ 27. lpp.

uzmanību koncentrē uz profesionālām uzraudzības funkcijām, un to tiešām arī labi paveic: tā ir gan kuģošanas drošības uzraudzība, gan jūrnieku sertificēšana, gan hidrogrāfijas un Kuģu reģistra jautājumi.

Saprotot, ka Jūrlietu departaments jūrniecības politikas izstrādes jautājumu LJS un citu jūrniecības asociāciju izpratnē nevirzīs, jūrniecības nozares asociācijas izveidoja darba grupu, par kuras vadītāju iecēla kapteini Aleksandru Nadežņikovu, un par savu uzdevumu noteica izveidot stratēģisku redzējumu par jūrniecības nozares tālāko virzību. Lai iegūtu plašāku jūrniecības sabiedrības viedokli par esošo situāciju jūrniecībā un iezīmētu nākotnes vīziju, par jūrniecības politiku internetā tika veikta aptauja, un aptaujas anketu bija aicināti aizpildīt visi interesenti. Aptauja bija latviešu un angļu valodā, kā arī tika izplatīta ar e-pasta un sociālā tīkla *facebook* starpniecību.

Lai gan informācija par aptauju saņiedza aptuveni 300 cilvēku (*facebook* dati + izsūtītie e-pasti), līdz 2019. gada 7. oktobrim apaujas anketu bija aizpildījuši 12 respondenti, no kuriem trīs norādīja, ka pārstāv organizācijas, bet pārējie deviņi atzīmēja sevi kā individuālas personas. Un te nu katrs pats sev uzdosim jautājumu: par ko liecina mūsu pasivitāte?

Tieši tāpat sev jautājumu var uzdot tie daudzie jūrnieki, no kuriem

dzirdama neapmierinātība par mazajām pensijām: ko es pats esmu darījis, lai veidotu savu pensijas fondu? Katrs jūrnieks savas darba dzīves laikā ir atbildīgs par uzkrājumu, ko viņš veido savām vecumdienām. Iespējams, ka nepieciešams plašāks izskaidrošanas darbs par to, ka tieši no sociālajām iemaksām, kuras jūrniekiem nav obligāti jāveic, ir atkarīgs pensijas lielums.

Un vēl, protams, 2019. gada izskaņā mūs visus nepatīkami pārsteidza ASV sankcijas pret Ventspils brīvostu. Taču mums nekas cits neatlika, kā vien cerēt, ka viss atrisināsies pozitīvi. Ventspils osta vienmēr ir bijusi aktīvs LJS biedrs, savulaik tur bija nodibināta pat LJS Ventspils nodaļa, tāpat kopš 1996. gada Ventspils osta ir LJS juridiskais biedrs, kas allaž sniedzis LJS materiālo atbalstu, īpašu atsaucību izrādot Ainažu, vidusskolēnu konkursa "Enkurs" un citu LJS aktivitāšu finansiālajam atbalstam. Tagad atliek vien cerēt, ka arī jaunais Ventspils brīvostas pārvaldnieks Andris Purmalis ar sapratni izturēsies pret mūsu aicinājumu turpināt sadarbību.

Ir pagājuši trīsdesmit LJS darba gadi, un katrs gads ir bijis atšķirīgs, ir mainījušās prioritātes un akcenti. Esam zaudējuši daudzus savus līdzgaitniekus un aktīvus LJS biedrus, bet esam ieguvuši pieredzi un rūdījumu, kas ļaus Latvijas Jūrniecības savienībai doties pretī jauniem izaicinājumiem."

Uzklausīja Anita Freiberga

Pasaules jūrniecības 2020. gada tēma: "Ilgtspējīga kuģošana uz ilgtspējīgas planētas"

Attieksmei ir jāmainās visos līmeņos

Jūrniecība ir tik globāla un starptautiska, ka būtībā jau sen ir nojaukusi visas robežas. Kuģi pārvadā kravas, šķērsojot pasaules okeānus, iegriežoties neskaitāmās ostās, uz kuģa kopā strādā dažādu reliģiju un tautību ļaudis. Viss šajā nozarē ir multinacionāls, multikulturāls un tā tālāk. Un tomēr katrs cilvēks ir tik individuāls: ar savu dzīves uztveri, izglītību, pieredzi, spējām, dotumiem, emocijām. Ar savu neatkārtojamo individualitāti. Uz katra pasaules jūrās un okeānos kuģojošā kuģa vistiešākajā veidā saskaras globālais un dziļi personiskais. Globālās piegādes ķēdes un katra indivīda vieta šajā globālajā telpā. Visam pāri stāvošas intereses un katra cilvēka personiskās vajadzības. Un tad nāk viens vīruss, kas visu sagriež ar kājām gaisā: spēkā stājas jaunas prasības, noteikumi un ierobežojumi, bet tam visam pa virsu joprojām ir cilvēks – personība un individualitāte. Tikai ārkārtējās situācijās ļoti spilgti izgaismojas sistēmas stiprās un vājās puses, tas, bez kā lieliski var iztikt un bez kā nu nekādi neiztikt. Šajos Covid-19 apstākļos visspilgtāk apjaušam, ka uz papīra uzliktās konvencijas, kuru uzdevums un sūtība ir aizsargāt



2019. gadā LJS svinēja Jūras svētkus uz kuģa "Vecrīga".

katra jūrnika drošību un veselību, kā arī garantēt viņa tiesības, ir tikai ar šķietami labiem vēlējumiem aprakstītas papīra strēmeles. Ārkārtējie apstākļi liek uzdot būtiskus jautājumus, un viens no tiem ir: KĀ ĪSTENĪBĀ JŪTAS JŪRNIKS?

Cilvēka faktors

Kapteiņa, jūras tiesību speciālista, tagad kompānijas "Wallem Ship Management", kas 2018. gada 23. aprīlī saņēma Starptautiskā jūrnieku labklājības un palīdzības tīkla (ISWAN) piešķirto Gada kuģniecības kompānijas titulu, izpilddirektora Frenka Kola viedoklis.



Tikai dažos mēnešos koronavīrusa izraisītā slimība ir mainījusi pasauli. Arī mūsu reakcijai uz šo epidēmiju vairāk nekā uz pašu vīrusu ir milzīgs potenciāls neatgriezeniski mainīt attieksmi pret pasauli, tai skaitā visiem iesaistītajiem arī attieksmi pret jūrniecību, kuģošanas biznesu un jūrnieku visā šajā sistēmā, kas patiesībā jau sen kliec pēc reālām pārmaiņām.

Man kā bijušajam jūrniekam ir skumji par to, kā pasliktinājusies izturēšanās un attieksme pret jūrniekiem un viņu darba apstākļiem. Es patiesi uzskatu, ka pēdējo pārdesmit gadu laikā, kopš pats esmu pārtraucis darbu jūrā, situācija ir tikai pasliktinājusies.

Pētījumi liecina, ka katrs piektais jūrnieks ir apsvēris pašnāvības iespēju. Katru mēnesi darbā mirst apmēram 85 jūrnieki, no kuriem aptuveni pieci paši sev atņem dzīvību, un tā jau ir satriecoša statistika, par kuru mums vajadzētu gan kaunēties, gan patiesi satraukties.

Jūrniecības nozare nemītīgi runā par drošību, par to, cik tā ir svarīga un prioritāra, tomēr skaitļi liecina, ka jūrniecības nozarei neizdodas sasniegt tik labu rezultātu, jo, lai kuģis būtu drošs, lai kuģošana būtu droša, tā sasniedzšanā liela nozīme ir apkalpei, kas ir laimīga, cienīta un jūtas atbalstīta.



SUSTAINABLE SHIPPING
FOR A
SUSTAINABLE PLANET

Kad pirms darba kompānijā "Wallem Ship Management" vadīju tehnoloģiju uzņēmumu, atkal un atkal nācās klausīties fanātisku inženieru slavas dziesmas tehnoloģijām, kas teju atbrīvos kuģus no cilvēkiem, un apkalpes kļūs liekas. Tas, ka gaisā virmo doma, ka lielākais apgrūtinājums un traucēklis ir kuģa apkalpe, kas tikai palielina kuģošanas biznesa izmaksas, mani vienmēr ir aizvainojis. Kā tik augstu var vērtēt tehnoloģijas un dziedāt tām slavas dziesmas, bet nenovērtēt un aizmirst, ka visas šīs sistēmas pārrauga augsti apmācītas un kompetentas kuģu komandas? Profesionāļi. Speciālisti. Kvalificēti jūrnieki. Manā skatījumā automatizēta darbība ir mērķis, uz kuru mēs varētu un mums arī vajadzētu tiekties, bet tikai tad, ja to atbalsta kvalificētas komandas uz klāja un krastā. Un ar stingru uzstādījumu, ka pirmajā vietā vienmēr tiek likts profesionāls speciālists.

Tomēr, ņemot vērā mūsdienu floti un kuģu aprīkojuma kvalitāti, nedomāju, ka automatizētie kuģi tik drīz kļūs par realitāti, vismaz tādā līmenī, lai mēs varētu sākt domāt par atteikšanos no apkalpēm, kas pašlaik būtu pārlieku ekstrēma ideja.

Esmu pārliecināts, ka jūrniecības nozarei, katrai kuģošanas kompānijai, ikvienam darba devējam ļoti nopietni jāpārvērtē vērtības, ar to es domāju attieksmi pret jūrniekiem, jo viņi ir pelnījuši daudz lielāku cieņu un daudz godīgāku attieksmi pret savu darbu. Diemžēl pašlaik par to varam tikai sapņot, jo reāli jūrnieki ir pakļauti dažādām netaisnīgām rīcībām: daudzkārt tiek netaisni apsūdzēti, kuģu īpašnieki atsakās papildus maksāt par kuģošanu bīstamajos pirātu rajonos, lai

izvairītos no koplīgumu slēgšanas, kas nosaka darba samaksas standartus, tiek slēgti līgumi, kas ļauj jūrniekus finansiāli krāpt. Un tā ir tikai neliela daļa no visa tā, kas apgrūtina jūrnieka dzīvi, es nemaz vēl neesmu pieminējis neskaitāmos ētiskas dabas jautājumus, kas no visa tā izriet. Katrs jūrnieks, kurš izjūt jebkāda veida apdraudējumu, rada nopietnas bažas par kuģošanas drošību un drošību kopumā, vēl jo vairāk, ņemot vērā tās milzīgās vērtības – kuģi un kravu, kas uzticētas apkalpei. Visu iespējamo zaudējumu novēršana pamatu pamatos ir atkarīga no cilvēka faktora: no jūrnieku apmācības, apkalpes labas jūtas un, protams, arī tehnoloģisko risku samazināšanas. Vai mazums ir dzirdēts par to, ka kuģu īpašnieki nevēlas adekvāti par visu maksāt, cenšas samazināt izmaksas līdz minimumam. Un šī sniega bumba veļas arvien lielāka un lielāka. Īsāk sakot, attieksmei ir jāmainās visos līmeņos, jārod svaigs redzējums uz izmaiņām, pārvaldību, tehnoloģijām un cilvēka faktoru.

Fragments no WMN

P.S. "Ilgtspējīga 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 ir un kādi, jūsuprāt, 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

Covid-19 pandēmija pasaules ostās ievieš jaunas prasības

Ik dienas pasaules valstu valdības ziņo par ieviestajiem drošības pasākumiem, kas domāti, lai ierobežotu Covid-19 epidēmijas izplatīšanos. Tikai loģiski, ka epidēmija ir ietekmējusi visus, sākot no katra individa un beidzot ar lielajām korporācijām. Īpaša režīma apstākļos strādā arī pasaules ostas, lai gan pašlaik šķiet, ka tas ir viens no tiem biznesa sektoriem, kas sekmīgi turpina darbu, apstrādājot kravas 24/7 režīmā. Lai gan darbs ostās turpinās, arī tās ziņo par ieviestajiem papildu drošības pasākumiem un ārkārtējās situācijas diktētajiem piesardzības soļiem. Visstingrākās prasības attiecas uz kuģu apkalpēm. Visu kuģu kapteiņiem noteikta obligāta ziņošana par cilvēku veselības stāvokli, Jūras veselības deklarācija (MDH) jāaizpilda 24 (ir ostas, kas pieprasa 72) stundas pirms ieiešanas attiecīgajā ostā. Tāpat jāiesniedz arī pēdējo piecu (10) ostu saraksts. Ja rodas kaut vismazākās aizdomas par Covid-19, kuģim var atteikt ieiešanu ostā.

Līdz minimumam samazināta cilvēku uzkāpšana uz kuģa, izņēmums ir locis, kurš arī ievēro stingrus piesardzības pasākumus, tai skaitā neapmainās ar ierasto rokasspiedienu ar kuģa komandu. Kuģu operācijas ostās tiek nodrošinātas, lai gan reizēm notiek kravu apstrādes kavēšanās gan personāla trūkuma, gan loģistikas traucējumu dēļ, savukārt kravas dokumenti tiek kārtoti elektroniskā veidā. Ir ostas, piemēram, Argentīnā, kas visiem kuģiem pirms ieiešanas ostā ir noteikušas 14 dienu karantīnu. Gandrīz visās pasaules ostās jūrniekiem aizliegts nokāpt no kuģa un uzkāpt uz kuģa, kas nozīmē, ka ostās nevar notikt apkalpju maiņa. Izņēmums ir dažas Ķīnas ostas, kurās nav aizliegta apkalpju maiņa, bet tas pamatā attiecas uz Ķīnas kuģiem un Ķīniešu apkalpes locekļiem, jo pārējiem kuģu operatori nevar nodrošināt repatriācijas pakalpojumus. Tāpat Eiropā, kur Eiropas Savienības valstu piederīgajiem jūrniekiem ir noteikta pārvietošanās brīvība, ostas tomēr liedz veikt apkalpju maiņu un ir praktiski neiespējami veikt repatriācijas pakalpojumus.

Krievijas ostās ir ieviesti pastiprināti drošības pasākumi, kas nosaka obligātas dezinfekcijas procedūras visiem kuģiem, kas ierodas no Ķīnas, Irānas, Dienvidkorejas, Itālijas, Spānijas, un šis saraksts tiek papildināts.

Ukraina 13. martā paziņoja, ka slēdz visas robežas, un tas attiecas arī uz ostām. Valdība tika brīdināta, ka jūras ostu slēgšana nojauks graudu eksportu, kas var izsaukt pārprodukciju un paniku vietējā tirgū. Ukraina bija parakstījusi līgumu par 20 miljonu tonnu graudu eksportu līdz 2020. gada 1. jūlijam.

Praktiski visās pasaules ostās ir aizliegta vai stingri ierobežota kruīza kuģu ieiešana. Tā, piemēram, līdz aprīļa beigām ASV Austrumu un Rietumu krastā, kā arī Persijas līča reģionā aptuveni 100 kruīza kuģu ar gandrīz 80 tūkstošiem cilvēku nebija ielaisti ostās, bet vēl 20 kruīza kuģu ASV ostās vai ostu enkurvietās atradās karantīnā, jo bija aizdomas par apkalpes locekļu inficēšanos ar Covid-19.

Simtiem pasažieru bija iesprostoti pasažieru prāmī "KM Lambelu", kas kursē starp Indonēzijas ostām un salām. Tā kā prāmī netika ielaists Flores salas Maumeras ostā, jo trim apkalpes locekļiem bija Covid-19 līdzīgi simptomi, pasažieri, protestējot pret šādu rīcību, mēģināja nolaist glābšanas laivu, bet pieci, uzvilkuši glābšanas vestes, mēģināja krastā nokļūt peldus, tomēr visi tika nogā-



Policija nogādā atpakaļ uz kuģa divus izbēgušos jūrniekus.

dāti atpakaļ uz kuģa. Savukārt Taivānā, Kīlungas ostā, divi Mjanmas jūrnieki mēģināja aizbēgt no kuģa, taču policija viņus nogādāja atpakaļ. Vīrusa apkarošanas dēļ uz kuģiem visā pasaulē jūrnieku vidū valda spriedze, jo neviens nezina, cik ilgi pēc kontrakta beigām viņiem būs liegta iespēja atgriezties pie savām ģimenēm.

Tallinas osta

2020. gada 1. ceturksnī Tallinas ostā apstrādāti 4,8 milj. tonnu kravu un apkalpoti 1,6 miljoni pasažieru. Kravu apjoms, salīdzinot

ar 2019. gada 1. ceturksni, pieaudzis par 2%, bet pasažieru skaits samazinājies par 13,3%.

Pasažieru skaita samazināšanos visvairāk ietekmēja Covid-19 pandēmija un ar to saistītie īpašie pasākumi, kas ieviesti gan Igaunijā, gan kaimiņvalstīs, kā arī ierobežojumi pasažieru pārvadājumiem. No 15. marta uz laiku slēgts maršruts Tallina – Stokholma, un marta otrajā pusē ievērojami samazinājās pasažieru pārvadājumi maršrutā Tallina – Helsinki, jo pasažieriem tika slēgtas Igaunijas un Somijas robežas. Sākotnēji operatori maršrutā Tallina – Helsinki samazināja kuģu skaitu, bet aprīlī līnija pasažieriem tika slēgta pavisam.

Kravu pārvadājumus Covid-19 pandēmija līdz šim nav būtiski ietekmējusi, piemēram, Tallinas ostā palielinājās lejamkravu apjoms, taču prognozētās ekonomikas lejupslīdes dēļ tas varētu negatīvi ietekmēt kravu apjomu nākamajos ceturkšņos.

Aprīlī Tallinas osta paziņoja, ka sāk konteinerkuģu iknedēļas satiksmi no Mūgas ostas, kas pieder Tallinas ostai, uz Apvienoto Karalisti un Nīderlandi. "Containerships" ir pilna servisa loģistikas uzņēmums, kas nodrošina multimodālus pārvadājumus "no durvīm līdz durvīm". Tā Eiropas tīkls sniedzas no Krievijas līdz Ziemeļāfrikai, nodrošinot klientiem visaptverošu pārklājumu reģionā.

Klaipēdas osta

Klaipēdas ostā kopā ar Būtiņģes termināli 2020. gada janvārī tika apstrādāti 3,99 miljoni tonnu kravas, kas ir vidēji par trešdaļu mazāk nekā tajā pašā laika posmā 2019. gadā. LNG terminālā ieņēmumi 2020. gada pirmajos trijos mēnešos salīdzinājumā ar to pašu laika posmu pērn samazinājās par 32,6% procentiem, bet naftas terminālu provizoriskskie ieņēmumi par 8,5%, kam iemesls bija naftas produktu pārkraušanas apjoma samazināšanās.

Gada sākumā Klaipēdas ostas pārvalde parakstīja līgumu par projekta izstrādi ostas kanāla iekšējās daļas padziļināšanai līdz 15 metriem, lai garantētu lielo kuģu drošību Klaipēdas ostā, celtu transporta loģistikas ķēdes efektivitāti un pielāgotos pieaugošajai nepieciešamībai uzņemt arvien lielākus kuģus. ■

Ostu profesionāļi Rīgā diskutē par digitalizāciju, “viedo ostu” un nozares nākotni

2020. gada 4. un 5. martā Rīgas brīvostas pārvaldē pulcējās Baltijas jūras ostu organizācijas (*Baltic Ports Organization, BPO*) pārstāvji, lai konferencē “Ports 4.0” diskutētu par ostu digitalizāciju, kā arī izaicinājumiem un iespējām, ko rada tehnoloģiju un inovāciju ienākšana ostu ikdienā. Tā šogad bija jau otrā Baltijas ostu organizācijas tehnoloģiju konference, kas šoreiz tika organizēta sadarbībā ar Rīgas brīvostas pārvaldi.

UZZIŅAI

“Ports 4.0. Conference” rīko Baltijas ostu organizācija, kurā apvienojušās 47 Baltijas jūras valstu ostas ar mērķi veicināt reģiona ostu ilgtspējīgu attīstību, tā paaugstinot Baltijas jūras reģiona kopējo konkurētspēju.

Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš, uzrunājot klātesošos, uzsvēra reģiona īpašo lomu jauno tehnoloģiju attīstības jomā: “Baltijas jūra ir viena no noslogotākajām kuģošanas vietām uz mūsu zemeslodes. Tās krastos ir vairāk nekā 200 ostu, kas ik gadu apkalpo ap 300 tūkstošiem kuģu un pārkrauj ap 900 miljoniem tonnu visdažādāko kravu, vienlaikus ģenerējot milzu apjomu informācijas un datu. Tādējādi Baltijas jūras reģions var kļūt par unikālu testēšanas lauku viedo tehnoloģiju risinājumiem ostu un kuģošanas nozarē.”

Konferences gaitā daudz tika diskutēts par to, ko īsti nozīmē “viedā osta” un vai digitālo tehnoloģiju ieviešana, procesu pilnīga automatizācija un 5G risinājumi viennozīmīgi nodrošina ostu konkurētspējas celšanos un ilgtspējīgu nākotni. “Jebkura osta var kļūt par “viedo ostu”, jo dati ir visur un paver milzu iespējas. Taču jauno tehnoloģiju ieviešana nav pašmērķis. Ceļš uz “viedo ostu” primāri nozīmē saprast, kad, kā un kur viedie risinājumi ir lietderīgi,” uzskata konferences moderators un kompānijas INFORM mārketinga vadītājs Metjū Vitmeiers. Līdzīgu viedokli pauž Ričards Mortons, Starptautiskās ostu informācijas sistēmu asociācijas (IPCSA) ģenerālsekretārs: “Galvenais jautājums, uz kuru šodien jāatbild ostu kopienai: kāpēc mums nepieciešamas jaunās tehnoloģijas un viedie risinājumi ostās? Procesam jāsākas



Konferenci atklāj Latvijas satiksmes ministrs Tālis Linkaits.



no biznesa vajadzībām, kas virza uz priekšu tehnoloģijas, nevis otrādi”.

“5G Techtritory” programmas direktors Neils Kalniņš sniedza redzējumu par digitālo Baltijas jūru, uzsverot 5G tehnoloģiju komercializācijas nozīmi reģiona digitalizācijas procesā.

Rīgas brīvostas prezentācijas centrā bija ostā īstenotie digitālie risinājumi, ar kuriem iepazīstināja Deniss Bickovs. Kā pēc konferences atzina tās dalībnieki, Rīgas osta jau ir spējusi iedzīvināt dažādas interesantas iniciatīvas, piemēram, kompānijas “Latvijas mobilais telefons” un “T-Systems” (*Deutsche Telekom Group*) pilotprojektu par dinamisku laika rezervēšanu viedajos centros, kad kravas automašīnas, izmantojot lietotni vai informācijas displeju transportlīdzeklī, savlaicīgi rezervē laiku ostas robežas šķērsošanai.

Jauno tehnoloģiju ieviešanas pionieris Rīgas brīvostā ir “Baltic Container Terminal” (BCT). Jau 2012. gadā BCT ar Eiropas Savienības fondu atbalstu ieviesa datorizētu dzelzceļa un jūras kravu apstrādes kontroles sistēmu, kas ļauj ievērojami vienkāršot konteineru saņemšanas un nodošanas procedūru. Jaunā integrētā sistēma samazina saimnieciskās darbības izmaksas, palielina caurlaides spēju un drošību, kā arī atbilst ISPS drošības kodeksa prasībām. Šeit darbojas modernas termināļa operācijas sistēmas, tieši tādas pašas kā daudzās modernākajos pasaules konteinertermināļos, kas ietver arī kuģu, dzelzceļa un autotransporta iepriekšējas pieteikšanas un aprītes moduljus, tai skaitā automatiskā vārtu operētājsistēma uz NAVIS N4 platformas. Darbojas optiskā zīmju nolaišanas sistēma un pa jūru un

▶▶▶ 32. lpp.

►►► 31. lpp.

sauzemi terminālī ienākošie konteineri tiek fotografēti. Lai gan kravu apjoms pieaug, mašīnu rindas un nevajadzīga drūzmēšanās te nav vērojama, izveidotās sistēmas ļauj izvairīties no sastrēgumiem, jo ir rindu regulēšanas iespējas. Jaunās sistēmas palīdz veikt pareizu laukuma plānošanu, pareizu kuģu plānošanu, kas veicina apstrādes ātrumu, palīdz ietaupīt degvielu un darba stundas. BCT ir ieviesta unikāla sistēma – kuģu modulis. Uz ostu celtnēm novietoti informācijas devēji, kas ļauj no visām pusēm nofotografēt kravu un informāciju automātiski ievadīt operētājsistēmā.

Konferencē tika runāts arī par problēmām un izaicinājumiem, ar ko saskaras ostas ceļā uz digitalizāciju un automatizāciju. Viens no tiem ir jauno tehnoloģiju ietekme uz nozarē strādājošajiem, no kuriem pieprasa aizvien jaunas prasmes, kvalifikācijas un izmaiņas gadu desmitus pastāvējušajā darba kārtībā. Juliuss Kihle no Fraunhoferas pētniecības centra (*Fraunhofer Center for Maritime Logistics*) uzsvēra: "Vienlaikus ar jauno risinājumu ieviešanu ir būtiski rūpēties par industrijas darbinieku kvalifikācijas celšanu un tālākizglītību, lai procesu automatizācijas rezultātā tie nepazaudētu konkurētspēju darba tirgū."

Par vēl kādu problēmu runāja Pasaules Bankas vecākais konsultants, loģistikas speciālists Lamia Bennis: "Grūtības sagādā pasaules, tai skaitā arī Eiropas ostu digitalizācijas atšķirīgais temps, bet īpaši tas attiecas uz Dienvidaustrumu Āzijas ostām. Pat vienas pieturas risinājumu ieviešana saskaras ar daudzām problēmām, sākot kaut vai no lielām atšķirībām infrastruktūras kvalitātē, saistībā ar kiberdrošību, atšķirīgiem datu apstrādes sistēmu standartiem un beidzot ar nepietiekami apmācītu personālu."

"Informācijas apmaiņa un profesionāla diskusija BPO konferences "Ports 4.0" ietvaros paver labas iespējas izstrādāt un ieviest perspektīvus viedos risinājumus visā Baltijas jūras reģionā, tādējādi stiprinot gan katras ostas, gan visa reģiona konkurētspēju un izaugsmi," aizvadīto pasākumu vērtē A. Zeltiņš.■

Kravu apgrozījums Rīgas ostā (2015.–2020.g. janvāris–marts)

Kravu veidi	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020./2019., %
Beramkravas	5978,0	5167,6	5749,2	5205,5	5274,6	3781,4	-28,3
labība un tās produkti	369,8	421,2	349,4	360,2	353,6	583,8	65,1
ķīmiskās beramkravas	724,3	772,9	675,2	514,5	441,7	379,2	-14,1
ogles	3936,1	2952,9	3497,2	3189,6	2929,0	1028,7	-64,9
koksnes šķelda	149,1	145,7	221,9	214,1	285,8	372,6	30,4
Lejamkravas	2925,4	2499,8	1883,0	1066,7	967,1	739,5	-23,5
naftas produkti	2903,0	2486,3	1856,2	1052,1	958,9	727,3	-24,2
Ģenerālkravas	1679,8	1451,5	1674,5	1951,0	2110,7	1839,3	-12,9
konteineri	1032,6	963,9	1144,0	1190,1	1242,9	1168,8	-6,0
skaitis TEU	98186	94456	110399	114114	122882	119335	-2,9
Roll on/Roll of	61,7	60,2	80,6	124,7	124,2	99,0	-20,3
skaitis	14233	13486	15121	19299	16798	13198	-21,4
koksne	496,9	400,1	378,5	536,2	646,9	466,6	-27,9
tūkst. m³	607,9	504,4	449,1	626,8	761,5	583,1	-23,4
melnie metāli un tā izstrādājumi	76,0	14,3	34,7	77,5	88,0	97,2	10,5
Kravas kopā	10583,2	9118,9	9306,7	8223,2	8352,4	6360,2	-23,9

Kravu apgrozījums Ventspils ostā (2015.–2020.g. janvāris–marts)

Kravu veidi	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020./2019., %
Beramkravas	2111,2	1441,1	2650,8	1332,0	2979,6	702,6	-76,4
minerālmēsli	119,4	35,5	104,5	93,4	175,6	100,3	-42,9
ogles	1781,3	1101,9	1918,1	764,4	2012,5	245,0	-87,8
labība un tās produkti	54,6	114,5	40,3	34,1	178,3	54,5	-69,4
Lejamkravas	4838,3	4092,1	3849,8	2906,1	2749,8	2368,0	-13,9
nafta	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
naftas produkti	4648,2	3926,5	3708,3	2702,9	2559,1	2263,5	-11,6
Ģenerālkravas	538,9	548,8	598,4	675,1	654,3	653,1	-0,2
konteineri	0,0	0,0	0,0	10,2	0,0	1,6	100,0
skaitis TEU	0	0	0	1200	0	82	100,0
Roll on/Roll of	451,8	448,8	520,4	547,8	553,2	534,8	-3,3
skaitis	17607	17301	20318	21834	21836	21342	-2,3
kokmateriāli	84,5	99,2	75,3	113,5	95,3	116,4	22,1
tūkst. m³	90,4	108,0	81,1	125,3	106,9	125,0	16,9
Kravas kopā	7488,4	6082,0	7099,0	4913,2	6383,7	3723,7	-41,7

Kravu apgrozījums Liepājas ostā (2015.–2020.g. janvāris–marts)

Kravu veidi	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020./2019., %
Beramkravas	937,9	1013,1	1286,1	1543,3	1478,3	1074,4	-27,3
ogles	7,6	35,3	367,0	274,3	422,0	71,7	-83,0
labība un tās produkti	705,6	760,5	634,9	1013,5	673,6	636,8	-5,5
celtniecības materiāli	122,0	127,1	127,8	151,1	194,1	183,4	-5,5
koksnes šķelda	19,5	46,9	89,6	53,4	122,6	92,8	-24,3
Lejamkravas	68,9	101,4	112,4	135,4	118,0	179,1	51,8
jēlnafta	12,6	14,6	6,3	6,6	13,1	12,3	-6,1
naftas produkti	49,5	63,5	92,1	108,2	88,9	139,4	56,8
Ģenerālkravas	358,3	330,0	235,8	319,4	296,4	331,3	11,8
konteineri	8,7	9,9	13,2	9,1	7,2	14,2	97,2
skaitis TEU	761	602	891	645	739	843	14,1
Roll on/Roll of	159,7	147,2	117,5	181,3	170,4	185,6	8,9
skaitis	7460	7919	6703	8783	10183	10245	0,6
koksne	162,0	117,1	78,8	117,9	112,7	119,6	6,1
tūkst. m³	175,5	129,4	84,2	119,6	126,9	129,3	1,9
melnie metāli un tā izstrādājumi	16,1	31,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kravas kopā	1365,1	1444,5	1634,2	1998,1	1892,7	1584,8	-16,3

Satiksmes ministrijas informācija



Osta strādā un nodrošina kravu plūsmas nepārtrauktību

Kopš 2020. gada 13. marta, kad Latvijā tika izsludināta ārkārtas situācija, Rīgas osta turpina strādāt un nodrošināt visus kravu pārkraušanas nepieciešamos pakalpojumus. Ostā ienāk un tiek apkalpoti kuģi, pārkraujot dažāda veida kravas, tai skaitā konteinerus, kokmateriālus, labības produktus un akmegogles.

Tāpat tiek nodrošināta to kravu plūsma, kas tiek piegādātas vai nosūtītas pa autoceļiem un dzelzceļu. "Neskatoties uz ārkārtas apstākļiem, osta strādā un nodrošinās kravu plūsmas nepārtrauktību, kas šobrīd ir īpaši būtiski Latvijas ekonomikai. Esam ieviesuši stingrus drošības noteikumus attiecībā uz ienākošo kravas kuģu apkalpēm, kā arī autokravu pārvadātājiem. Kuģu aģentiem pirms

kuģu ienākšanas ostā jāsniedz kapitāndienestam precīzas ziņas par kuģa apkalpes sastāvu un visu apkalpes locekļu veselības stāvokli. Tāpat ostā ienākušo ārvalstu karoga kuģu komandām ir aizliegts nokāpt krastā, izņemot īpaši saskaņotus gadījumus. Preču un kravu plūsma ar autotransportu Rīgas brīvostā tiek nodrošināta, vienlaikus līdz minimumam samazinot personu fizisku saskarsmi iebraukšanas kontrolpunktos," par darbu ārkārtējos apstākļos stāsta Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš.

Plašāka informācija par visiem Rīgas brīvostā šobrīd ieviestajiem drošības pasākumiem pieejama Rīgas brīvostas mājas lapā: Drošības pasākumi saistībā ar Covid-19 ierobežošanu.■

Prāmis "Romantika" veic repatriācijas akciju

2020. gada 19. marta vakarā ap plkst. 23 Rīgas ostā piestāja "Tallink" prāmis "Romantika", kas no Vācijas pilsētas Zasnica atveda 476 pasažierus, tajā skaitā 203 Latvijas valstspiederīgos, kuriem pārvietošanās ierobežojumu dēļ bija radušās grūtības nokļūt atpakaļ dzimtenē. Ievērojot nepieciešamos drošības pasākumus, pasažieru izkāpšana krastā tika organizēta vairākās plūsmās.

Kuģi ostā sagaidīja Ostas policijas, Valsts policijas, Valsts robežsardzes, muitas, Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta un Rīgas brīvostas pārvaldes darbinieki, visi aprīkoti ar aizsardzības līdzekļiem. Tāpat ostas teritorijā bija uzslietas teltis, kurās pasažierus pārbaudīja mediķi un kur pasažieri varēja nodot analīzes uz Covid-19. Kopumā laboratorijai tika nosūtīti 46 analīžu paraugi.

No prāmja uz Lietuvu devās 41 automašīna, uz Igauniju – 38 automašīnas, ko Valsts policija eskortēja līdz Latvijas robežai. Igaunijas un Lietuvas iedzīvotājiem, kuri bija bez automašīnām, šo valstu vēstniecības organizēja iespēju nokļūt mājās ar pasažieru autobusi. Ar prāmi Rīgā ieradās arī 28 Ukrainas valstspiederīgie, par kuriem rūpes tālāk uzņēmās Ukrainas vēstniecība.

Visiem pasažieriem pēc nokāpšanas no prāmja bija jāaizpilda Valsts robežsardzes izsniegtas anketas, apliecinot, ka viņi divas nedēļas pavadīs pašizolācijā.

Kopumā pasažieru nogādāšanā Rīgā no Vācijas ar prāmi "Romantika" bija iesaistīti vairāk nekā 110 cilvēku, puse no tiem "Tallink" darbinieki, otra – dažādu atbildīgo dienestu pārstāvji. Rīgas brīvostas pārvalde pateicās visiem, kas pašizliedzīgi strādāja un nodrošināja visaugstākos drošības standartus, organizējot iedzīvotāju atgriešanos dzimtenē.■

Kuģošanas līnijās pārtraukti pasažieru pārvadājumi

Lai nodrošinātu cilvēku veselību un drošību, kā arī ievērojot noteiktās prasības, kompānija "Tallink Grupp" no 2020. gada 16. marta pārtrauca pasažieru kuģu "Romantika" un "Isabelle" darbību maršrutā Rīga – Stokholma. Visas iepriekš plānotās kuģu kustības ir atceltas līdz turpmākam paziņojumam. Kuģi

"Romantika" un "Isabelle" paliks Rīgas ostā, līdz uzņēmums nolems atjaunot pasažieru prāmju kustību starp Rīgu un Stokholmu, bet kravu pārvadājumi būs pieejami "Tallink" maršrutā Paldiski – Kapelskāra ar kuģi "Regal Star", ja vien to atļaus sauszemes robeža starp Igauniju un Latviju.■

Ventspils brīvostas pārvalde ievieš papildu drošības pasākumus

Tā kā osta ir viena no vietām, kur regulāri iespējama saskare ar iebraucējiem no citām valstīm, Ventspils brīvostas pārvalde ievieš papildu drošības pasākumus, lai ierobežotu vīrusa Covid-19 iespējamo izplatību.

Ventspils brīvostas pārvalde ir informējusi visu ienākošo kuģu kapteiņus par izsludināto ārkārtējo situāciju Latvijā, aicinot kuģu apkalpes nenokāpt no kuģa, kamēr kuģis atrodas Ventspils ostā. Tāpat ostas termināļu aizsardzības virsnieki aicināti darīt visu iespējamo, lai maksimāli samazinātu termināļu darbinieku un apkalpojošo dienestu tiešu saskari ar kuģa apkalpi.

Ventspils brīvostas pārvaldes loči, kuri savu darba pienākumu dēļ nevar izvairīties no tikšanās ar kuģu apkalpes locekļiem, tiek apgādāti ar individuālās aizsardzības līdzekļiem – cimdiem un dezinfekcijas līdzekļiem. Dezinfekcijas līdzekļi tiek izvietoti arī Ventspils brīvostas pārvaldes publiskajās ēkās – prāmju pasažieru terminālī un Ventspils brīvostas pārvaldes administratīvajā ēkā.

No 13. marta līdz tālākiem rīkojumiem ir aizliegta apmeklētāju ierašanās Ostas kapteiņa dienesta Kuģu satiksmes dienestā. Tāpat ir maksimāli ierobežota apmeklētāju pieņemšana Ventspils brīvostas pārvaldes

administratīvajā ēkā. Samazināts klātienē sapulču daudzums Ventspils brīvostas pārvaldē un atlikti plānotie komandējumi. Ventspils brīvostas pārvaldes darbinieki tiek aicināti atteikties no plānotajiem personīgā atvaļinājuma braucieniem, rūpīgi izvērtēt savu veselības stāvokli un veikt pārbaudes, lai neapdraudētu citus, kā arī izmantot iespējas veikt darba pienākumus attālināti.

Nemot vērā valstī izsludināto ārkārtējo situāciju saistībā ar Covid-19 vīrusa izplatību, līdz turpmākajiem rīkojumiem apmeklētājiem nebūs pieejamas Ovišu, Akmeņraga un Užavas bākas. ■

“Stena Line” pievērš pastiprinātu uzmanību drošības pasākumiem

Satiksmes ministrs Tālis Linkaits deva atļauju 29. martā Ventspilī piestāt “Stena Line” prāmim no Nīneshamnas Zviedrijā un uzsvēra, ka uz prāmja tiks ielaisti tikai pasažieri ar privāto transportu.

Ārkārtas situācijā kravu piegādes nepārtrauktībai ir īpaši svarīga nozīme, tāpēc Ventspils ostā, neskatoties uz robežu slēgšanu pasažieru satiksmei, turpinās prāmju kustība. Ventspils brīvostas pārvalde aicina prāmju operatoru “Stena Line” pievērst pastiprinātu uzmanību drošības pasākumiem, lai novērstu Covid-19 strauju izplatīšanos.

Ventspils brīvostas pārvalde vērsusies pie prāmju operatora “Stena Line”, aicinot turpināt mērīt temperatūru kravas automašīnu vadītājiem gan pirms uzbraukšanas uz kuģa, gan pirms nobraukšanas, un paaugstinātas temperatūras vai citu Covid-19 simptomu gadījumā autovadītāju uz kuģa neuzlaist.

Ja kādam no autovadītājiem vai apkalpes locekļiem konstatēti vīrusam raksturīgie simptomi, par to nekavējoties jāinformē Ventspils brīvostas pārvaldes Kuģu satiksmes dienests,



kas sazinās ar Neatliekamās palīdzības dienestu.

Ventspils brīvostas pārvalde iesaka autovadītājiem no prāmja ar auto doties tieši uz galamērķi, neapstājoties nevienā publiskā vietā, lai izvairītos no kontaktēšanās ar citiem cilvēkiem. Stingri ieteikts degvielas uzpildīšanai izmantot tikai pašapkalpošanās bezkontakta degvielas uzpildes

stacijas (ostai tuvākā – “Neste” Kurzemes ielā 2) vai arī stacijas ārpus Ventspils pilsētas, kur vērojams mazāks cilvēku apgrozījums.

Ventspils brīvostas pārvalde izsaka pateicību un cieņu par ļoti svarīgo darbu, ko veic “Stena Line” darbinieki un automašīnu vadītāji. Cienīsim cits citu un ievērosim maksimālu piesardzību! ■



“Stena Line” prāmis no Trāvemindes atved repatriantus

17. martā Liepājas ostā ienāca “Stena Line” prāmis, kas no Trāvemindes atveda 91 pasažieri, no kuriem 28 bija kravas automašīnu vadītāji, bet pārējie pārvietojās ar vieglajām automašīnām vai uz savu dzīvesvietu tika nogādāti ar pašvaldības nodrošinātu transportu. Prāmja operators “Stena Line” veica pasažieru apzināšanu un informēšanu pārbrauciena laikā uz prāmja, lai noskaidrotu tālāko pārvietošanās maršrutu un izskaidrotu esošo situāciju. Visi pasažieri ar savu parakstu apliecināja, ka nekavējoties atgriezīsies savā dzīvesvietā un ievēros noteikto 14 dienu karantīnu. Prāmja pasažierus Liepājas ostā sagaidīja Valsts

robežsardzes darbinieki. Pasažieri, kuri nebrauca ar savu transportlīdzekli vai brauca ar vieglo auto, tika pavadīti uz robežkontroles ēku, kur Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta un Centrālās laboratorijas darbinieki veica testus uz Covid-19. Savukārt kravas automašīnu vadītājiem bija jārīkojas atbilstoši MK 2020. gada 13. marta rīkojuma Nr.104 4.12.3. punktam, kas nosaka, ka transporta pārvadājumu pakalpojumu sniedzēju darbinieki var turpināt ceļu, ja viņiem nav novērojamas akūtas elpošanas ceļu infekcijas pazīmes un viņi nav atzīti par kontaktpersonām, ja vien paši to nevēlas. ■

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde izsolīs piecus kuģus

Liepājas SEZ pārvalde turpina īstenot pārdomātus organizācijas iekšējās struktūras darbības efektivitātes uzlabošanas pasākumus, lai nodrošinātu produktīvāku un efektīvāku saimniecisko darbību. Jau 2017. gadā tika sāktā Liepājas SEZ pārvaldes īpašumā esošās flotes modernizācija un uzbūvēts moderns loču kuģis “Ausma”, bet loču kuģis “Pilots 4” tika pārdots izsolē. Šobrīd Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde publicējusi izsoles noteikumus pieciem kuģiem ar augšupejošu soli – “Austra” (1989), “Gunta” (1981), “Kapteinis Grants” (1981), “Klints” (1968) un “Namejs” (1969). Pēc kuģu pārdošanas Liepājas SEZ pārvaldes pārraudzībā

esošo funkciju nodrošināšanu uz saimnieciski izdevīgiem nosacījumiem, proti, loču, hidrogrāfijas, velkoņu, avārijas seku likvidēšanas un citus pakalpojumus nodrošinās kā ārpakalpojumu. Lai Liepājas SEZ pārvalde varētu ilgtspējīgi pildīt attīstības plānā izvirzītos mērķus, 2018. gadā tika sāktā pārvaldes iekšējās organizatoriskās struktūras darbības un funkciju efektivitātes izvērtēšana. Liepājas SEZ pārvaldes funkciju un procesu efektivitāti vērtēja gan starptautiskā auditoriā kompānija “Ernst&Young/Eversheds Sutherland Bitāns”, gan pārvaldes struktūrvienību vadītāji, kas sagatavoja priekšlikumus, kā nākotnē strādāt efektīvāk un saimnieciski izdevīgāk. ■

Liepājas ostā ieviesti stingri drošības pasākumi

Nemot vērā valstī izsludināto ārkārtas situāciju, lai ierobežotu Covid-19 tālāku iespējamu izplatību, Liepājas SEZ pārvalde noteikusi papildu drošības pasākumus uz nenoteiktu laiku līdz turpmākajam rīkojumam. Saskaņā ar Latvijas valdības pieņemto lēmumu no 2020. gada 17. marta līdz turpmākajam rīkojumam tiek slēgti starptautiskie pasažieru pārvadājumi no Latvijas un uz Latviju. Tas nozīmē, ka noteiktajā laika periodā pasažieru pārvadājumus neno drošinās arī “Stena Line” prāmja līnija Trāveminde – Liepāja.

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde turpina nodrošināt pakalpojumus, stingri ievērojot drošības pasākumus.

Loči un citi ostas darbinieki, kuri savu darba pienākumu dēļ nevar izvairīties no tikšanās ar kuģu apkalpes locekļiem, ir apgādāti ar individuālās aizsardzības un dezinfekcijas līdzekļiem, kā arī informēti par citiem drošības pasākumiem.

Visas darbības, kas saistītas ar kravu apkalpošanu un kuģu apriti, jāveic, maksimāli samazinot personu fizisko saskari.

Liepājas SEZ pārvalde ir informējusi kravas kuģu aģentus par veicamajām darbībām pirms kuģa ienākšanas ostā, tostarp jāsniedz precīzas ziņas par kuģa apkalpes sastāvu un visu apkalpes locekļu veselības stāvokli.

Liepājas SEZ pārvalde ir ierobežojusi apmeklētāju pieņemšanu Liepājas SEZ pārvaldes administratīvajā ēkā un aicina iespēju robežās visus jautājumus risināt elektroniski vai sazinoties pa telefonu ar nepieciešamajiem speciālistiem. ■

Jūrniki un viņu hobiji

Patiesībā suns izvēlas cilvēku, ne otrādi

Kuģu mehāniķa Normunda Kurcijkaviča un viņa ģimenes hobijs un mīlestība ir Bernes ganu suņi. Šos lielos, pūkainos trīskrāsu "rotaļu lāčus" ar tradicionālo balto Šveices krustu uz krūtīm nemīlēt nemaz nav iespējams, taču kā jebkura dzīva radība, kas ienākusi ģimenē uz palikšanu, tie sagādā daudz darba un rūpju, un tā ir atbildība visa suņa vai cilvēka mūža garumā.

"Tie ir vienkārši fantastiski suņi! Sākotnēji tā bija sievas ideja. Sākām ar vienu, viņa vārds bija Portobello (Porto), nebijām plānojuši iet uz izstādēm, bijām iecerējuši dīvānsuni," atceras Normunds.

Ar vienu vien tomēr nepietika, un tā suņu skaits Kurcijkaviču ģimenē ir bijis mainīgs. Vienubrīd kopā ar kucēniem bijuši 16 suņi! Pašlaik ģimenē dzīvo divi bernieši – 10 gadus vecs pensionēts suņu kungs Vulfis un piecus gadus jauna dāma Marta, bet pavisam 15 gadu laikā Normunda ģimenei bijuši 9 vai 10 pieauguši suņi.

Diemžēl Bernes ganu suņa mūžs parasti ir īss. "Kritiskais vecums ir pieci gadi. Liela daļa suņu šajā vecumā dodas uz citiem medību laukiem. Visbiežāk nāves iemesls ir dažādi audzēji, var teikt, ka šiem suņiem tā ir ģenētiska kaite. Suns jau neko nesaka, šķiet, ka viss ir kārtībā, un tad, kad var pamanīt, ka kaut kas tomēr nav labi, tad jau ir par vēlu. Mūsu pensionārs ir viens no izņēmumiem, viņa veselība nav ideāla, suns klibo, dodam zāles katru dienu, sausās barības vietā barojam ar gaļu un biezpienu un priecājamies, ka viņš joprojām ir kopā ar mums," stāsta Normunds.

Bernes suņi nebaidās no ziemas aukstuma, jo, dzīvojot laukā, viņi uzaudzē sev kārtīgu ziemas vilnu. "Tagad abi mūsu suņi dzīvo mājā, taču mums ir bijuši tādi, kuri vispār atteicās nākt iekšā. Suņiem bija sabūvēti voljēri, kuros viņi jutās pilnīgi apmierināti. Dzīvojot mājā, suns labprāt iekāptu arī gultā, taču to mēs



nepieļaujam, un patiesībā gulēšanai viņi sameklē vēsākās vietas, kur jūtas labi. Bernes suņi nav sargi, taču izskatās gana iespaidīgi, ja uzrej, tad svešs cilvēks jūtas nepatīkami. Taču viņi nekad nekož un neplosa, augstākais, var svešinieku pabakstīt ar purnu vai paņemt aiz bikšu staras un papurināt. Ja suns redz, ka saimnieks ar svešinieku runā draudzīgi, tad arī viņš kļūst draudzīgs. Bernes ganu suņi ir īsti ģimenes suņi, viņus var salīdzināt ar labradoriem retrīveriem, tomēr bernieši ir tādi kā prātīgāki," skaidro Normunds un piebilst, ka dzīvokļa suns bernietis gan nav.

Kurcijkaviču ģimenē dzīvojuši arī divi garspalvainie takši, gan piedalījušies

izstādēs, gan sagādājuši daudz prieka, un par takšiem Normunds saka tā: "Kolosāls, taču pilnīgi traks suns! Ar lielajiem tomēr ir vieglāk, viņi ir klausīgāki."

Ar pirmajiem suņiem saimnieki gāja uz suņu skolu, jo gan aktīvistam taksim, gan masīvajam bernietim jāapgūst visi labas uzvedības smalkumi. "Suņu skolā patiesībā gan māca saimniekus. Vēlāk, tad jau paši zinājām, kas jādara. Suns ir bara dzīvnieks, dzīvojot kopā ar cilvēkiem, viņš mēģina noskaidrot, kurš tad būs bara vadonis, kurš dominēs. Sunim ir jāiemāca saprast, ka galvenais tomēr ir cilvēks. Ja suņu ir daudz, tad viņiem ir pašiem savs bars un viņi nemēģina dominēt pār cilvēku. Suņu barā vadonis parasti ir kuce. Mūsu suņu bara vadone Līna nodzīvoja garu mūžu. Viņai tika taisīta mugurkaula operācija, atteica pakalpojumus. Mēs iemācījāmies nēsāt kucīti aiz pakajas, ar priekšskājām viņa staigāja pa zemi. Suns tomēr ir smags, man vēl nekas, sievai bija grūtāk. Tad aizbraucām vasarā pie ezera, kopā ar suni gājām peldēt, un pakalpojam atkal sāka kustēties! Pamazām attīstījās muskuļi, un Līna atkal sāka staigāt! Kaut gan viņa jau tad bija cienījamā vecumā, tomēr nodzīvoja vēl divus gadus."

"Kucēni mūsu suņu meitenēm nav regulārs pasākums, tie nav arī mūsu bizness, var teikt, ka tie tiešām ir hobijs, pašu priekam. "Kaifs" ir no paša procesa. Protams, suņu pārošana ir stingri reglamentēts process. Kuce, kuru plānots izmantot vaislai,

pedalās izstādēs, viņai tiek veiktas dažādas pārbaudes, testi. Īpaša uzmanība tiek pievērsta locītavām, ja ir locītavu problēmas, tad vairoto nedrīkst. Bernieši ir lieli, smagi, turklāt ļoti ātri aug, locītavām jābūt spēcīgām un veselām, bet locītavu problēmas viņiem mēdz iedzimt. Klubā tiek piemeklēts piemērots suns, un atkal viss atbilst stingriem noteikumiem – ja kuce ir maza auguma, tad sunim jābūt lielākam, un otrādi – lielai kucei tiek piemeklēts mazāka auguma suns. Tiek vērtēts krāsojums – ja kucītei kažokā vairāk baltās krāsas, tad sunim jābūt ar mazāku baltumu, un tā tālāk. Kad jau tas viss ir zināms, tad nereti paši izstādēs ievērojam – ā, šis suns būtu tā nekas! Protams, ļoti rūpīgi tiek pētīti ciltsraksti, lai tajos nebūtu radnieku, tiek arī vērtēti, kādi čempioni bijuši abiem suņiem senčos.

Kucīti parasti ved "precībās" pie suņa. Mēs esam braukuši gan pa Baltijas valstīm, gan uz Slovēniju. Iepriekš jāveic asinsanalīzes, jāzina, kad ir pareizās dienas. Un mēdz gadīties arī tā, ka abi suņi satiekas un vienkārši nepatīk viens otram, un viss! Neko tur nevar izdarīt. Ir arī variants, kad tiek veikta mākslīga apaugļošana klīnikā, tad materiāls tiek sūtīts no vienas klīnikas uz otru. Mēs gan šādu variantu neesam izmantojuši," skaidro Normunds.

Kucēni – tās ir negulētas nakts un smags darbs, gluži kā ar mazu bērnu. Ja suņa mamma kaut ko nedara, tas jādara cilvēkiem. Piemēram, kucēnam regulāri jāmasē vēderiņš, arī tad, ja metienā ir divpadsmit kucēnu. Jākontrolē, lai barošanas reizē katrs mazulis tiktu pie mammas pupa, turklāt kucēni pie pupiem jāmaina. Ja piena nav vai tā ir par maz, tad jāvēra putriņas un katrs suņa bērns jāpabaro. Kad kucēni sāk iepazīt apkārtni pasauli, tos jāsāk socializēt. "Pie mums tad nāk ciemos kaimiņi ar maziem bērniem – tāda abpusēja saskarsme ir nepieciešama gan bērniem, gan suņiem. Starp citu, Porto mēs vedām pie slimajiem bērniem. Viņš bija ļoti mierīgs, pašapzinīgs, viņš ar bērniem, var teikt, strādāja, un viņam tas patika. Taču, pusi dienas pavadījis kopā ar slimajiem bērniem, viņš mājās vienkārši nokrita un gulēja līdz nākamās dienas rītam, tik daudz savas enerģijas bija atdevis."



Diemžēl ne visi suņu īpašnieki suņu vairošanas problēmai pieiet tik atbildīgi. Gadās, piemēram, kucītei "sagrēkot", un tad reklāmās parādās sludinājumi, kas piedāvā "Bernes ganu suņus" par lētu naudu. "Esmu dzirdējis, ka cilvēki jautā, kādēļ kucēni ir tik dārgi. Dārgi ir tad, ja viss process ir caurspīdīgs, ja ir iespējams uzzināt visu par kucēna vecākiem un tālākiem senčiem, ja kucēni ir veseli un atbilst standartiem. Ja cilvēki tiešām grib labu kucēnu, viņi piesakās klubā, interesējas, kad būs metiens. Kad kucēniem ir apmēram mēnesis, tad brauc pirmo reizi iepazīties. Mēs neatdodam suņukus cilvēkiem, kuri pirms tam nav bijuši mūsu mājās, nav iepazīnušies. Gadās arī, ka mēs kucēnu nepārdodam, ja redzam, ka tas nebūs īstais saimnieks. Šiem suņiem vajag mīlestību, vajag ciešu komunikāciju ar cilvēku, vajag just cilvēka rokas, kas glauda un bužina, vajag skatīties acis, parunāties. Gadās, ka kuce rej un neļaiž cilvēkus klāt kucēniem, un tas nav bez iemesla. Gadās, ka neviens kucēns nenāk klāt atbraukušajam cilvēkam. Patiesībā jau suns izvēlas saimnieku, nevis otrādi," uzsver Normunds.

Visbiežāk kontakts ar kucēnu jauniešiem saimniekiem saglabājas – iznāk gan tikties izstādēs, gan "bērni"

brauc ciemos, notiek saziņa, tiek sūtītas bildes. Tie ir cilvēki ar kopīgām interesēm, tā ir tāda visaptveroša suņu un cilvēku komunikācija.

Arī izstādēs, kas saimniekiem ir nopietns darbs, suņiem lielākoties ir izprieca, pieraduši pie izstādēm, viņi tās uztver kā lielu "tusiņu". Izstādēs tiek pārbaudīts pilnīgi viss – krāsa, kažoks, kustības, locītavas, zobi. "Sunim jābūt stāvēt pareizā pozā, visam augumam jābūt noteiktos leņķos. Mierīgi jānostāv vismaz minūti. Tad tiesnesis nāk klāt, apskatās suni tuvumā, pagluda, apskatās zobus. Ja suns izrāda agresivitātes pazīmes, seko diskvalifikācija. Suņa izturēšanās ir svarīga – tam jābūt brīvam, nepiespiestam, jo bernietis jau nav dienesta suns. Protams, tiek vērtēts arī, kā suns saprotas ar saimnieku, kā klausas saimnieku, kā iet un kā skrien.

Piedaloties izstādēs, jāreķinās ar to, ka gandrīz visas brīvdienas būs aizņemtas. Ir jāsavāc zināms uzvaru skaits, lai kļūtu par Latvijas čempionu, tad par Baltijas čempionu. Suņi tiek vērtēti pa grupām, sākot no kucēniem un beidzot ar veterāniem. Tas ir interesanti un aizraujoši, bet nav ne viegli, ne vienkārši. Protams, ne visi suņu saimnieki grib ar to nodarboties un ne visiem to vajag."

Bernes ganu suņu šķirne sākotnēji radīta kā darba suņi. Vēl tagad Šveicē tiek rīkotas krāšņas sacensības, kurās bernieši velk ratiņus ar piena kannām. Turklāt, kā jau tas redzams šķirnes nosaukumā, tie ir arī ganu suņi. Normunds atceras kādu gadījumu. Ejot pastaigās ar Porto, regulāri sanācis iet garām vietai, kur ganījās aitas. Suns par tām parasti nav licies ne zinīs, bet reiz tomēr senču instinkts nostrādājis, un suns, kurš nekad iepriekš to nebija darījis, sadzinis visas aitas aplokā. "Viņu nebija iespējams atsaukt, viņš rīkojās ļoti profesionāli un pārliecināti, protams, nevienai aitai neko ļaunu nenodarot. Kad bija beidzis, atgriezās pie mums ļoti apmierināts ar sevi," atceras suņa saimnieks.

Tomēr mūsdienās Bernes ganu suņa galvenais uzdevums ir mīlēt savus saimniekus un sāņemt pretmīlestību, gādāt pozitīvas emocijas un vairoto labestību. ■

“Latvijas jūrnieceības gadagrāmata” 27. reizi dodas pie saviem lasītājiem



“Latvijas jūrnieceības gadagrāmata 89/90”. Sāku lasīt un aizrāvos. Lai gan iznākusi pirms trīsdesmit gadiem, arī šodien to var lasīt ar lielu interesi: pirmās jūrskolas Latvijā, pirmās latviešu kuģniecības sabiedrības, par Latvijas brīvvalsts kara floti, raksti par Valdemāru un Dālu, par topošās Latvijas jūrnieceības izglītības akmeņainajiem dibināšanas ceļiem. Tieši gadagrāmata bija pirmā, kas pavēra jaunu lappusi Latvijas jūrnieceības publicistikā. Cilvēki, notikumi, fakti, skaitļi, liecības, pārdomas, kritika, slavinājumi, sentiments, cerības, prieks un sāpju kliegzieni – tas viss gandrīz vienpadsmit tūkstošos lappušu, rakstos un fotogrāfijās trīsdesmit gados izdotajās nu jau 27 gadagrāmatās.

Atmiņu stāsti, vēstures izpētes materiāli, intervijas, gada notikumi, un, gadiem ejot, katra gadagrāmata ir kļuvusi gluži vai par enciklopēdisku izdevumu. Zelta vērtē ir gadagrāmatas uzticamie autori, kuri, katrs strādājot savā jomā un rakstot par savu tēmu, kopā veido grāmatas saturu. Gints Šīmanis, Ilze Bernsone, Iveta Erdmane ir tie autori, kuru rakstus var lasīt no pirmā grāmatas izdevuma, pēc pāris gadiem viņiem piepulcējās Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja speciālisti Aigars Miklāvs, Andris Cekuls un Inta Kārklīņa, pirms dažiem gadiem jaunais vēsturnieks Dāvis Beitlers, kurš 2019. gadā ieguva Latvijas lepnuma balvu un pats par sevi saka: “Ar tām lietām, kurām pieķeros, es parasti esmu apsēsts.” Patiesībā tādi apsēsti esam mēs visi – Uģis Kalmanis, Sarma Kočāne, Normunds Smaļinskis, kuri ir pastāvīgie autori, un arī tie, kuri gadagrāmatai ir uzrakstījuši tikai vienu rakstu, bet no sirds. Un

Gadagrāmatas autoru kolektīvs.



Pirmais gadagrāmatas redaktors Arvis Pope.



kur tad uzticamie cīņu biedri – Valda Rūtiņa un Kaspars Vēveris. Jokojot sevi saucam par *Bermudu trijstūri*: Valda Ķengaragā, Kaspars Čiekurkalnā un es Ķekavā. Mēs katrs darām

savu darbu, lai gadagrāmata izskatītos tieši tāda, kā tā nonāk pie sava lasītāja. Valda un Kaspars ir tie, bez kuriem gadagrāmatā viss nenostātos savās vietās (un tas attiecas arī uz žurnālu “Jūrniece”). Pateicoties Valdai, gluda kļūst rakstītāju reizēm neveikli pateikta doma un aizmirsts komats atrod savu vietu, bet Kaspars gluži kā burvju mākslinieks maketā saliek tekstus kopā ar bildēm. Taču svarīgāka par visu ir pārliecība – es kā redaktore uz viņiem varu paļauties, jo varu būt droša, ka visu pagūsim izdarīt laikā.

Kad gadagrāmatas redaktors bija Arvis Pope, viņš stingri turējās pie principa: ostiniekam pašiem jāraksta par ostām, pedagogiem par

UZZIŅAI

“Latvijas jūrnieceības gadagrāmata” iznāk kopš 1989. gada, un šajos gados tā piedzīvojusi 27 izdevumus, četras reizes ir izdotas divu gadu apvienotās gadagrāmatas: 89/90, 95/96, 97/98 un 99/2000. No 1989. līdz 1993. gadam LJG izdeva Latvijas Kultūras fonda Jūrnieceības vēstures kopa, bet kopš 1994. gada – Latvijas Jūrnieceības savienība.

izglītību, tieši tāpat visiem pārējiem – katram par savu nozari. Ja pirmajos gados tas vēl gāja cauri, tad ap kādu piekto gadagrāmata redaktoram arvien grūtāk nācās pierunāt, lai ostu pārvaldnieki paši rakstītu rakstus. Katram bija savi darbi, savas problēmas, tāpēc nekas cits neatlika – bija vien no šīs iecerās jāatsakās, un žurnālistiem nācās atrotīt piedurknes, uzasināt zīmuļus un diktofonos spēt mainīt baterijas. Un tapa sarunas ar valsts prezidentiem (dažiem), satiksmes ministriem (visiem), valsts sekretāriem, departamentu vadītājiem, ostu pārvaldniekiem, pilsētu mēriem, administrāciju un izglītības iestāžu vadītājiem, kompāniju direktoriem, prezidentiem un valdes locekļiem, komandieriem un ierindniekiem, kapteiņiem un kuģu mehāniķiem, topošajiem, esošajiem un pelnītā atpūtā atvaļinātajiem speciālistiem. Stāsti rindojās cits aiz cita, notikums sekoja notikumam, un viena gadagrāmata pēc otras iemūžināja notikumus un cilvēkus tajos. Gadagrāmata ir laikmeta spogulis, tāpēc par Latvijas Jūrnieceības savienības, Latvijas Jūras akadēmijas, Latvijas Jūras administrācijas dibināšanu, dažādiem procesiem, vakardienu un šodienu var uzzināt, ja palapo pirmo, piekto, desmito un visas citas grāmatas.

Jubilejas reizēs allaž gribas atskatīties vēsturē, atrast vēl ko nepublicētu, kādu jaunu atziņu, varbūt negaidītu vēsturisku pavērsienu, kādu vēl neaprakstītu notikumu, bet ik gadus, rakstot gadagrāmatu, autoru kolektīva uzdevums ir dokumentēt aizvadītā gada svarīgākos jūrnieceības notikumus, tikties ar jūrnieceības nozares ļaudīm, iemūžināt šī mirkļa realitāti, kas tūlīt gan pārtop par vēsturi. Dokumentējot jūrnieceības notikumus un cilvēkus jūrnieceībā, vienmēr vissvarīgākā atziņa ir: mūs sagaida izcila nākotne tad, ja mēs ar cieņu izturēsimies pret savu vēsturi un reizēm varbūt arī mācīsimies no tās kļūdām. Taču tas nekādā gadījumā nenozīmē dzīvot pagātnē, bet gan, turot godā mūsu bagāto jūrnieceības vēsturi, darīt visu, lai Latvijas jūrnieceībai būtu izredzes uz vēl bagātāku nākotni. ■

Anita Freiberga

Šī tik bīstamā migla...

1937. gada februāra pirmajās dienās angļu tvaikonis “Lancer” uzņēma Londonā un Ņūkāslā kravu, lai ar to dotos uz Rīgas ostu. Uz kuģa uzkrautajās 500 tonnās preču bija 1000 kastes apelsīnu, 60 traktoru un vēl asfalts. Kapteinis devās ceļā, pat nenojaušot, ka līdz Rīgai kuģis nekad nenonāks... Pie Dānijas krastiem spēji uznāca ļoti stipra migla, un kuģis uzskrēja klintīm. “Lancer” priekšējā daļa strauji pieplūda ar ūdeni. Kad atsteidzās glābēji, kuģa liktenis jau bija izlemts. “Kuģi uzskata par neglābjamu, jo tā korpuss pret klintīm stipri sadragāts,” tā tobrīd raksta laikraksts “Jaunākās Ziņas”. Par laimi apkalpei izdevās izglābties, kuģis un krava bija apdrošināti, turklāt daļu kravas izdevās glābt, bet jūra paņēma savu daļu, jo acīmredzot tajā vietā, kur “Lancer” uzdūrās klintīm, nebija nekādu jūrniekus par briesmām brīdinošu iekārtu...

Miglas briesmu mazināšanas pasākumi

Miglains laiks nav tikai pie Dānijas krastiem, kuri izrādījās liktenīgi angļu tvaikonim “Lancer”, biezas miglas ir vērojamas arī pie mūsu krastiem Baltijas jūrā. Lai uzlabotu kuģošanas drošību, jau 1929. gada rudenī Rīgas ostas ieejā pie rietumu mola gala tiek uzstādīta jauna miglas taurē. Tās signāli dzirdami četrus jūras jūdžu attālumā. Iekārta izmaksājusi ap 14 000 latu, un jauno tauri laidīšot darbā no 1. novembra, ziņo izdevums “Jūrnieks”.

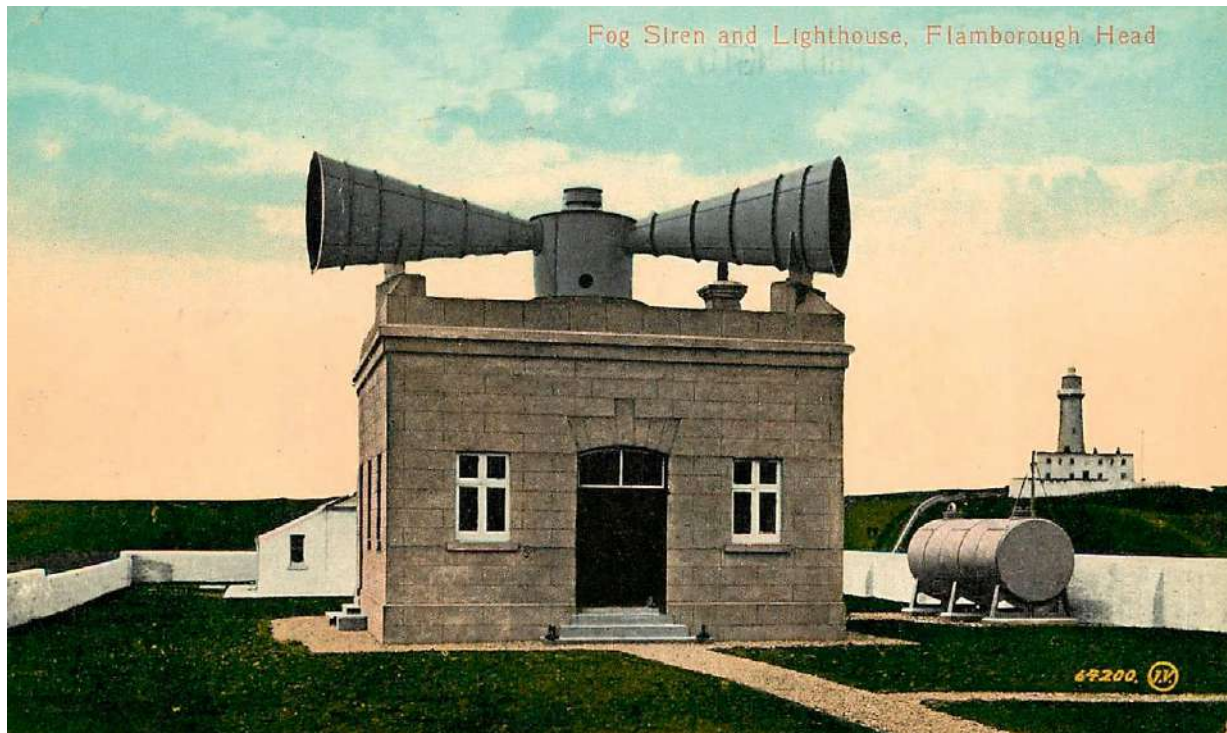
1926. un 1927. gadā tiek domāts par Akmeņraga bākas paplašināšanu. Jūrnieceības departaments paredzējis šeit uzstādīt jaunu ārzemēs iegādātu miglas tauri. Tā atradīsies atsevišķā mājā un tiks darbināta tikai ar vienīgi miglas laikā, līdzīgi kā tā, kura jau darbojas Kolkas raga bākā.

Brīdinošā sirēna Kolkā tiek iecerēta jau 1922. gadā un paredzēta darbībai, kad bākas ugunis nav saredzamas. Sirēnas kauciens būs dzirdams jūrā 20 verstu lielā attālumā. Šādas

automātiskas iekārtas ierīkošanai būs vajadzīgas mašīnas, motori un aprīkojums, kas jaunajai Latvijas valstij izmaksā 1 260 000 rubļu. Tobrīd jāsteidz atjaunot arī karā bojātā Mērsraga bāka, tas papildus izmaksās 600 000 rubļu. Kuģu ceļu drošības nostiprināšanai tobrīd nepieciešami lieli finanšu ieguldījumi. Bet darbi kuģošanas drošības uzlabošanai tiek veikti visai ātri. Jaunās iekārtas Akmeņraga bākai tiek pirkta Zviedrijā un jau 1927. gada aprīlī ir saņemtas uzstādīšanai.

Protams, ka Kolkas bākai vienmēr pievērsta īpašu uzmanību. Te ir gan negaidītas un straujas vēju maiņas, gan bīstamas straumes. Reizēm pat ir tā, ka Dižjūra tinas biezos miglas vālos, bet turpat blakus virs Mazjūras spīd spoža saule un debesīs ir koši zilas, un Kolkas bākas salīņa ir uz robežas starp miglu un skaidru laiku vai arī pilnīgi zudusi skatienam kā pelēkā necaurredzamā vatē ietīta. Lai uzlabotu drošību šajā bīstamajā vietā, 1938. gada oktobrī turp dodas sevišķa jūrnieceības departamenta

►►► 40. lpp.



▶▶▶ 39. lpp.

komisija ar ļoti īpašu un svarīgu misiju. Tai ir jāapskata un jāpieņem jaunbūvētā mūra mašīnmāja, kurā novietotas mašīnas, kas ražos elektrību radiobākas vajadzībām, atradīsies gaisa kompresors miglas taures vajadzībām un dzīvokļi bākas tehniskajiem darbiniekiem. Lūk, kā tiek aprakstīta miglas taures darbība pēc gada: "Bez bākas, radiostacijas un darbinieku dzīvokļiem uz mākslīgās saliņas atrodas arī varenā miglas taure, kuru iedarbina saspīests gaiss. Taure rēc miglas laikā ik pēc minūtes, un tad uz bākas ir gatavā pekle." Lasot šīs rindas, mums tagad grūti iedomāties, kāda bija sajūta bākas apkalpei, ja miglas taure bez pārtraukuma darbojās diennakti vai ilgāk. Vēl deviņdesmito gadu vidū Kolkas bākas apmeklētāji varēja redzēt arī uz salas mūra uzstādīto miglas zvanu, kurš acīmredzot varēja tikt darbināts, ja nu miglas taure kādu tehnisku iemeslu dēļ nespētu veikt savu svarīgo pienākumu. Vai arī tolaik, kad uz bākas saliņas miglas taures vēl nebija.

Starpkaru periodā bīstamajos Ovišu sēkļos atradās ugunskuģis ar deviņu cilvēku apkalpi. Arī uz tā bez bākas uguns ir iekārtas, kas tiek

izmantotas miglas laikā. Lūk, kā tās apraksta žurnāls "Atpūta" 1938. gadā: "Sliktāk klājas miglas laikā, kad saredzamība vāja un bāku ugunsis nav redzamas. Bet arī tad ugunskuģis atvieglo orientēšanos, noraidot skaņu signālus ar miglas tauri vai zvanu un arī radio signālus. Miglas taures spēcīgās skaņas rada ar saspīestu gaisu, kuru sūknē kuģa telpās iebūvēti divi spēcīgi naftas motori. Skaņu signālus noraida arī ar elektrisku zemūdens zvanu. Zvana ierīce noraida signālus zem ūdens, un skaņu viļņi izplatās tikai ūdenī. Šos signālus var uztvert kuģi, kuriem zemūdens daļās būvētas attiecīgas uztvērēja ierīces." Kā redzam, attīstoties teknikai, miglas taures vairs nav vienīgais risinājums, kā brīdināt kuģus par bīstamību. Ir radiobākas, ir zemūdens skaņu iekārtas, taču nelielie kuģi, jahtas un zvejas laivas ar šādām smalkām un dārgām iekārtām nav apgādātas. Tām jāpaļaujas tik uz miglas taurēm un skaņu signāliem, kas uzverami ar jūrnieka ausi.

Kuģi un zvejas laivas miglā

Rakstnieks un žurnālists Vilis Veldre, kurš pirms kara piedalījies mūsu tirdzniecības kuģu braucienos arī pāri okeānam, teiksmaini apraksta

notikumus pie Ņūfaundlendas krastiem. "Okeāna otrā krastā miglas laikā kuģus apdraud ne vien bīstamas klintis, bet arī klaiņojoši ledus lauki un aisbergi. Tā kāds tvaikonis, atrazdamies biežā miglā un ik pa divām minūtēm darbinādam miglas svilpi, bet nesaņemdam nekādu atbildi no citiem kuģiem vai krasta bākām, teju uzduras bīstamām klintīm. "Pilnu jaudu atpakaļ!" iesaucās kapteinis, pieskrēja telegrāfam un nospieda rokturi uz leju. Viņš bija ieraudzījis kuģim pretī miglas pelēkumā parādāties kaut ko tumšu. Kuģis gāja taisni virsū melnai klintij, kaut gan propellers, baltas putas maldams, pūlējās to atturēt. Kuģa gaita gan kļuva lēnāka, taču baigais kalns, kas nule bija izaudzis no jūras dziļumiem, nāca ik brīdī tuvāk un auga augumā. Jau tūdaļ vadnis atdursies bangu noskalotā akmens sienā un kuģa dzelzs plāksnes atsprāgs no kniedēm ar dunīgu krakšķēšanu. Kuģis apstājās divus metrus no klints un gausi vilkās atpakaļ."

Šoreiz kuģim laimējās, tas izvairījās no traģiskas bojāejas. Biezā migla izklīda tik nākamās dienas pēcpusdienā, taču vēl tika saņemti ziņojumi par Kanādas krastiem tuvu esošiem ledus kalniem. Kuģis atkal iekļuva

miglā un brauca starp bīstamiem peldošiem lediem. Sardzes vīri dzirdēja kaut kur tālumā skanam miglas tauri un pat šāvienus. Taču tad viss norima, un kuģis slīdēja cauri ellainām sliedēm uz ūdens virsmas. To pamana sardzes vīrs un stūrmanis. Abi nospriež, ka te laikam gadījies kāda klizma un kāds kuģis varbūt pat gājis bojā. Kuģis meklē kādu bojā gājušo vai ko citu, taču neatrod, līdz uzspīd saule un jūrniki ierauga spožu ledus kalnu. "Un šurpāk uz kāda ledus gabala bija saskatāms kaut kas melns, ko tālskatā varēja pazīt par cilvēku. Melnums stāvēja ieplestām kājām un plātīja rokas. Pēkšņi tas pakrita un tajā pat mirklī, nelielajam ledus gabalam savīlīstot, iekrita ūdenī un pazuda skatam. Kad kuģis piebrauca tai vietai, kur bija redzēts cilvēks, tur it nekas vairs nebija ieraugāms. Tikai ledus gabali peldēja, cits gar citu berzēdamies vai cits no cita attālinoties." Kas tas bija par kuģi un cilvēku, mēs tā arī nekad neuzzināsim. To nezinaš ne šo rindu autors, ne aculiecinieks Vilis Veldre, ne lasītājs.

Biezas un pēkšņi uznākušas miglas neapdraud tikai lielos tvaikoņus tālos braucienos okeāna otrā krastā, smagi un grūti klājas arī mūsu pašu zvejniekiem, kuri devušies zvejojot plekstes un mencas tepat netālu no krasta. Lūk, kā situāciju apraksta laikraksts "Kurzemes Vārds" 1938. gada 16. novembrī: "Jūrā Liepājas apkārtnē divas dienas un nakts bija ļoti bieža migla. Pirmdien biežās miglas dēļ dabūja palikt mājā visa Liepājas plekšu zvejnieku flotile. Biezā migla pārsteidza vairākus mencu zvejniekus. Motorlaivas nomaldījās un nevarēja atrast tirdzniecības ostas vārtus. Zvejnieki saka, ka miglā bijis tumšs kā maisā. Lai kuģi nesabrauktu motorlaivas un nenotiktu sadursmes, pastāvīgi laiduši darbā miglas taures. Arī kuģi pienāca ar lieliem novēlojumiem. Kuģinieki ziņo, ka biežā migla klājusi visu Baltijas jūru. Vācu tv. "Piteelf" iebruca novēlojies par 8 stundām, tv. "Franc Rūdofs" pienāca ar 15 stundu ilgu novēlošanos. Vakar pienāca daži tvaikoņi pēc 25 stundu ilgas novēlošanās. Dažas motorlaivas, kurām bija palaimējies ievākt izmesto zvejas spaili, pārveda 2–3000 klgr. mencu. Bagāto lomu dēļ vakar cenas zivīm krita. Vairumā pērkot no

laivām, mencas vakar pārdeva par 7–10 snt. klgr. Miglas dēļ uz reņģu zveju bija izbraukušas tikai 4 motorlaivas, bet atgriezās ar tukšiem un saplosītiem tīkliem. Vakar migla noskaidrojās un zvejnieki devās jūrā."

Tostarp pagājušā gadsimta trīsdesmitajos gados jau tiek uzskatīts, ka lielajiem tvaikoņiem nevajadzētu būt apdraudētiem miglas laikā. Tā viens no tā laika dižākajiem tvaikoņiem "Bremene", kurš no Brēmerhāfenes dodas regulāros braucienos pāri Atlantijai uz Ņujorku, ir labi aprīkots, un miglas gadījumā uz kuģa tiek veikti īpaši drošības pasākumi: "Pa lielākai daļai lielos Amerikas līnijas tvaikoņos braukšana ir ērta un droša. Bet daudzkreiz stipri to traucē, it īpaši pie Ņufaundlenda salām, bieža migla. Ik 2 minūtes reizi tad atskan drausmīgas miglas taures, un kap-

Pastāv īpaša starptautiska miglas signālu sistēma, kas jāievēro visiem tvaikoņiem, buriniekiem un mazākiem peldlīdzekļiem. Jādarbina arī miglas zvani, ja nav mehāniski darbināmu sirēnu.

Un tomēr nelaimes notiek...

Lai cik izveicīgi būtu jūrniki, bieža migla reizēm atnes pamatīgas nelaimes arī mūsu piekrastē. Tā 1938. gada jūlijā Pāvilostas iedzīvotājus kādā pēcpusdienā satrauca spēcīgas sirēnas skaņas no jūras puses. Jūrā pie dienvidu mola sēklī bija uzskrējis vācu tvaikonis "Batia", kurš ar papīrmalkas kravu gāja no Somijas uz Klaipēdas ostu. Kad biežā migla sāka izklīst, kuģim devās palīgā vietējie zvejnieki un velkoņi "Austra" un "Valdemārs" no Liepājas



teinim un dežurējošiem virsniekiem tad grūts darbs un liela atbildība. Uz visiem mastiem atrodas vērotāji, visi varenie vāki, kas atdala vienu kuģa daļu no otras, ir cieši aizvērti, laivas un glābsšanās rīki arvienu vislabākā kārtībā un ātri un ērti var tikt izmantoti. Arvienu viss gatavs katram gadījumam. Pēdējos gados novērošanas pajēmiņi un aparāti ir stipri papildināti un izsmalcināti, tā ka arī miglā nu jau diezgan droši var braukt. Arī signālizācija ar cietzemi kļūst arvienu ērtāka, tā ka kuģniecība top arvienu drošāka." Tā savos iespaidos no tvaikoņa "Bremene" komandtilta dalās laikraksta "Latvijas Jaunatne" korespondents 1932. gadā.

ostas. Vietējiem zvejniekiem ar kuģa enkura ieviešanu jūrā un vinčas darbināšanu pēc triju stundu ilgas darbošanās izdevās kuģi novilkt no sēkļa. Kuģa kapteinis par palīdzības sniegšanu motorlaivai izsniedza naudas balvu – vienu angļu mārciņu. Kad atbrauca abi velkoņi, kuģis jau bija gatavs turpināt ceļu uz Klaipēdu. Tam nebija bīstamu bojājumu.

Reizēm miglas sirēnas ir glābušas zvejniekus no saspiešanas un bojāejas ledos. Tā 1937. gada februārī no Liepājas loču torņa bija dzirdami miglas sirēnu signāli. No ostas izbrauca velkonis "Austra" un, kursējot



►►► 41. lpp.

pa jūru, netālu no krasta atrada ledos iesprostotas motorzvejlaivas "Aira", "Lidums" un "Stars". Bez velkoņa palīdzības tās līdz ostai netiktu. Tā paša gada martā plosījās spēcīgs sniegunis, dažu metru attālumā nekas nebija redzams. Jūrā bija dzirdami miglas sirēnu kaučieni, jo kuģi meklēja un nespēja atrast ieeju Liepājas ostā. Darbinot signālsvilpes un miglas sirēnas, loču kuģiem izdevās atrast dažus tuvākos kuģus un veiksmīgi tos ievest ostā. Kad sniegunis norima, ostu atrada arī vairākas zvejas laivas, kas nesekmīgi bija braukājušas, sliktajos laika apstākļos nespēdamas uzturēt ieeju ostā. Vēl tā paša gada novembrī miglā uz mola akmējiem uzskrējis vācu motorburinieks "Neptun", kas no Karalaučiem devās uz Ventspils ostu. Kuģa korpuss guva sūci, un tam bija nepieciešami remontdarbi ceļa turpināšanai.

Reiz pie Sārnates uznākusi liela migla un pārsteigusi jūrā plekstu zvejniekus un viņu laivu "Gauja". Pēkšņi no miglas iznirī liels kara kuģis un braucis tieši virsū. Zvejnieki iedarbinājuši miglas sirēnu, taču tā nekādu efektu nav devusi. Tikai pēdējā brīdī iedarbinot laivas motoru, zvejniekiem izdevies izbēgt no ātras nāves. Kuģis pabrucis cieši garām laivai, un aiz tā nākuši vēl trīs kara kuģi, kas devušies ziemeļu virzienā. Kuģu piederība nav minēta, tie aizgājuši neapstājoties.

1931. gadā miglas dēļ ķibeļi gadījās Latvijas tvaikonim "Evermor". Štetines jūras tiesa izsprieda, ka mūsu



kuģis vainīgs sadursmē ar vācu burinieku – mācību kuģi "Grossherzogin Elisabeth". "Evermore" kapteinis miglas laikā nelika apturēt kuģa mašīnas, dzirdot burinieka miglas sirēnu. Kad vācu burinieks parādījās no miglas, tvaikoņa ātrums bijis pārāk liels, lai novērstu sadursmi.

Pie lielām starptautiskām kuģu sadursmēm tieši miglas dēļ pieskaitāma vācu okeāna tvaikoņa "Bremen" sadursme ar angļu petrolejas kuģi jeb tankeru "British Grenadier". Sadursme notika 1930. gada aprīlī Dendšenesas tuvumā. "Bremen" bojājumi bija neievērojami, bet petrolejas kuģis dabūjis caurumu bortā, jūrā iztecējis daudz šķidruma, ievainots arī viens apkalpes loceklis. Vācu kuģa kapteinis skaidrojis, ka "Bremen" gājis tik ar triju mezglu

ātrumu, kad no miglas pēkšņi iznirī otrs kuģis un notikusi sadursme. Abi kuģi darbinājuši miglas signālus, pēc sadursmes angļu kuģa kapteinis no palīdzības atteicies un viņa smagi bojātais kuģis atkal izgaiss miglā.

Viena no traģiskākajām kuģu sadursmēm notika Ņujorkas ostas tiešā tuvumā 1956. gadā. Itāļu tvaikonim "Andrea Doria" saduroties ar zviedru kuģi "Stockholm", itāļu kuģis nogrima 250 pēdu dziļumā, bet zviedru kuģi ievietoja dokā – bija jāremontē tā sadragātais priekšgals. "Stockholm" miglas laikā ietriecās "Andrea Doria" sānos vietā. Tas notika vietā, kur ir dzīva kuģu satiksme. Pie tam abi kuģi bija aprīkoti ar modernām radaru sistēmām, un tās bija ieslēgtas. Abu tvaikoņu traģisko sadursmi pārdzīvoja arī divi pasažieri latvieši – mācītājs Juris Lamberts ar dzīves biedri Mariju. Viņi bija uz zviedru kuģa un ceļoja uz Eiropu, uz Zviedriju. Katastrofā gāja bojā 46 cilvēki, 43 no tiem uz itāļu flotes lepnuma. Izbraukšanas brīdī uz itāļu lainera bija 1706 cilvēki, uz zviedru 742. Pēc ilgām juridiskām peripetijām un tehniskām ekspertizēm par vainīgu sadursmē atzina itāļu laineri un tā kapteini. Interesanti, ka zviedru kuģis "Stockholm" tika nolaists ūdenī 1946. gadā un vēl joprojām pārvadā kruīzu pasažierus, tikai tagad tam ir cits nosaukums – "Astoria".

Tie, kuri Polijas piekrastē apmeklējuši Hēlas zemes strēli, kas šobrīd ir populāra vasaras atpūtas vieta, varbūt ir ievērojuši strēles galā augstu bāku. Pie tās savulaik atradusies nevis miglas sirēna, bet lielgabals. Lielgabalu apkalpojis no armijas atvaļināts kanonieris, kurš miglas laikā ik pa brīdim ar to šāvis. Tā tas ildzis līdz brīdim, kad kanonieris nomiris. Neviens cits vairs nav mācējis ar lielgabalu apieties, tāpēc šaušana vairs nav notikusi.

Nekas nav mūžīgs šajā pasaulē. Tā kā pēc Otrā pasaules kara masveidā tika radītas jaunas un modernas radarsistēmas un satelītnavigācija, blakus bākām esošās miglas taures tika darbinātas arvien retāk, ar laiku to remonts un uzturēšana kļuva nelietderīga, un beigu beigās par šīm varenajām taurēm palikušas vairs tikai atmiņas, arhīva fotogrāfijas un savulaik izlaistas pastkartes. ■

Normunds Smāļinskis

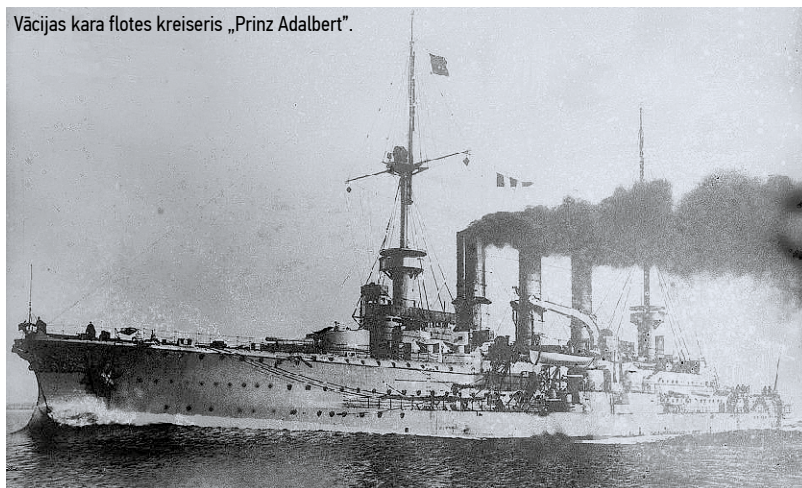
Nogrimušās dzīves

Kuģošana jūrās un okeānos izsenis bijusi saistīta ar risku gan kuģiem, gan apkalpes locekļiem. Baltijas jūra un tās Latvijas piekrastes rajoni glabā daudzus tūkstošus kuģu vraku, kas mieru jūras dzelmē raduši vairāku gadu simtu garumā. Pirms pāris gadiem Zviedrijas Karaliskā tehnoloģiskā institūta zinātnieki pēc ļoti aptuveniem aprēķiniem kopējo nogrimušo kuģu skaitu Baltijas jūrā pēdējo 600 gadu laikā lēsa ap 80 tūkstoš vienībām. Tepat kaimiņos, Krievijā, vadošie zemūdens pasaules pētnieki no Sanktpēterburgas, Maskavas un Novgorodas projekta „Nogrimušo kuģu noslēpumi” ietvaros 2009. gadā sāka veidot Baltijas jūrā nogrimušo kuģu atlantu. Pašreiz izveidota nogrimušo kuģu vraku datu bāze, ietverot Krievijas teritoriālos ūdeņus Baltijas jūrā, galvenokārt tajos rajonos, kur tika likts gāzes vads starp Krieviju un Rietumeiropas valstīm. Datu bāzē ir ap 10 000 kuģu vraku un to fragmentu uzskaitījums. Visvairāk uzskaitīti un apsekoti Krievijas kuģi – ceturtdaļa, seko angļu un vācu kuģi, minēti arī Latvijā būvētie. Visi datu bāzē iekļautie kuģi nogrimuši Baltijas jūras dzelmē laika posmā no 12. gadsimta līdz 1947. gadam. Vraku saglabātības pakāpe ir ļoti dažāda.

Arī Latvijas teritoriālajos ūdeņos, it sevišķi Baltijas jūras Kurzemes piekrastē, Irbes jūras šaurumā, Akmeņraga rajonā un, protams, Kolkas raga apkaimē atrodas daudz nogrimušu kuģu atlieku. To precīzu skaitu neviens nevar pateikt, zināms tikai, ka kopējais skaits pārsniedz tūkstoti. Pašlaik ar Latvijas zemūdens nirēju klubu biedru pūliņiem ir reģistrēts 291 kuģa vraks, no tiem apsekoti 30, bet pieciem piešķirts jaunatklātā kultūras pieminekļa statuss. Ar vraku zemūdens izpēti Latvijas teritoriālajos ūdeņos pašreiz nodarbojas triju Latvijas zemūdens klubu biedri. Diemžēl joprojām sastopami arī t.s. *melnie* arheologi – gan vietējie, gan ārzemnieki, kas aplaupa kuģu vrakus, demontējot vērtīgākās detaļas un citus priekšmetus, lai pēc tam izdevīgi pārdotu izsolēs, iegūstot peļņu.

Pirmie zemūdens niršanas darbi, meklējot Latvijas piekrastē nogrimušos kuģus, risinājās neilgi pirms Pirmā pasaules kara sākuma. Tos veica Krievijas kara flotes atvaļinātais virsnieks Gartners Ziemupes piekrastē. Viņš tur meklēja 1758. gada rudens vētrā nogrimušo līniju kuģi „Moskva” un atrada vraku ap 200 metru no krasta līnijas. 1914. gada jūnijā no dzelmes izcēla septiņus lielgabalus. Atgriežoties mūsdienās, jāatzīmē, ka Latvijas zemūdens pētnieku

Vācijas kara flotes kreiseris „Prinz Adalbert”.



vienotā organizācija ir 1998. gadā izveidotais Latvijas zemūdens arheoloģijas centrs, kā arī Jūrmalas muzejā 2004. gadā nodibinātā Latvijas zemūdens kultūrvēsturiskā mantojuma asociācija, kas savu darbu koordinē ar Latvijas Valsts pieminekļu aizsardzības inspekciju. Inspekcijas arhīvos glabājas zemūdens pētnieku darbu dokumentētais apkopojums, un viens no pazīstamākajiem šo darbu iniciatoriem un veicējiem ir bijušais Jūrmalas vēstures muzeja darbinieks Voldemārs Rains.

Kādi kuģi atraduši sev mūža mājas Latvijas jūras piekrastē un tās

teritoriālajos ūdeņos? Visus uzskaitīt nav iespējams, var minēt raksturīgākos un ievērojamākos, apskatu sākot no dienvidu robežām un nonākot līdz pat Liepājas ostas apkaimei. No Papes līdz Liepājai šādu atradumu nav daudz. Piemēram, 2008. gada vasarā Liepājas iedzīvotājs G. Kapenieks atrada krastā izskalotu nezināma būrinieka vraku, kurš ieskalots smiltīs un redzams tikai 3,5 metru garumā. Šādos gadījumos gandrīz neiespējami uzzināt kuģa izcelsmes vietu un daudz maz precīzu būves laiku, kā arī nosaukumu, ja, protams, blakus

►►► 43. lpp.

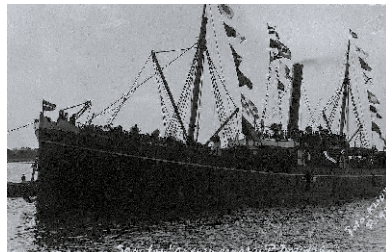
neatrodas kādi citi vrakam piederoši priekšmeti, kas uz to norāda. Citādi ir ar Vācijas kara flotes kreiseri „Prinz Adalbert”. Šo karakuģi izbūvēja 1901. gadā Kīlē, tā garums bija 126 metri un uz tā atradās 672 karavīri. Katastrofā tie visi gāja bojā, izglābās tikai trīs kuģa ekipāžas locekļi. Kreiseri Pirmā pasaules kara laikā 1915. gada 23. oktobrī ar precīzu torpēdas trāpījumu nogremdēja angļu zemūdene „E-8”. Kuģis nogrima 20 jūras jūdžu jeb aptuveni 40 kilometru attālumā no Liepājas, un tā vraks atrodas 80 metru dziļumā. Par liela kuģa vraka esamību šajā rajonā pirmie ziņoja Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta speciālisti. 2010. gada augustā karakuģi apsekoja Liepājas zemūdens nirēji A. Kravčuks un S. Zavadskis. Pašlaik kuģa korpuss pārlūzis divās daļās.

Tāpat interesants un traģisks ir stāsts par Vācijas pretzemūdeņu kuģi „UJ 11”. Arī to atrada liepājnieki – zemūdens nirēji S. Semjonovs un V. Buharins. Kuģa vraks atrodas 15 kilometru attālumā no Liepājas 28 metru dziļumā. Otrā pasaules kara laikā kuģis pārgājienā no Klaipēdas 1941. gada 10. jūlijā ap sešiem vakarā uzskrēja uz mīnas. No kuģa 113 apkalpes locekļiem izglābās 83. ūdenslīdzī pie kuģa vraka atrada vācu šifrēšanas mašīnas „Enigma” detaļas, kuras varētu būt speciāli pārsvietas pāri jau grimstošā kuģa bortam, lai nenonāktu ienaidnieka rokās. Netālu no krasta (piecu kilometru attālumā) iepretim Liepājai 12 metru dziļumā guļ vācu kravas kuģa „Shiftbek” vraks. 1930. gadā būvētais kuģis konvoja sastāvā devās uz Liepāju, tā tilpnēs bija dzelzceļa slīdes un dažādas sīkkravas, piemēram, elektriski sliežu metināšanai un pulksteņi vācu karavīriem. To visu atrada kuģa vraka apsekošanas laikā. 1944. gadā 6. novembrī kuģis uzskrēja uz mīnas un nogrima, līdz paņemot 10 apkalpes locekļu dzīvības.

Arī pie pašas Liepājas ostas vārtiem notikušas dažādas kuģu avārijas. Divmastu burinieks „Lucas” jau agrāk bija cietis dažādās kolizijās: 1897. gadā pārgājienā no Spānijas uz Angliju tas zaudēja abus mastus, bet 1912. gadā strandēja pie Paldisku ostas Igaunijā. 1932. gada 15. decembrī kuģis vētras laikā



Krievijas kara eskadras līnijkuģa „Moskva” bojā gājušajiem jūrniekiem veltītā piemiņas zīme Ziemeļupes jūrmalā.



Latvijas kravas un pasažieru tvaikonis „Saratow”.

gāja bojā Liepājas priekšostā, līdzī pagēmot astoņas dzīvības. Turpat 1887. gadā strandēja divmastu gafelšoneris „Benjamin”. Kuģa apkalpe šajā incidentā izglābās. Trismastu gafelšoneris „Bolly” 1898. gada 21. novembrī vētras laikā centās iebraukt Liepājas ostā, bet neveiksmīgi – kuģis avarēja pie ostas dambjā. No septiņiem apkalpes locekļiem dzīvi palika trīs, viņi turējās pie kuģa vraka, pārējie jūrnieki, ieskaitot kuģa kapteini P. Apši, noslīka. Netālu no Liepājas ostas viļņu laužēja nogrima divmastu gafelšoneris „Anna Ottilie”, no kura astoņiem apkalpes locekļiem dzīvs palika tikai viens.

Pēdējais kuģis, kurš Otrā pasaules kara laikā, mainoties okupācijas varām, pameta Liepājas ostu, bija kravas tvaikonis „Vienība”. Tas notika 1941. gada 27. jūnijā. Vācieši tvaikonim nogremdēja turpat netālu, aptuveni četras jūras jūdzes no Liepājas ostas. Vēl tagad nav zināms precīzs bojā gājušo kuģa apkalpes locekļu un pasažieru skaits. Pie Liepājas ostas vidus vārtiem Otrā pasaules kara laikā uzspridzināja jūras baržu. Tā parasti darīja, kad, ienaidniekam uzbrūkot, pašiem nācās pamest ostas teritoriju. 1999. gada 13. jūnijā beļģu firma „Dredging International N.V.” pabeidza baržas vraka izcelšanu. Šajā pašā vietā agrāk, 1922. gadā, uz sēkļa vētras laikā uzskrēja

bijušais Krievijas kara laika kreiseris „Gromoboj” („Громобой”). To tauvā vilka uz Vāciju noplēšanai. Kuģis nenogrima pilnībā, tā 146 metrus garais vraks vēlāk tika izjaukts turpat pie ostas moliem. Svaigā atmiņā visiem liepājniekiem un pārējiem Latvijas iedzīvotājiem ir 2008. gada 2. decembra traģēdija, kas piemeklēja zvejas kuģi „Beverīna”. Kuģis nogrima vētras laikā, jo apstājās kuģa dzinējs un korpusā radās sūce. Šie notikumi risinājās pavisam netālu, trīs jūras jūdzes no Liepājas, un pašreiz „Beverīnas” vraks guļ 16 metru dziļumā. Toreiz bojā gāja visa sešu cilvēku apkalpe.

Bet rajona pazīstamākais kuģa vraks guļ Ziemeļupes piekrastē, aptuveni 20 kilometru uz ziemeļiem no Liepājas. Tas ir jau pieminētais Krievijas kara eskadras līnijkuģis „Moskva”. Kuģis nogrima vētras laikā 1758. gada 7. oktobrī, uzsēžoties uz sēkļa netālu no krasta. „Moskva” bija viens no lielākajiem Krievijas karakuģiem. Uz tā bija ap 600 apkalpes locekļu, bruņojumā uz klāja atradās 66 lielgabali. Vētras laikā kuģa komanda saņēma pavēli doties no Liepājas uz Kronštati, kad uz kuģa atradās ierobežoti pārtikas un dzeramā ūdens krājumi. Jau atrodoties uz sēkļa, kuģim nolūza masti, krītot tie sadauzīja glābšanas laivas. Lai tiktu krastā, kuģa apkalpe izgatavoja plostus. 10. oktobrī ar Ziemeļpē dabūtām zvejas laivām krastā nogādāja pēdējos dzīvus apkalpes locekļus. No bada un aukstuma bojā gāja 98 jūrnieki, kurus vēlāk apglabāja Ziemeļupes kāpās. 2010. gada 25. jūlijā Ziemeļupes krastā atklāja piemiņas plāksni. Pats kuģis 1758. gada 11. oktobrī pārlūza uz pusēm, tā pakalģals atradās 180 metru no krasta. Gadsimtu gaitā strauģu no vētru iespaidā tas mainījis atrašanās vietu, bet dažas vraka daļas tika atrastas. 2010. gadā atsākās vraka daļu meklēšana V. Raina vadībā.

Jau kopš seniem laikiem navigācijai ļoti bīstams ir Kurzemes piekrastes Akmeņraga rajons, kas bagāts ar smilšainiem un akmeņainiem sēkļiem pāris jūras jūdžu garumā. Te dzelmē pēdējo mājvietu atraduši daudzi kuģi, to vidū vispirms jāmin kravas tvaikonis „Saratow”, kurš 1923. gada 14. janvārī uzskrēja sēklī iepretim Akmeņraga bākai. Vraku divas reizes spridzināja – 1934. un

1936. gadā. Pazīstamais un Latvijā pagaidām vienīgais profesionālais zemūdens arheologs Voldemārs Rains kuģa nogrimšanas vietā ir atradis daudzas atlūzas, kas varētu būt piederējušas „Saratow”. Tiesa gan, uz tām nav nekādu kuģa piederības zīmju. Pie Akmeņraga bākas 1912. gada 1. decembrī vētras laikā, nespēdams ieiet Liepājas ostā, strandēja trīsmastu gafelšoneris „Brihnums”. Arī bāka nav glābiņš tik sarežģītos laika apstākļos un navigācijai bīstamā rajonā. Turpat netālu, Akmeņraga piekrastes ūdeņos, septiņu metru dziļumā pašlaik atrodas nezināma kuģa vraks. Tā stāvoklis ar katru gadu pasliktinās – kuģa virsbūve ir izpostīta un kravas tilpnes ir tukšas. 2000. gadā aptuveni divas jūras jūdzes no Akmeņraga jūrā tika atrasts kravas kuģa „Marienburg” vraks. Kuģi Otrā pasaules kara laikā sašāva padomju lidmašīna. Citam nezināma kuģa vrakam, kas atrodas vienu jūras jūdzi no Akmeņraga, saglabājusies liela – četru metru diametra – dzenskrūve.

Samērā nedrošs kuģošana ir arī Baltijas jūras Kurzemes piekrastes rajons no Pāvilostas līdz Ventspilij. Daudzi kuģi te nogrimuši un kļuvuši par vrakiem karadarbības rezultātā. Piemēram, Otrā pasaules kara pirmais upuris Latvijas piekrastes ūdeņos – kravas tvaikonis „Gaisma”, kuru 1945. gada 22. jūnijā agrā rītā torpedēja Vācijas kara flotes torpēdķuteri. Tas notika 35 jūras jūdzes uz ziemeļaustrumiem no Uļavas bākas. Dzīvi palikušie kuģa apkalpes locekļi laivā sasniedza Uļavu, kur krastā apglabāja savu kapteini Nikolaju Duvi. Dienu vēlāk, 1941. gada 23. jūnijā, Liepājas kara ostu atstāja PSRS Jūras kara flotes zemūdene „M-78”, lai dotos uz Daugavgrīvas bāzi. Pie Uļavas ap pulksten trijiem tai uzbruka vācu lidmašīna, bet zemūdenei izdevās izvairīties, veicot iegremdēšanos. Pēc brīža „M-78” uznira virspusē, kur to jau gaidīja vācu zemūdene „U-144”. Ar diviem torpēdu šāvieniem tā padomju zemūdeni nogremdēja. 2000. gadā vraku deviņu jūras jūdžu attālumā no Uļavas bākas atklāja Zviedrijas zemūdens izpētes kuģis „Altair”. Agrāk, Pirmā pasaules kara laikā, uzskrējis uz krievu kara flotes mīnu kuģu izliktajām mīnām, 30 jūras jūdzes no



Vācijas kara flotes vieglais kreiseris „Bremen”.



Nirējs pie padomju zemūdenes „M-78” vraka.

Ventspils nogrima Vācijas kara flotes vieglais kreiseris „Bremen”. Vraks atrodas 44 metru dziļumā. Jau 1939. gadā to atklāja Ventspils uzņēmējs M. Rozenbergs, bet mūsdienās, 2011. gada 11. jūnijā, apsekoja zemūdens nirēji D. Lapins un M. Jagņuks. Vraks izrādījās stipri bojāts, tā priekšgals ir sprādziena saārdīts.

Uļavas rajonā apmēram piecas jūras jūdzes no krasta iepretim Uļavas upes ietekai jūrā atrodas nezināma kuģa vraks. Kuģis acimredzot Otrā pasaules kara laikā vedis bīstamu kravu – municiju. Te atrastas aviācijas bumbas, mīnas un patronas. Kuģa korpusa garums ir ap 100 metriem, tas guļ uz klinšainas pamatnes 27 metru dziļumā, pārlūzis trijās daļās, un labi saglabāties ir tā priekšgals un pakaļgals. Tāds pats nezināma kuģa vraks pašlaik guļ iepretim Pāvilostai apmēram piecas jūras jūdzes no krasta. Tas savukārt vedis militāro tehniku – kravas mašīnas, artilērijas vilcējus, kāpurķēžu tehniku. Vraks atrodas 24 metru dziļumā, tam vidusdaļa nav saglabājusies,

toties labā stāvoklī ir priekšgals un pakaļgals. Atsevišķi guļ kuģa tvaika katli. Priekšgals atrodas vertikālā stāvoklī.

Interesants atgadījums notika 1926. gada 5. maijā, kad pie Uļavas krasta nogrima kravas tvaikonis „Agnes”. Tas bija ceļā no Rīgas uz Hamburgu ar Krievijas zvērādu kravu. Krava bija apdrošināta par lielu summu, un katastrofas apstākļi liecināja par to, ka „Agnes” nogremdēta tišām.

Ulmales piekrastē uz sēkļa astoņu metru dziļumā atrodas franču burinieka „Le Tage” vraks. Kuģis nogrima 1894. gada 23. oktobra naktī vētras laikā, kad braucienā no Haiti uz Liepāju tika aizvests garām Liepājas ostas vārtiem. Pie Ulmales „Le Tage” korpusā radās sūce, un tas nogrima. Burinieka glābšanā piedalījās Rīgas un Liepājas ostas kuģi, operāciju vadīja Rīgas robežapsardzības komandas kapteinis Uļakovs. Viņam izdevās glābt kuģa apkalpi, kaut arī abi ostas kuģi nesekmīgi centās novilkt grimstošo burinieku no sēkļa. Par cilvēku sekmīgu glābšanu Francijas Jūras lietu ministrija apbalvoja Uļakovu ar tālskati. Pašu burinieka vraku 2008. gada jūnijā atrada zemūdens maksķķernieks S. Koptilovs, 2010. gadā to apsekoja kuģu vraku pētnieks V. Buharins.

Sarežģītākie navigācijas apstākļi Latvijā piekrastē ir Irbes šaurumā un Baltijas jūras dabiskajā robežā ar Rīgas jūras līci – Kolkasraga apkaimē. Irbes šaurumā atrodas vairāku sēkļu

▶▶▶ 46. lpp.

►►► 45. lpp.

rinda, kur dziļums ir pat mazāks par 10 metriem. It sevišķi tie sastopami t.s. Ovišu – Sirves sliekšņi. Arī pats Kolkas rags ar sēkli triju jūras jūdžu garumā vienmēr ir radījis un joprojām rada draudus jūrasbraucējiem. Sevišķi daudz kuģu katastrofu notika viduslaikos, kad paši burinieki un to aprikojums bija primitīvs un vēl nebija šodien tik ierasto navigācijas ierīču. Šajā rajonā gadsimtu gaitā nogrimuši simtiem burinieku, un pazīstamākie kuģu vraki ņemti valsts aizsardzībā vai arī iekļauti Baltijas jūras 100 nozīmīgāko kuģu vraku sarakstā. Viens no tiem ir kravas kuģis „Elbing III”. 1898. gadā Dancigā būvētais t. s. *vatkuģis* veda kokvilnas kravu un nogrima Otrā pasaules kara laikā, uzbraucot uz padomju mīnas aptuveni vienu jūras jūdzi no krasta iepretim Jaunciemam, pie Irbes upes grīvas. Tā vraks guļ astoņu metru dziļumā. „Elbing III” atrada 1995. gada 27. jūlijā Jūrmalas pilsētas muzeja ūdenslīdzēju grupa zemūdens arheologa V. Raina vadībā. Kuģa saglabātības pakāpe ir laba, tas stāv smiltīs uz ķīļa ar priekšgalu dienvidrietumu virzienā. Uz kuģa atrada kompasu un zvanu ar kuģa nosaukumu. Ar Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas 1997. gada 15. decembra rīkojumu Nr. 39 vraks ņemts valsts aizsardzībā kā kultūras piemineklis. Tas bija nepieciešams, jo pirms tam *melnie* zemūdens arheologi to bija krietni izlauņējuši. Pusjūdzes attālumā no šā vraka guļ karakuģa „Zonnevijk” atliekas. Tās atrada J. Šendeļevs 1997. gada 6. jūlijā. Kuģa 30 metru garais vraks atrodas 1,5 jūras jūdzes no krasta 14,5 metru dziļumā. Tas ir slikti saglabājies, iespējams, kuģis uzspridzināts Pirmā pasaules kara laikā. „Zonnevijk” zemūdens arheologu aprindās tiek saukts par *dūņu* vraku, jo atrodas dūņu slānī. Kuģa nogrimšanas vietā ir sliktā redzamība, aptuveni 20 cm. Tas ir raksturīgi Baltijas jūrai. Arī šim kuģim vienlaikus ar iepriekšminēto „Elbing III” noteikts kultūras pieminekļa statuss. Turpat vienu jūras jūdzi no krasta pie Irbes upes ietekas jūrā atrodas t.s. *tikla* vraks. Tāds nosaukums radies tādēļ, ka vraka mastos bieži iekārās vietējo zvejnieku izliktie tīkli. Kuģis saglabājies labi, tas stāv uz ķīļa vienu metru virs grunts. *Tikla* vrakam noteikts kultūras pieminekļa statuss,

un to atrada Jūrmalas pilsētas muzeja zemūdens arheologi. Tālāk šajā rajonā piecas jūras jūdzes no krasta 10 metru dziļumā atrasts nezināma kuģa vraks ar diezgan garu korpusu – 100 metru. Sīkraga rajonā 1997. gada 7. maijā zem akmens krāvuma jūrā vienu jūras jūdzi no krasta atrada galiona atliekas. Domas par šā kuģa identitāti dalās – tas varētu būt burinieks „Elisabeth” vai galions „Delphin” no Somijas. Tā garums ir 14,5 metri, kuģa apakšējā daļa labi saglabājusies. „Elisabeth” ar balasta kravu šajā rajonā nogrima 1832. gadā, „Delphin” – 19. gs. vidū. Arī šim vrakam piešķirts kultūras pieminekļa statuss. Irbes jūras šaurumā dzelmē guļ arī speciāli nogremdēti kuģi, viens no tiem ir divmastu gafelšoneris „Jacob”. 1915. gadā šo burinieku nogremdēja kā aizsargojuma barjeru pret vācu kara flotes kuģiem. Par Ovišu sēkļu upuri 1931. gada 25. decembrī kļuva kravas tvaikonis „Livonia”. Kuģa apkalpi izglāba Ventspils ostas velkonis „Rota”. Pēc tam vraka atrašanās vietu apzīmēja ar ugunsboju.

Latvijas zemūdens arheologiem nogrimušo kuģu vraku apzināšanā un izpētē 2000. gada vasarā palīdzēja Zviedrijas Karaliskā tehnoloģiskā institūta zinātnieki ar pētniecības kuģi „Altair”, kas bija aprīkots ar ASV firmas „Datasonics” sānskata sonāru zemūdens objektu fiksēšanai. Darbi risinājās Baltijas jūras Kurzemes piekrastes rajonos no Akmeņraga līdz Ovišiem, un tika atrasti deviņi zemūdens vraki.

Pašā Kolkas raga apvidū atklāti daudzi seni burinieku vraki. Viens no tiem ir Kolkas vraks I. To atrada 1991. gadā un vairākas reizes ir apskatījuši Latvijas zemūdens arheologi V. Raina vadībā. Vrakš atrodas vietā, kur 1625. gada vētrā nogrima Zviedrijas kara flotes admirāļa Klāsa Larsona Fleminga burinieki, apmēram 65 – 70 metru no krasta iepretim Kolkas evaņģēliski luteriskajai baznīcai. Burinieka konstrukcija atbilst 17. gs. burinieku tipiņiem, iespējams, tas varētu būt zviedru admirāļa flagmaņkuģis „Gustavus”. Tā korpusa garums ir 20 metru, platums seši metri. Vrakā priekšgals atrodas viena metra, aizmugurējā daļa – triju metru dziļumā. Kuģa brangas un apšuvuma dēļi izgatavoti no ozolkoka, dēļi pie brangām piestiprināti gan ar

kaltām metāla, gan koka tapām. Par Kolkas vraku I tas nosaukts tādēļ, ka pētnieki apkārtne ir atraduši arī cita vēsturiska kuģa atliekas. Ar Kultūras ministrijas 2012. gada 6. augusta rīkojumu Nr. 6-1-188 vraks iekļauts valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu sarakstā ar nr. 8874.

Pavisam tuvu Kolkas bākas salīņai V. Rains 1996. gada 12. jūnijā atrada un apzināja kāda burinieka vraku. Tā atrašanās vietu palīdzēja noteikt bijušā Kolkas bākas uzrauga V. Saņņuka stāstītais par nogrimušo kuģi, uz kura atliekām bieži uzķērušies zvejnieku izliktie tīkli. Vrakā saglabāšanās pakāpe bija vidēja, tas sadalījies divās daļās. Spriežot pēc burinieka konstrukcijas, tas varētu būt būvēts 19. gs. vidū. Uz vraka atrada signāllielgalbalu, kā arī blakus kuģa korpusam alus pudeli ar uzrakstu „Общество пивоваренной промышленности въ Ригъ”.

Rīgas jūras līcis navigācijas ziņā jūrasbraucējiem neradīja tādas problēmas kā Akmeņraga un Kolkasraga rajoni un Irbes šaurums Baltijas jūras Kurzemes piekrastē, tomēr arī te notikušas kuģu katastrofas un bojā gājuši cilvēki. 20. gs. sākumā Rīgas jūras līcī strandēja vairāki latviešu burinieki. 1904. gada 13. augustā pie Kaltenes avarēja trīsmastu gafelšoneris „Heinrich Emma”, 1906. gada rudenī līdzīgs liktenis piemeklēja divmastu gafelšoneri „Dsimentene”, kuģa vraks atradās pie Rojas. Turpat 1908. gada 23. septembrī bojā gāja divmastu gafelšoneris „Kristap”, kuģim stāvot uz enkura. Divmastu gafelšoneris „Anna Greeta” nogrima 1910. gada 30. septembra naktī pie Majoriem. Kuģa apkalpe izglābās, bet vraku un kuģa kravu pārdeva tālāk vairāksolišanā. 1911. gada oktobrī divmastu gafelšoneris „Magdalena” ar kokmateriālu kravu ceļā no Engures uz Rīgu strandēja pie Karlsbādes (tagad Melluži). Četru cilvēku apkalpe izglābās ar kuģa laivu. Jūrmalas muzeja zemūdens arheologi līdz šim pie Jūrmalas pilsētas piekrastes uzskaitījuši 16 dažādu veidu kuģu vrakus. Bieža migla bija iemesls tam, ka divmastu gafelšoneris „Elisabeth” 1911. gada 10. novembrī avarēja pie Rīgas ostas moliem. Tā paša gada novembrī divmastu gafelšoneris „Minor” avarēja pie Mērsraga, kuģim palīgā steidzās

ledlauzis „Rīga”, bet tam neizdevās kuģi izglābt. Pirmā pasaules kara laikā kā aizzogotājbarjera pret Vācijas kara floti tika nogremdēts trīsmastu gafelšoneris „Marcus”. Tas notika 1915. gadā Rīgas jūras līcī. Vācu kara lidmašīnas uzbrukumā nogrima divmastu gafelšoneris „Ira”. Sarežģītie ledus apstākļi ziemas mēnešos Rīgas jūras līcī arī bijuši par iemeslu kuģu bojāejai. 1928. gada martā 11 kuģu karavānas sastāvā, ko veda ledlauzis „Krišjānis Valdemārs”, ar kokmateriālu kravu uz Antverpeni brauca kravas tvaikonis „Ferndene”. 5. martā kuģi saspieda blīvie ledus lauki pie Mērsraga, apkalpe paspēja izglābties, bet tvaikonis nogrima. 1937. gada 2. februārī biežā ledū starp Kolkū un Roju kravas tvaikonim „Aija” radās sūce, apkalpes locekļus izglāba ledlauzis „Krišjānis Valdemārs”. 1942. gads bija liktenīgs diviem Latvijas tirdzniecības flotes kuģiem – trīsmastu barkentīnai „Elfriede” un trīsmastu gafelšonerim „Vilnis”. Pirmais gāja bojā martā vētras laikā netālu no Ģipkas, otrs turpat strandēja 7. novembrī. „Vilnis” veica kabotāžas braucienus, to izmantoja kā prāmi no 1939. gada.

Padomju gados ap Rīgas jūras līci nodibināja daudzus zvejnieku artelus, vēlāk tos pārveidoja par zvejnieku kolhoziem. Arī šo kopsaimniecību zvejas flotes kuģi dažādu tehnisku problēmu dēļ cieta negadījumos līcī un pārvērtās par vrakiem jūras dzelmē, pārsvarā tās bija nelielas zvejas motorlaivas un zvejas traleri, tomēr padomju laikā vispārējās cenzūras apstākļos par šīm kuģu katastrofām bija zināms ļoti maz. Piemēram, 1976. gada 29. jūnijā zvejas laikā Rīgas jūras līcī aizķērās zvejnieku kolhoza „Banga” MCTB-17 („Saule”) izmestais tralis. Apkalpe centās pati saviem spēkiem to atbrīvot, kuģis savvērsās un nogrima, līdz paņēmot triju apkalpes locekļu dzīvības. Kuģa kapteini tiesāja, viņam piesprieda četrus gadu cietumsodu nosacīti. Daži zvejnieku kolhozu maztonnāžas kuģi cieta avārijas seklažos Rīgas jūras līča ūdeņos. 1965. gada 8. jūlijā neveiksmīgi beidzās Latvijas PSR Vēstures institūta līdzstrādnieku kuģojums ar mazo zvejas traleri MPT-60. Viņi bija šā tralera pasažieri. Uz sēkļa netālu no Roju salas kuģa korpusā izsita caurumu, un tas nogrima salas



Vācijas kravas tvaikonis „Elbling III” ledus gūstā. Uz klāja kuģa apkalpe.



Zviedrijas kravas kuģa „Lady Cotlin” vraka daļa.

piekrastes seklažos ūdeņos. Apkalpi un iepriekšminētos pasažierus, kuru vidū bija toreiz padomju varas atzītie vēsturnieki Ē. Žagars, V. Savčenko un J. Dzintars, paspēja izglābt. 1998. gada 14. jūlijā nirēji apsekoja netālu no Mērsraga 20. gs. 50. – 60. gados nogrimušu zvejas laivu jeb baržu. Tā gandrīz pilnīgi sadalījusies un atrodas sešu metru dziļumā. Saglabāties vien laivas priekšgals un enkurvīnča.

Arī Rīgas jūras līča austrumu piekrastes ūdeņi slēpj kuģu vrakus, te notikušas kuģu katastrofas ar cilvēku upuriem. Vispirms par senākiem atradumiem. 2000. gada 23. februārī cernikavietis Raimonds Jurjāns atrada Gaujas grīvā t.s. Cernikavas kuģi. Pēc zemūdens arheologu domām, kuģis varētu būt būvēts 18. gs. beigās. Tā garums ir seši metri, platums divarpus metri. Tika atrastas astoņas korpusa brangas un seši apšuvuma dēļi. 1876. gada 15. maijā pie Ķirbižiem strandēja trīsmastu burinieks „Livland”. Tajā pašā gadā Valgalciemā uzbūvēja gafelšoneri „Marie Frederixa”. 1885. gada 17. decembrī kuģis, vedot ogļu kravu, nogrima nelielā dziļumā pie Mangaļu jūras dambja, kur tā vraks atradās nepilna metra dziļumā zem ūdens. Burinieka apkalpei izdevās izglābties. 1894. gadā

Sīkragā būvētais divmastu gafelšoneris „Jurnieks” pirmo reizi cieta avāriju Monzundā, bet, pateicoties igauņu velkonim „Freija”, tika izglābts un nogādāts Ventspils ostā. Tas notika 1901. gadā, bet trīs gadus vēlāk, 1904. gada 3. jūlijā, tas strandēja pie Salacas, kur ilgu laiku atradās kuģa vraks. Jau iepriekš, 1895. gada septembrī, šajā vietā pie Salacas ietekas jūrā avāriju cieta trīsmastu gafelšoneris „Emeline”, Pirmajam pasaules karam sākoties, Rīgas ostā kā speciāls aizsogojums pret vācu kara floti tika nogremdēts divmastu gafelšoneris „Uszihtiba”. Tas notika 1915. gadā. Arī Latvijas brīvvalsts laikā burinieki iekļuva dažādos negadījumos. 1929. gadā divmastu gafelšoneris „Ans” avarēja Vidzemes jūrmalā pie Ķirbižiem, vēlāk tā vraku izvilka kras-tā un noplēsa. Kuģa piederumi, kas bija saglabājušies, tika izmantoti jaunā burinieka „Jupiters” vajadzībām. Šajā piekrastes rajonā 1931. gada 23. augustā, vētras laikā braucot no Rīgas uz Ķirbižiem, apgāzās un nogrima tobrīd vecākais burinieks Latvijas tirdzniecības kuģu flotē – divmastu gafelšoneris „Michails”. Tas notika 18 kilometrus no piekrastes. Bēdīgs liktenis piemeklēja divmastu gafelšoneri „Paul”, 1940. gada 19. jūlijā tas nogrima iepretī Vitrupei. Jāpiezīmē, ka 1934. gadā šo gafelšoneri pārbūvēja par jūras prāmi. Katrs, kurš apmeklējis Rīgas ostas Austrumu molu, ir redzējis zviedru betona kuģa vraka daļu, kas atrodas turpat netālu Carnikavas virzienā. 1952. gada novembrī kravas kuģis „Lady Cotlin”, vedot sāls kravu uz Rīgu, stipras rudens vētras laikā novirzījās no kursa un aizbrauca garām Rīgas ostas vārtiem. Kuģis uzskrēja uz sēkļa 400 metrus no krasta un nogrima 17 metru dziļumā, korpusam pārlūstot divās daļās. Kuģa apkalpe, kapteini ieskaitot, atradās stiprā alkohola reibumā. Viņus izglāba robežsargi no tuvējā piekrastes posteņa. Pašreiz kuģa vraks pietuvies krastam un atrodas apmēram 200 metru no tā. No ūdens vertikāli izslējusies kuģa priekšējā daļa.

Lielākā daļa Latvijas iedzīvotāju zina dziesmu par kuģi „Neibāde”, „Baltijas vilņus kas šķel”. Šo traģisko atgadījumu 1926. gadā Vecāku pludmalē Latvijā atceras no paaudzes paaudzē. Kuģniecības sabiedrības „Kaija”

►►► 48. lpp.

▶▶▶ 47. lpp.

kravas un pasažieru tvaikonis „Neubad” tika uzbūvēts 1908. gadā Rīgas kuģubūves rūpnīcā „Lange un dēls”. Tā kuģošanas rajons bija Rīgas jūras līcis. 1926. gada 9. septembrī kuģis bija ceļā no Rīgas uz Ainažiem. Uz tā atradās 39 pasažieri, 11 apkalpes locekļi, kā arī 45 tonnas preču labības. Tajā dienā līcī bija stipra vētra. Tiklīdz kuģis pabruca garām Daugavgrīvas bākai, tā iegrima strauji palielinājās. Kapteinis G. Lielkalns centās tvaikoni pagriezt un uzsēdināt uz sēkļa, tomēr aptuveni trīs kilometrus no krasta iepretim Vecākiem „Neubad” nogrima, līdz aiznesot 40 dzīvības. Pasažierus centās glābt velkoņa „Canders” komanda, bet nesekmīgi, jo jūras vilņi tos bija aiznesuši tuvāk krastam. Kapteinis G. Lielkalns jau katastrofas sākumā tika ieskalots jūrā un dzīvs tika līdz krastam. Sākotnēji izmeklēšanas komisija ar Č. Klarku priekšgalā uzskatīja, ka vainojami priekšgala labajā pusē vaļā atstātie iluminatori. Tomēr pēc 12 gadiem, kad uzņēmējs Grīnbergs izcēla kuģa vraku pārkausēšanai, izrādījās, ka iluminatori bijuši ciet. Pēc kuģa mašintelpas iztīrīšanas no sanešiem atklājās, ka vaļā bijusi atstāta ūdens skalojamās vārstules caurule, pa kuru tvaikonī ieklūdis ūdens. Izmeklēšanas komisijas gala slēdzienā rakstīts, ka tomēr arī pa aizslēgtajiem iluminatoriem vētras laikā kuģi ieklūdis ūdens. Varam secināt, ka katastrofas cēlonis bija kuģa sliktais tehniskais stāvoklis un nevērība tā ekspluatācijā.

Latvijas piekrastē nogrimušo kuģu vraku apzināšana un izpēte turpināsies. Interesenti pieredzējuša gida pavadībā pašlaik var apmeklēt septiņus vrakus Baltijas jūras Kurzemes piekrastē. Par katru šādu zemūdens ekskursiju tiek ziņots Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijai. Gids garantē ne tikai nirēju drošību, bet arī katra zemūdens objekta neaizskaramību saskaņā ar LR likumu „Par kultūras pieminekļu aizsardzību”. Jāturpina jaunu, vēl neizpētītu zemūdens vraku apzināšana, lai tos varētu ņemt valsts aizsardzībā, kā arī jāsagatavo jauni zemūdens pētnieki pieredzējušu profesionāļu vadībā. Tā ir nepieciešamība, jo nogrimušo kuģu izpētes darbs ir ne tikai interesants, bet arī bīstams. ■

Andris Cekuls



Saldējums piegādāts

Tad, kad vēl nebija pieejamas mūsdienu tehnoloģijas, mobilie telefoni un internets, un tas nemaz nebija tik sen, jo to lieliski vēl atceras arī Latvijas Jūras akadēmijas pirmo izlaidumu absolventi, lai sazinātos ar mājām, tika rakstītas vēstules. Jūrnika sieva gaida pirmdzimto, bet jūrnīkam jādodas reisā. “Kad bērns piedzimis, es nosūtīšu tev telegrammu,” saka sieva. “Nekādā gadījumā,” atbild vīrs, “jo tad man nāksies uzsaukt visai komandai (toreiz vēl nebija alkohola nulles tolerance uz kuģa), un tas būs pārāk dārgs prieks. Abi norunā, ka sieva telegrammā rakstīs: “Saldējums piegādāts.” Pēc pieciem mēnešiem viņš saņem nedaudz garāku telegrammu: “Saldējums piegādāts. Viens uz kociņa, otrs bez.”

Viena jūdze

Uz sliktstoša kuģa pasažieris jautā jūrnīkam:

- Cik tālu līdz zemei?
- Viena jūdze.
- Bet kurā virzienā?
- Vertikālā.

Cilvēks aiz borta

Kāds admirālis mēdza dot neordināras komandas. Reiz, uzkāpis uz kuģa un nometis savu cepuri uz

klāja, viņš sauc: “Šī ir bumba! Kā rīkosities?”

Kāds no jūrnīkiem, ilgi nedomādam, sper pa cepuri, un tā ielido ūdenī. Visi, aizmēģinot elpu, gaida, ko teiks admirālis, bet viņš dod nākamā komandu: “Cilvēks aiz borta!”

Varoņdarbs

Žurnālists jūrnīkam jautā, vai viņš jūrā kādreiz ir paveicis kādu varoņdarbu.

- Protams! Es reiz izglābu visu kuģa komandu.
- Kā tas notika?
- Es nošāvu koku.

Vectēva padoms

Jaunais jūrnīks pirmo reizi gatavojas doties jūrā un jautā savam vectēvam, vecam jūras vilkam, ko noteikti vajadzētu ņemt līdzi. “Tabletes pret sliktu dūšu un prezervatīvus,” vectēvs dod padomu. Jaunais aiziet uz aptieku un nopērk desmit tabletes un desmit prezervatīvus, bet vectēvs saka, ka ar to vien ir par maz. Jaunais nopērk vēl desmit un desmit, bet vectēvs viņu sūta papildināt krājumus, vismaz tikpat, cik jau nopircis. Kad jaunais cilvēks trešo reizi ierodas aptiekā, aptiekārs jautā: “Atvainojiet, tā, protams, nav mana darišana, bet, ja jums no viņas metas nelabi, kāpēc jūs ar viņu guļat?” ■

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. Šādas 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



Rīgas ostai 820



...ad locum Rigae...

jeb Rīga pirms Rīgas

Apdzīvotas vietas pastāvēšana Rīgas vietā pirms pašas Rīgas dibināšanas 1201. gadā bijusi dažādu tautību un politisko uzskatu vēsturnieku mūžīgo strīdu objekts. Dažādi tika tulkoti latīņu vārdi *ad locum Riga*, kurus lietojis Livonijas Indriķis savā hronikā. To var saprast divējādi: *locum* kā apdzīvota vieta, kura pastāvēja pirms krustnešu ierašanās, vai vieta, kur vēlāk uzcēla Rīgu.

Lai nu kā būtu, lai arī 1201.gads kļūst par oficiālo Rīgas dibināšanas gadu, un bīskaps Alberts – par tās dibinātāju, bet par Rīgas osta dzimšanas gadu pieņemts uzskatīt 1200. gadu. Tolaik Baltijas jūru mēdza dēvēt par Hanzas ezeru, bet Rīgas galvenā osta atrodās Rīdzenes upes paplašinājumā – Rīgas ezerā, un caur to eksportēja galvenokārt vasku, linus, kaņepes, kokmateriālus un zvērādas.