LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS IZDEVUMS

JŪRNIEKS

NR. 5 (120) 2020

Numura tēma: mūžības skartos pieminot

Jūrnieku reģistra vadītājs JĀZEPS SPRIDZĀNS:

"Izglītības un zinātnes ministrija ir ieinteresēta, lai jūrniecības izglītības konsolidācijā tiktu sperts pirmais solis, kas palīdzētu racionāli izmantot esošos resursus."

Tālmācība jūrniecībā – realitāte un izaicinājumi

Jūrniecības nozares digitalizācija – šodienas realitāte un nākotnes redzējums

SUSTAINABLE SHIPPING FOR A SUSTAINABLE PLANET
Ilgtspējīga kuģošana ilgtspējīgai planētai

21. gadsimta realitātes starptautiskajā jūrniecības izglītībā

Kuģošanas biznesam nelīdzēs Covid-19 dēļ ieviestie īstermiņa risinājumi

LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA
Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048
E-pasts: lja@lja.lv
Valdes priekšsēdētājs 67062101
Sabiedrisko attiecību speciāliste 67062125, 26454516

LATVIJAS KUĢU REĢISTRS
Tālr. 67062165
E-pasts: kr@lja.lv

LATVIJAS JŪRNIEKU REĢISTRS
Tālr. 67099419
E-pasts: jr@lja.lv

HIDROGRĀFIJAS DIENESTS
Tālr. 67062101
E-pasts: lhd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS
Tālr. 67062155
E-pasts: kdd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA
Tālr. 67062166, fakss 67860083
E-pasts: kdi@lja.lv

KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA
Tālr. 67062128
E-pasts: koai@lja.lv

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

@LVJurasAd

Saturs

LATVIJĀ UN PASAULĒ
2 Notikumi. Septembris – oktobris
4 Notiek Akmeņraga un Ovišu bāku atjaunošanas darbi
JA hidrogrāfi oktobrī turpina mērījumus Baltijas jūrā un Rīgas jūras līcī
BIMCO un ICS gatavojas jaunam jūrnieku darbaspēka pētījumam
5 Nelaime, kas nenotika
6 Atbalsta praktiskus risinājumus kuģu apkalpju maiņas krīzes pārvarēšanai
Pilsoņu iniciatīvas ietvaros monitorē piesārņojumu pludmalē
7 Pasaules Dabas fonds aicina saglabāt Baltijas jūras bioloģisko daudzveidību
JA darbinieki piedalās erozijas novēršanas darbos Ragaciema piekrastē

IZGLĪTĪBA
8 "Novikontas" jaunais baseins ļauj pilnībā modelēt dažādas avārijas situācijas jūrā
9 Jūrniecības izglītības programmās 2020. gadā uzņemtās personas
10 Viss jaunais dzimst grūtībās
13 Tālmācība – realitāte un izaicinājumi
14 Profesionālā un akadēmiskā pieeja jūrniecības izglītībai un apmācībai

NUMURA TĒMA – TRAĢĒDIJAS PASAULES JŪRĀS
17 Mūžības skartos pieminot
21 Traģēdijas uz ūdeņiem. Liktenis, likumsakarība vai bezatbildības rezultāts?
25 Īstermiņa risinājumi kļūst par apdraudējumu jūrniekiem un kuģošanas drošībai
28 Mirklis, kas kļūst par mūžību
33 Jaunu pierādījumu meklējumos
34 Neticamas izglābšanās

JŪRĀ UN KRASTĀ
36 ECSA runā par nākotnes izredzēm kuģošanas nozarē
Neprognozētā nozvejas samazināšanās ir radījusi virkni jautājumu
37 Eiropas Parlaments pieņem stingrus noteikumus par siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisiju ierobežošanu no 2022. gada
38 Ziņas īsumā

OSTAS
39 Izveidots WPSP informācijas portāls – pasaules ostas Covid-19 apstākļos. Kas būs pēc tam?
41 Statistika
42 Rīgas brīvosta gatavojas *capesize* kuģu uzņemšanai
Mācībās pārbauda dienestu gatavību piesārņojuma seku likvidācijai ostā
43 Gada laikā izdevies atjaunot uzņēmējdarbību bijušajā "Liepājas metalurga" teritorijā
Beigusies 2020. gada jahtu sezona
Darba vizītē Liepājā viesojās finanšu ministrs Jānis Reirs

VAĻASPRIEKI
44 Ja kaut ko daru, tad daru par visiem 100!

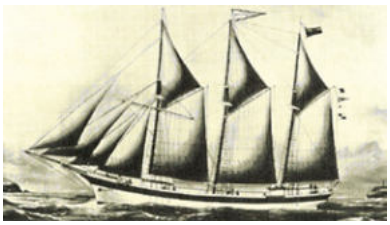
VĒSTURES LAPPUSES
45 Kuršu 8. – 12. gadsimta jūras kuģis (piratika)
47 Dramatiskākā no zināmajām latviešu jūras kuģu katastrofām
48 "Lucky 73"

**Žurnāls "Jūrnieks". Latvijas Jūras administrācijas bezmaksas izdevums. Iznāk 6 reizes gadā. Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048. Tālr. 67062125. E-pasts: jurnieks@lja.lv. Redaktore: Anita Freiberga, tālr. 29229063. E-pasts: marnews@com.latnet.lv. Datorgrafika: Kaspars Vēveris. Ilustrācijām izmantoti Sarmas Kočānes, Anitas Freibergas, Izglītības un zinātnes ministrijas, Aizsardzības ministrijas, Rīgas brīvostas, Liepājas SEZ, Lietuvas Republikas Prezidenta kancelejas, "Nagashiki Shipping", ECSA "FleetMon", "Hamburg Sud", WMU, IMO publicitātes, youtube com AFP, Euters/ScanPix, WMN, MAERSK, IAP, EPA, flickr foto, ārzemju preses foto materiāli. Foto no Ivara Brauna personīgā foto arhīva un Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja fotomateriāls, kā arī Agra Liepiņa zīmējumi. JA materiālus sagatavoja Sarma 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.
Publikācijās paustais viedoklis ne vienmēr atspoguļo redakcijas viedokli.**

Skaudra tēma – “Viņu kaps ir jūras dzelme”

Šis ir skaudrākais no žurnāla numuriem, ko astoņu gadu laikā esmu veidojusi. Bet ierosmi numura lielajai tēmai deva 6. septembrī Latvijas Zēģelētāju savienības jauniedibinātā tradīcija pieminēt visus jūrniekus, kurus paņēmusi jūra. Piedevām rudens nāk kopā ar vētrām, bet vētras ar pārdomām par cilvēka niecību stihijas priekšā. Tā ir bijis pirms gadsimtiem burinieku laikmetā, un tā tas ir arī šodien, kad pasaules jūru un okeānu viļņus šķeļ kuģi, kas aprīkoti ar vismodernāko tehniku: cilvēks ir bezspēcīgs dabas spēka priekšā. Par jūras spēku un varenību intervijās ir stāstījuši pilnīgi visi, ar kuriem nācies runāt. Ir mirkļi, kad nekas cits vairs neatliek, kā vien paļauties uz augstāko spēku palīdzību un žēlastību.

Tiek lēsts, ka pasaules jūru un okeānu dzelmē guļ vairāk nekā trīs miljoni nogrimušu kuģu. Zviedrijas Karaliskā tehnoloģiskā institūta zinātnieki pēc ļoti aptuveniem aprēķiniem kopējo nogrimušo kuģu skaitu Baltijas jūrā pēdējo 600 gadu laikā lēsa ap 80 tūkstošiem vienību. Arī Latvijas piekrastē, Irbes jūras šaurumā un Rīgas jūras līci pie Kolkasraga, dzelmē varētu gulēt vairāk nekā tūkstotis dažādos laikos nogrimušu kuģu vraku. Vecie ļaudis pirms Otrā pasaules kara Mazirbes pusē zinājuši stāstīt, ka reiz senlaikos visa jūrmala no Pitraga līdz Sīkragam bijusi kā nosēta ar svešzemju karavīriem, bet vēlāk jūra no savām dzīlēm izskalojusi arī svešo karotāju kuģus – vienu Pitragā un divus Sīkraga jūrmalā. Taču daudzi krastu nekad tā arī nesasniedza, un zemūdens valstība cieši glabā nogrimušo kuģu noslēpumus.



Lapojot “Latvijas jūrniecības vēstures enciklopēdiju 1850–1950”, varam lasīt skopas rindiņas: gājis bojā kopā ar savu kuģi. Kopā ar kuģi jūras dzelmē aizgāja kapteiņi, stūrmaņi, matroži un kuģupuikas, kuri, beržot burinieku vai tvaikoņu klājus, vēl tikai sapņoja par četrām zelta svītrām uz kapteiņa mundiera piedurknēm.

Ādamsoni bija jūrnieku dzimta no Duntes pagasta Roņu mājām. Mārtiņš Ādamsons, kapteinis un kuģu īpašnieks, un arī viņa četri dēli bija jūrnieki. Trīs no tiem, pabeiguši Ainažu jūrskolu, kļuva par kapteiņiem un ar buriniekiem kuģoja pasaules jūrās un okeānos, bet pret jaunāko Ādamsona dēlu Jāni, kurš dzimis 1867. gadā, liktenis bija nežēlīgs: viņš vēl bija tikai matrozis, kad vētras laikā, buriniekam “Peter Paul” noraujoties no enkura Narvas reidā Igaunijā, kopā ar visu apkalpi gāja bojā.

Bertliņu dzimtas vīri Kaltenē, kā jau jūrmalnieki, visi kā viens izvēlējās jūrnieku gaitas. Jau 19. gadsimta pirmajā pusē Nurmuižas draudzes mirušo reģistrā ieraksts, ka 27 gadu vecumā Krists Bertliņš noslīcis pēc kuģa avārijas netālu no Rīgas, bet 19. gadsimta beigās un 20. gadsimta sākumā vēl divu dzimtas jūrnieku kuģi vētrās strandējuši, un viņi kopā ar pārējiem jūrniekiem gājuši bojā.

Nikolajs Ankurs 1905. gadā pabeidza Rīgas jūrskolu kā burinieku stūrmanis, bet vēlākajos gados stūrēja tvaikoņus. 1936. gadā kopā ar kuģi “Helena Faulbaums” gājis bojā jūrā Skotijas rietumu piekrastē.

Tālbraucējs kapteinis Pēteris Augusts, beidzis Mangaļu jūrskolu, 1899. gada 12. decembrī, būdams burinieka “Geschwister Damkaln” kapteinis, gāja bojā kopā ar kuģi un visu tā apkalpi pie Ventspils, kad bija ceļā no Lielbritānijas.

Tālbraucējs kapteinis Mārtiņš Bergs 1916. gadā Pirmā pasaules kara laikā gāja bojā kopā ar apkalpi un kuģi, kad to nogremdēja vācu zemūdene.

Tālbraucējs kapteinis Pēteris Arnolds Bāliņš, kurš izglītību bija ieguvis Liepājas jūrskolā, gāja bojā 1942. gadā, kad viņa vadīto tvaikoni “Everelza” netālu no Kubas torpedēja Vācijas zemūdene.

Tā varētu vēl turpināt, bet pietiks.

Ik gadus rudenī Ainažos notiek Latvijas jūrnieku salidojums ar piemiņas brīdi vecajos jūrnieku kapos. Tad visu paaudžu jūrnieki noliec galvu to veco jūras vilku priekšā, kuri lika pamatus Latvijas jūrniecībai, un, protams, ar klusuma brīdi allaž piemin arī tos, kuru kaps ir jūras dzelme. Šoruden kopā sanākt nevarēs, to neļauj īpašais Covid-19 pandēmijas laiks, bet tas taču nenozīmē, ka nevaram pieminēt visus jūrniekus, arī tos, kas mieru raduši jūras dzelmē. Par tiem, kas jūrā!

Anita Freiberga, žurnāla redaktore

Žurnāla “Jūrnieks” Nr. 3. (118) 2020 publicētajā intervijā ar kapteiņa vecāko palīgu Imantu Nartišu, I. Nartišs pauž savu personīgo, nevis žurnāla redakcijas vai Latvijas Jūras administrācijas viedokli.

Notikumi. Septembris – oktobris

Gunārs Nartišs (1935. 20. VI – 2020. 11. X)

Mūžībā aizgājis Latvijas Jūrniecības savienības biedrs kuģu mehāniķis Gunārs Nartišs.

Gunārs Nartišs bija un palika Latvijas patriots. Dzīvoja ar mīlestību pret savu ģimeni, savu zemi, kuģi, savu mašīntelpu. Kādā jūrnieku saietā Ainažos, kad Gunārs Nartišs tika aicināts uzrunāt klātesošos, viņš nerunāja, bet dziedāja dziesmu, ko kādreiz vīri dziedājuši okeāna plašumos: "Un radio raidīs trīs burtus, trīs burtus, pa viļņiem kas skrien un sacīt liek katram, ko satiek, draugs, neļauji bojā mums iet, to saka trīs skrejošie burti, to saka s-o-s." Tā ir jūrnieku brālība, bez kuras nav iespējams dzīvot, un vecākais mehāniķis Gunārs Nartišs to vienmēr prata turēt kā lielu svētumu.

Lai Gunāram Nartišam ir mierīga mūžības jūra.

Oļģerts Brizgo (1939. 11.XII –2020. 31.VIII)

Mūžībā devies mūsu bijušais kolēģis, Jūras administrācijas bijušais direktora vietnieks tehniskajos jautājumos Oļģerts Brizgo. Kuģu mehāniķis Oļģerts Brizgo strādājis Rīgas refrižeratoru flotes bāzē, Latvijas Zvejnieku kolhozu savienībā, Jūras lietu ministrijā un Latvijas Jūras administrācijā.

Oļģerts Brizgo bija ilggadējs Latvijas Jūras akadēmijas Valsts komisijas loceklis, kā arī Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra jūrnieku kompetences vērtēšanas komisijas loceklis.

Latvijas Jūras administrācijas kolektīvs

Pāvelu Rebenoku pieminot (1980. 4. XIII – 2020. 20. IX)

2020. gada 20. septembrī savās mājās zvērīgi tika noslepkavots Latvijas Jūrniecības savienības biedrs, Latvijas Jūras akadēmijas absolvents advokāts Pāvels Rebenoks. Viņš bija aktīvs LJS biedrs un piedalījās visos tās rīkotajos pasākumos. 2003. gadā viņš kļuva par Ministru prezidenta Eināra Repšes ārštata padomnieku jūrniecības un ostu jautājumos, bija

Ekonomikas ministrijas iecelts Ventspils brīvostas valdes loceklis, 2020. gada februārī kļuva par Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētāja vietnieku, bet aprīlī no šā amata atteicās, lai turpinātu savu advokāta praksi. Jūrniecības sabiedrība izsaka dziļi līdzjūtību Pāvela Rebenoka tuviniekiem.

Covid-19 diktē savus noteikumus

Gada pirmajos trijos ceturkšņos kuģošanas nozares uzmanības centrā joprojām bija Covid-19, kas īpašu vērību licis pievērst jūrnieku un krasta dienestu darbinieku aizsardzībai pret vīrusu.

Militārās mācības "Namejs 2020"

Nacionālo bruņoto spēku militāro mācību cikla "Namejs 2020" ietvaros notika Jūras spēku mācības "Flotex", kuru laikā Jūras spēku karavīri, sadarbojoties ar Zemessardzes 4. Kurzemes brigādes zemessargiem, veica

P. Rebenoks LJA 25 gadu jubilejā.

ostas teritorijas aizsardzības operāciju un nodrošināja sabiedroto spēku izsēšanos.

9. septembrī Baltijas jūrā Jūras spēku un NATO pirmās pastāvīgās jūras spēku grupas (SNMG1) kuģi piedalījās mācībās "Passex". Jūras spēku Patruļkuģu eskadras patruļkuģi P-05 "Skrunda", P-06 "Cēsis" un SNMG1 kuģi – Portugāles fregate "Corte Real" un Kanādas fregate "Toronto" mācību laikā veica navigācijas un komunikāciju treniņus un kuģu kopēju manevrēšanu, kā arī pretgaisa aizsardzības treniņus.

Mācību mērķis bija uzlabot Jūras spēku un SNMG1 kuģu operacionālo gatavību un savietojamību. Mācības "Passex" ir regulāras militārās mācības, un tajās piedalās NATO pastāvīgā jūras spēku grupa un sabiedroto valstu jūras spēki.

HELCOM publicē ziņojumu par ķīmisko piesārņojumu Baltijas jūrā

Lai labāk izprastu noteiktu bīstamu vielu ietekmi uz Baltijas jūru, HELCOM sadarbībā ar Stokholmas Universitātes Baltijas jūras centru ir apkopojis jaunākās ziņas par izvēlētajiem ķīmiskajiem piesārņotājiem. Rezultāti publicēti četros ziņojumos, proti, par dioksīniem un PCB, bromētiem liesmas slāpētājiem, PFOS un PFAS un diklofenaku, ar ko var iepazīties HELCOM mājas lapā.

"Tallink" aptur maršrutu no Rīgas uz Somiju

25. septembrī "Tallink Grupp" paziņoja, ka līdz 2021. gada pavasarim pārtrauks satiksmi maršrutā no Rīgas uz Somiju, kas veiksmīgi darbojās vasaras mēnešos. Maršruta atjaunošana lielā mērā būs atkarīga no Covid-19 pandēmijas turpmākās attīstības, iespējamiem ceļošanas ierobežojumiem reģionā un pieprasījuma, kā arī sarunām ar valdībām uzņēmuma darbības tirgos. "Tallink Grupp" valdes priekšsēdētājs Pāvo Negene uzsvēra, ka lēmums par maršruta apturēšanu nekad nav viegls.

Pieaug jūrnieku nolaupīšanas gadījumu skaits

Līdz 2020. gada oktobrim pie Āfrikas rietumu krastiem notikuši 18 incidenti, kuros nolaupīti 95 jūrnieki, kas iezīmē jau iepriekš uzrādīto tendenci – nolaupītā personāla skaita pieaugumu salīdzinājumā ar attiecīgo periodu 2019. gadā. Reģionālās sadarbības nolīgums par cīņu pret pirātismu un bruņotu laupīšanu pret kuģiem Āzijā (ReCAAP) izplatījis brīdinājumu, ka islāmistu teroristiskā organizācija "Abu Sayyaf Group" (ASG) aktīvi sākusi darboties Malaizijas krastos, nolaupot jūrniekus un pieprasot izpirkuma maksu.

Covid-19 maina nelegālo narkotiku plūsmas maršrutu

Krīze rada nedrošību, un noteiktības trūkums ir pavēris iespēju noziedzniekiem, kuri vēlas situāciju tālāk izmantot. Nav nejaušība, ka aizvien biežāk tiek ziņots par pirātismu Rietumāfrikā un Meksikas līcī, savukārt Eiropas iestādes tikai divu mēnešu laikā vien konfiscēja narkotiskās vielas vairāk nekā pusmiljarda eiro vērtībā, kas pa jūru tika transportētas no Dienvidamerikas. ANO Narkotiku un noziedzības apkarošanas birojs (UNODC) publicējis ziņojumu, kurā teikts, ka Covid-19 maina nelegālo narkotiku plūsmas maršrutu, īpaši norādot, ka pandēmijas dēļ satiksmei arvien vairāk tiek izmantoti jūras ceļi.

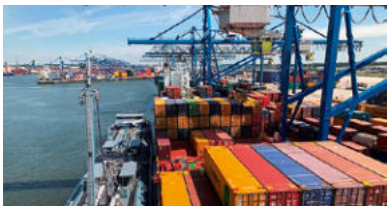
Vai izdosies piesaistīt jauniešus jūrnieka karjerai?

Starptautiskā Jūrniecības universitāšu asociācija pauž viedokli, ka Covid-19 devis zināmu pozitīvu efektu gan pasniedzēju, gan studentu domāšanai un prasmēm, uzlabojot spēju strādāt tālmācības tīmeklī. Reizē tiek izteiktas bažas par jūras prakses iespējām, kas Covid-19 dēļ ir katastrofāli ierobežotas. Piedevām kuģošanas nozarē Covid-19 krīzes ietekme var būt ilgstoša, un tas var stipri vien samazināt iespējas piesaistīt jauniešus jūrniecībai.

Eiropas Savienība paceļ emisiju latiņu

Pašreizējais ES mērķis ir panākt, lai 2030. gadā emisiju līmenis būtu par 40% zemāks nekā 1990. gadā. Nesen Eiropas Komisija grozītajā priekšlikumā ES Klimata aktam ierosināja šo mērķi paaugstināt līdz "vismaz 55%". 8. oktobrī Eiroparlamenta deputāti latiņu pacēla vēl augstāk, prasot līdz 2030. gadam samazināt emisijas par 60%. Viņi arī vēlas, lai EK pēc ietekmes novērtējuma ierosinātu starpposma mērķi 2040. gadam, tādējādi nodrošinot, ka ES sekmīgi virzās uz 2050. gada mērķi. Šis lēmums pilnā mērā attieksies arī uz kuģošanas nozari.

Joprojām cieš konteinerpārvadājumu tirgus



Konteinerpārvadājumos lielas problēmas rada tukšie reisi, īpaši tirdzniecības ceļos uz Tālajiem Austrumiem. Apmēram 45% pasaules ostu ziņoja, ka par 5–25% samazinājies konteinerkuģu ienācienu skaits, bet dažās ostās kritums bija vēl lielāks, salīdzinot ar situāciju normālos apstākļos. Par problēmām konteinerpārvadājumu tirgū liecina arī ostu statistika. 2020. gada pirmajā pusgadā konteinerkravu kritums bija jūtams Eiropas 15 lielākajās konteinerostās: Roterdamā – 4,7%, Hamburgā – 6,6%, Valensijā – 5%, Barselonā – 14%, Havrā – 23%, Bremerhāfenā – 3,2%, Gdaņskā – 4%, pārējās astoņās ostās – 0,5% robežās.■

Notiek Akmeņraga un Ovišu bāku atjaunošanas darbi

Gādājot par Ventspils brīvostas pārvaldes apsaimniekošanā nodoto bāku uzturēšanu un apmeklētāju labsajūtu, Akmeņraga un Ovišu bākās kopš septembra beigām tiek veikti atjaunošanas darbi, kurus paredzēts pabeigt divu mēnešu laikā. Būvdarbus veic iepirkumā uzvarējusī SIA "AB Būvniecība".

Akmeņraga bākā ierīkos hidroizolāciju, atjaunos skatu platformu un

"gaismas māju". Tiks arī remontēti pakāpieni, montētas un hermetizētas palodzes. Tāpat paredzēts veikt dažādus teritorijas sakopšanas darbus un atjaunot nožogojumu.

Ovišu bākā plānots atjaunot skatu platformu un "gaismas māju", kā arī attīrīt bākas sienas no krīta un veikt to apdari, lai kāpiens bākā vairs nenozīmētu apģērba pārklāšanos ar krīta kārtu. Ovišu bākas teritorijā ir vairākas interesantas

celtnes, tostarp vēsturiskas konstrukcijas pirts, kas gan ir sliktā stāvoklī. Nopietnāki ēkas atjaunošanas darbi varētu sekot nākotnē, bet šobrīd ir svarīgi pasargāt ēku no tālākas bojāšanās, tāpēc tajā tiks izbūvēta lietus ūdens novadīšanas sistēma, lai mitrums neturpinātu bojāt ēkas pamatus.■

JA hidrogrāfi oktobrī turpina mērījumus Baltijas jūrā un Rīgas jūras līcī

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta speciālisti šajā sezonā jau veikuši hidrogrāfiskos mērījumus 485 kvadrātkilometru platībā. Hidrogrāfi turpinās mērījumus, kamēr to atļaus laika apstākļi.

Ar hidrogrāfijas kuģi "Kristiāns Dāls" oktobrī mērījumi tiek veikti Baltijas jūrā, uzmērot kuģu ceļus HELCOM projekta ietvaros. Savukārt ar kuteri "Sonārs" hidrogrāfi turpina mērījumus Rīgas ostas pievedceļu kartes ietvaros.

Paralēli kuģu ceļu uzmērīšanai veikti darbi arī ostās. Šogad visvairāk mērījumu veikts Salacgrīvas un Kuivižu ostās, kur notiek ostu padziļināšanas darbi.■

BIMCO un ICS gatavojas jaunam jūrnieku darbaspēka pētījumam

Tā kā kuģošanas nozare dinamiski attīstās, Starptautiskās Kuģniecības palātas ģenerālsekretārs Gajs Platens paziņojis, ka tiks veikts jauns jūrnieku darbaspēka pētījums. "Ņemot vērā Covid-19 pandēmijas ieviestās korekcijas, flotes dekarbonizācijas un straujas tehnoloģiskās attīstības radītās problēmas un izmaiņas, tagad vairāk nekā jebkad iepriekš nepieciešams jauns un jaunākajām tendencēm atbilstošs vadības rīks, kas sniegtu izpratni gan par šodienas, gan parītdienas tendencēm jūrniecības darbaspēka tirgū."

Pētījuma iniciatori ir pārliecināti, ka jaunais jūrnieku darbaspēka pētījums būs būtisks rīks kuģu operāciju sagatavošanai pēc Covid laika, kā arī palīdzēs panākt, lai turpmāk izstrādātie noteikumi un kuģošanas politika būtu mērķtiecīgi virzīta ilgtspējīgas attīstības nodrošināšanai.

Dažu nākamo mēnešu laikā kuģošanas kompānijām, valstu jūrniecības administrācijām, jūrniecības izglītības un apmācības iestādēm tiks lūgts dot savu ieguldījumu jaunā ziņojuma sagatavošanā, un iesniegtie dati būs pamats šai autoritatīvajai publikācijai.

"Uzskatu, ka šis pētījums būs viens no vissvarīgākajiem, ko esam uzsākuši. Covid-19 pandēmija ir radījusi gan apkalpju maiņas krīzi, gan arī finanšu krīzi mūsu nozarē, kas vēl daudzus gadus var ietekmēt jūrnieku piedāvājumu un pieprasījumu starptautiskajā kuģošanā. Pētījuma rezultāti palīdzēs sniegt atbildes uz jautājumu, kurp virzās pasaules kuģniecība un kādas jaunas iniciatīvas jūrnieku darba tirgū varētu būt nepieciešamas," savu viedokli pauda BIMCO ģenerālsekretārs Deivids Loslijs.

Pēdējo 30 gadu laikā BIMCO un ICS regulāri ir veikušas visaptverošu pasaules jūrnieku piedāvājuma un pieprasījuma apsekojumu, izstrādājot ieteikumus, lai apmierinātu mainīgās vajadzības nozarē. Paredzams, ka jaunais jūrnieku darbaspēka pētījums tiks publicēts 2021. gadā un tajā būs detalizētas pašreizējā pasaules jūrnieku darba tirgus piedāvājuma un pieprasījuma aplēses, kā arī katras valsts jūrniecības darbaspēka tirgu raksturojoša statistika.■

Nelaime, kas nenotika

"14. augustā pēc pulksten 16-tiem saņemts izsaukumu uz Babītes pagastu (orientieris Bejas atpūtas komplekss), ar motīvu slīkšana. Ierodoties notikuma vietā, noskaidrots, ka cietušais ir 4 gadus vecs bērns, kurš jau atrodas krastā un ir pie samaņas. Pēc mediķiem sniegtās informācijas, bērns iekritis ūdenī, atrodoties uz katamarāna. Bērns nogādāts slimnīcā stabilā stāvoklī." Tik vienkārši par negadījumu informē Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienests.

Taču kāds mazs cilvēciņš, cerams, izaugs, nodzīvos garu mūžu un saviem mazbērniem un mazmazbērniem stāstīs par tām pāris šausmu minūtēm melnajā dzelmē un nepazīstamo cilvēku, kurš viņu izglāba. Vai arī bērna atmiņa piedzīvoto liks aizmirst, kas to lai zina? Svarīgākais ir tas, ka mazā meitenīte ir dzīva.

"Bijām ar ģimeni un radiniekiem aizbraukuši atpūsties uz Božu ūdenskrātuvi, tur, kur ir atpūtas komplekss "Bejas". Šī ūdenskrātuve ir tāds kā kūdrains meža ezers, apmēram 40 – 50 centimetrus no ūdens virsmas dziļumā var redzēt, tālāk viss ir tumšs. No krasta apmēram metrus desmit uz dziļumu ūdenskrātuves dibens ir iztīrīts, lai bērni var peldēties, bet tālāk viss ir dūņains. Es cepu šašliku, kad izdzirdēju saucienus no ezera: palīgā, palīgā! Redzēju, ka aptuveni 60 – 80 metrus no krasta atrodas katamarāns, uz kura ir bērni, bet kliedz vīrietis, kurš jau ir ūdenī. Tikai pēc tam uzzināju, ka ar katamarānu ezerā iebraucis vīrietis ar četriem bērniem. Vīrietis sadomājis no katamarāna nirt ezerā, tā sašūpojot katamarānu, un maza meitenīte iekritusi ezerā. Pirmajā brīdī vīrietis pats mēģinājis ūdenī atrast bērnu, pēc tam sāka saukt palīgā," atceras kapteinis Stanislavs Mihnevičs.

Dzirdot palīgā saucienus, kapteinis meties ūdenī un peldējis uz nelaimes vietu. "Es nodarbojos ar peldēšanu jau pirms iestāšanās Jūras akadēmijā. Protams, es kā jūrnieks esmu arī beidzis nepieciešamos kursus un zinu, kā jārīkojas šādās situācijās. Peldēju un domāju, kā meklēt ūdenī iekritušo bērnu, jo bija skaidrs, ka redzēt neko nevarēs, turklāt dziļums

Stanislavs Mihnevičs ir kapteinis jau deviņus gadus, vada kuģošanas kompānijas "De Poli Tankers" ķīmijas tankkuģus.

tur ir vismaz četri pieci metri. Bērns šajā brīdī varēja atrasties vai nu ūdenī starp ūdens virsmu un ūdenskrātuves dibenu, vai arī jau dibenā. Izlēmu, ka jānirst ar kājām pa priekšu, jo tā būs ātrāk un drošāk, turklāt jau nirstot ar kājām var mēģināt sataustīt iekritušo meitenīti. Kad piepeldēju pie katamarāna, vispirms apskatījos, vai bērns neatrodas starp pontoniem, taču sargājos katamarānu aizbīdīt prom no vietas, kur tas atradās, jo tas bija orientieris, lai zinātu, kur mazo meklēt. Palīgā steidzās arī citi cilvēki, aiz manis viens no mūsu kompānijas, piebrauca arī kāds vīrs uz SUP dēļa. Es ieniru un bērna ķermenīti atradu apmēram 80 centimetru dziļumā. Meitenīte bija atradusies ūdenī varbūt minūtes trīs, taču, kad pacēlu viņu virs ūdens un viegli saspiedu krūškurvi, bērns sāka raudāt. No sākuma pat nesapratu, vai raud bērns, kuru es cenšos turēt pēc iespējas augstāk virs ūdens, vai kāds cits, jo skaļi raudāja arī visi pārējie bērni uz katamarāna. Kad bērns bija uzlikts uz katamarāna, piebrauca divas laivas no krasta, kas mazuli un pārējos bērnus izveda malā," par piedzīvoto stāsta S. Mihnevičs.

"Patiesībā jau tas bija vienkārši veiksmīgs gadījums. Negribu, lai mani uzskatītu par kaut kādu varoni, es tikai zināju, kā rīkoties. Turklāt, kā jau teicu, palīgā steidzās arī citi cilvēki. Radiniekam, kurš peldus sekoja man, ir jau 58 gadi, taču viņš ne mirkli nevilcinājās. Kamēr mēs peldējām, sieviete no mūsu kompānijas zvanīja uz Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienestu. Pēc tam viņa zvanīja vēlreiz un informēja, ka bērns ir dzīvs, elpo un raud, tomēr mediķi atbrauca tik un tā, pat divas mašīnas. Es, protams, atgriezos pie savas ģimenes un turpināju cept šašliku. Vēlāk atnāca meitenītes vecmāmiņa un ļoti pateicās. Savukārt kāds no mediķiem mani piesauca pie sevis un bija nikns par to, ka neesmu pamanījis, ka bērni uz katamarāna ir bez glābšanas vestēm. Nekādi nevarēju viņam ieskaidrot, ka neesmu saistīts ar ģimeni uz katamarāna, viņus nepazīstu un līdz negadījuma brīdim patiešām pat nebiju ievērojis, jo tobrīd tur atpūtās ļoti daudz cilvēku. Pēc tam tas pats mediķis strostēja bērna tēvu, kaut gan es uzskatu, ka tēvam notikušais jau tāpat būs mācība uz visu mūžu. Mani vairāk uztrauc tas, kā bija iespējams, ka katamarāna iznomātāji pieļāva, ka bērniem nav uzvilktas drošības vestes. Lieliski, ka viss beidzās labi un bērniņam viss kārtībā, taču pret drošības jautājumiem, sevišķi, ja runa ir par bērniem, jāizturas nopietni," saka pieredzējušais jūrnieks.

"Stanislavs Mihnevičs ir Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas biedrs, un viņa rīcība ārkārtējā situācijā ir kapteiņa titula cienīga. Glābjot slīkstošu bērnu, viņš ir parādījis kuģa kapteiņa spēju nešaubīgi uzņemties atbildību par cilvēka dzīvību jebkuros apstākļos. Par dalību cilvēku glābšanas darbos jūrā Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā ir ieviests speciāls apbalvojums "Bravery at Sea", un šādu apbalvojumu 2008. gadā saņēma Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas biedrs "Latvijas kuģniecības" kuģa "Ance" kapteinis Viktors Timoščenko. Stanislava Mihneviča darbība nenotika atklātas jūras apstākļos, bet izglābtā tikai četrus gadu jaunā cilvēka dzīvība nav mazāk ievērības vērta. Es noteikti uzskatu, ka paveiktais ir varoņdarbs, kaut arī pats kapteinis Mihnevičs tam negrib piekrist," uzsver Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas viceprezidents kapteinis Artūrs Brokovskis.■

Sarma Kočāne

Atbalsta praktiskus risinājumus kuģu apkalpju maiņas krīzes pārvarēšanai

Starptautiskā Transporta darbinieku federācija (ITF) un Starptautiskā Jūrniecības darba devēju padome (IMEC) kopīgi iemaksājušas 500 tūkstošus ASV dolāru "Singapore Shipping Tripartite Alliance Resilience" (SG-STAR) fondā, lai atbalstītu valstis, kas uzņemas risināt kuģu apkalpju maiņas jautājumus, tā mazinot krīzi, kas skārusi šo jomu. Maksājums papildina SG-STAR fondu, ko izveidojušas Singapūras Jūrniecības un ostu pārvalde (MPA), Singapūras Kuģniecības asociācija (SSA), Singapūras Jūrniecības virsnieku savienība (SMOU) un Singapūras Jūrnieku organizācija (SOS), tajā ieguldot vienu miljonu ASV dolāru.

SG-STAR fonds ir pirmā globālā trīspusējā iniciatīva, kas apvieno līdzīgi domājošus nozares partnerus, arodbiedrības un valdības, lai veicinātu apkalpju drošu maiņu. Fonds sniegs atbalstu valstīm, no kurām nāk darbaspēks starptautiskajai tirdzniecības flotei. ITF ģenerālsekretārs Stīvens Kotons uzsver, ka SG-STAR fondu var atbalstīt ne tikai finansiāli, bet arī piedāvājot praktiskus risinājumus, lai mazinātu apkalpju maiņas krīzes smagumu, kas skar aptuveni 1,4 miljonus jūrnieku pasaulē.

"Vairāk nekā sešus mēnešus turpinās apkalpju maiņas krīze, kas skārusi simtiem tūkstošu jūrnieku, kuri vai nu ir iesprostoti uz kuģiem, vai atrodas bez darba mājās un izmisīgi vēlas nokļūt darbā. Tāpēc praktiski risinājumi ir vajadzīgi šodien, nevis rīt, lai izbeigtu šo humāno krīzi un drošā veidā nogādātu jūrniekus uz kuģiem un no tiem, un šī kopīgā iniciatīva varētu palīdzēt iziet no pašreizējā strupceļa," sacīja Stīvens Kotons. "Mums jāredz, ka jautājums tiešām izkustas no nulles punkta, jo īpaši attiecībā uz veidu, kā jūrnieki var varas iestādēm un darba devējiem iesniegt medicīnas iestāžu izsniegtos testu rezultātus, kas apliecina, ka jūrniekam tests bijis negatīvs. Tas varētu samazināt karantīnas laiku, kas tagad jūrniekam jāievēro, lai pievienotos kuģa apkalpei."

"ILO ļoti atzinīgi vērtē ITF, IMEC un ICS ieguldījumu SG-STAR fondā, kas ne tikai nodrošina ļoti nepieciešamos resursus, bet arī apliecina trīspusēju sadarbību, kas patiesi liecina par globālu mērogu. Tieši šāda veida sadarbība mums ir nepieciešama, kad jautājums skar globālas problēmas, kāda šajā gadījumā ir apkalpju maiņas problēma," sacīja ILO ģenerāldirektors Gajs Raiders.

IMO ģenerālsekretārs Kitaki Lims: "Šī ir atzīstama globāla iniciatīva, kas apvieno valdību, kuģniecības nozares un jūrniecības arodbiedrību kopīgos centienus īstenot konkrētus pasākumus, lai risinātu steidzamos apkalpju maiņas jautājumus."

SG-STAR fonda mērķis ir palīdzēt kuģu apkalpēm, kas nodrošina starptautiskās preču piegādes, uzlabot kuģu apkalpju maiņas iespējas, veidojot tā sauktos "burbuļus" vai "koridorus" uz un no jūrnieku mītnes vai izcelsmes valstīm uz valsti, kurā apkalpe pievienojas kuģim, kā arī veicināt drošas uzturēšanās iespējas mītnes, izcelsmes valstī un valstī, kurā notiek apkalpes maiņa.■

Pilsoņu iniciatīvas ietvaros monitorē piesārņojumu pludmalē

Trešajā Latvijas atkritumu zīmolu auditā pludmales posmā no Vecāķiem līdz Kalngales stacijai atrastas 540 atkritumu vienības, informēja atkritumu zīmolu audita organizētāja biedrības "Zero Waste Latvija" valdes locekle Mairita Lūse. "Break Free From Plastic" zīmolu audits, kas šogad notika 20. septembrī, ir pilsoņu zinātnes iniciatīva. Tās dalībnieki reģistrē zīmolus, kuru nosaukumi ir atrasti audita laikā. Iniciatīvas mērķis ir noteikt zīmolus, kuru iepakojums nokļūst dabā visbiežāk.

"Zero Waste Latvija" ir kustība, kas apvieno bezatkritumu dzīvesveida entuziastus, lai dzīve bez lieku atkritumu radīšanas Latvijā kļūtu par normu, kā arī 2018. gadā dibināta nevalstiskā organizācija, kas atbalsta un popularizē bezatkritumu dzīvesveida un aprites ekonomikas principus un cenšas mazināt Latvijas sabiedrības radītā piesārņojuma ietekmi uz vidi.

"Visstilīgākais" atkritums, ko atrada Vecāķu pludmalē, bija neizbalējis "Fregata" šokolādes papīrītis, kas jūras smiltīs pavadījis 16–17 gadus. "Tas lieliski parāda, cik noturīgi dabā ir mūsu atkritumi," skaidroja "Zero Waste Latvija" biedre un akcijas brīvprātīgā Anna Doškina.

Liels bija arī to atkritumu īpatsvars, kurus jau pēc pāris gadiem varēs nodot depozītsistēmā, – PET pudeles, dzērienu skārdenes un stikla pudeles, viņa sacīja. Neskatoties uz iespējamo vētras ietekmi uz audita rezultātiem, atrasto atkritumu vidū bija desmitiem zīmolu. Tāpat kā 2019. gadā, arī šogad "Cēsu alus" joprojām ir līderis pludmalē atrasto atkritumu zīmolu vidū, tam seko "Coca-Cola". Savukārt kampaņas "Mana jūra" laikā, kas šogad norisinājās devīto reizi, saskaņā ar ANO Vides programmas metodoloģiju apsekoja visu Latvijas piekrasti un veica jūru piesārņojošo atkritumu izvērtējumu 42 piekrastes vietās. Šogad papildus apkopoti dati arī par vietām, kas visvairāk piesārņotas ar cigarešu izsmēķiem, tā saucamajām "pelnu trauka pludmalēm", kā arī apkopota informācija par visbiežāk sastopamajiem zīmoliem starp piekrastes atkritumiem.

Kā liecina iegūto datu analīze, līdztekus jau aktualizētām problēmām, kā plastmasas atkritumi, maisiņi, izsmēķi u.c., klāt nākuši arī jauni atkritumu veidi – vienreizlietojamās sejas maskas un tabakas karsējamo iekārtu cigarešu filtri.■

Pasaules Dabas fonds aicina saglabāt Baltijas jūras bioloģisko daudzveidību

Jaunākais Pasaules Dabas fonda (PDF) ziņojums norāda, ka grunts tralēšanas zvejas metode, kuru galvenokārt izmanto mencu zvejai, būtiski ietekmē Baltijas jūras ekoloģisko stāvokli, par ko sabiedrību informējusi PDF komunikācijas vadītāja Laura Treimane.

PDF aicina Eiropas Komisiju un Baltijas jūras reģiona valstis rīkoties, lai atjaunotu zivju krājumus un bioloģisko daudzveidību Baltijas jūrā. Ziņojumā uzsvērts, ka grunts tralēšana var pastiprināt gan eitrofikācijas, gan klimata pārmaiņu ietekmes. Viena no galvenajām zivju sugām, kuras nozvejai tiek izmantoti grunts traļi, ir Baltijas menca. Tāpat ziņojumā secināts, ka grunts tralēšana tiek aktīvi izmantota pat aizsargājamās jūras teritorijās. Laikā, kad bioloģiskā daudzveidība ūdenī strauji sarūk, ir īpaša nepieciešamība aizsargāt ekoloģiski nozīmīgas teritorijas, tāpēc tajās jāaizliedz grunts tralēšana, jo šī prakse kavē Baltijas jūras tiesību aktu mērķu sasniegšanu.

"Aizsargājamām jūras teritorijām ir jādarbojas kā efektīvi apsaimniekotam teritoriju tīklam, lai aizsargātu un palīdzētu atjaunot sugas un dzīvotnes Baltijas jūrā, kas līdzīgi kā visos pasaules ūdeņos strauji sarūk. Mums ir unikāla iespēja pārskatīt pārvaldības modeli reģionā un radīt precedentu ilgtermiņa ieguvumam Baltijas jūrai un cilvēkiem, kuru dzīve no tās ir atkarīga," pauda PDF Baltijas jūras un saldūdens programmas vadītāja Magda Jentgena.■

JA darbinieki piedalās erozijas novēršanas darbos Ragaciema piekrastē

Latvijas Jūras administrācijas darbinieki jau otro gadu piedalās Pasaules Dabas fonda un Dabas aizsardzības pārvaldes sadarbības projektā "Daru labu dabai", iesaistoties izzinošā seminārā/talkā.

Pagājušā gada rudenī projekta ietvaros JA talcinieki pilnveidoja zināšanas vides izglītības seminārā "Piejūras vides saglabāšanas iespējas", dabas daudzveidības saglabāšanas nolūkā atbrīvojot Ķemeru Nacionālā parka Jaunķemeru pludmali no invazīvās sugas – krokainās rozes.

Šogad pasākuma tēma bija "Erozijas novēršana jūrmalas kāpās", un JA speciālisti ne tikai iepazina kāpu dzīvotnes un erozijas negatīvo ietekmi uz tām, bet arī Ragaciema piekrastē veidoja kārklu pinumu žodziņus. Šādi pinumi palīdz aizturēt vēja pūstās smiltis un veicina jaunu kāpu veidošanos, kā arī ierobežo patvaļīgi iestaigātās takas kāpās. Eroziju izraisa gan vējš, gan jūras viļņi, kā arī nepārdomāta atpūtnieku kustība.

Darbinieku izglītošana dabas un vides jautājumos ir viens no JA Vides politikas īstenošanas plāna pasākumiem. Tā mērķis ir veicināt darbinieku izpratni par vides saglabāšanas iespējām un apzināt uzņēmuma iespējas vides saglabāšanā.■

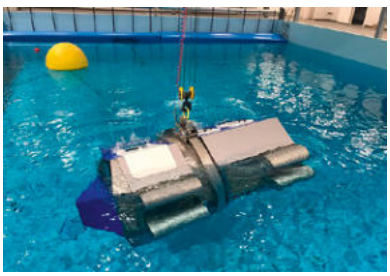
“Novikontas” jaunais baseins ļauj pilnībā modelēt dažādas avārijas situācijas jūrā

“Novikontas” Jūras koledžā (NJK) atklāta jaunā mācību kompleksa pirmā kārta. Kompleksa lielāko daļu aizņem baseins, kurā jūrnieki tiek sagatavoti izdzīvošanai un reaģēšanai ekstremālās situācijās.

Baseinā iespējams modelēt dažādas situācijas, izmantojot viļņu ģeneratoru, gaismu un skaņu efektus, kā arī citas iekārtas. “Kuģa avārijas” gadījumā jālec ūdenī no dažāda augstuma platformām, augstākā no tām – astoņi metri, un šis uzdevums jāveic arī tumsā, vētrā, negaisā, lielos viļņos un tamlīdzīgi. Pēc lēciena ūdenī jāiekļūst glābšanas plostā un jāveic arī citi vingrinājumi.

Mācību uzdevumu veikšanai paredzēts arī simulators/trenažieris “helikopters”, kas kopā ar tajā esošajiem cilvēkiem tiek nolaists baseinā, kur saskaņā ar scenāriju piesmeļas ar ūdeni, apgāžas uz sāniem vai pilnībā par 180 grādiem. Jūrnieku uzdevums ir izkļūt no avarējušā helikoptera gan mierīgos, gan sarežģītos laika apstākļos. Diemžēl statistika liecina, ka helikopteri, nogādājot cilvēkus uz kuģiem vai naftas platformām, nereti avarē, un cilvēki iet bojā nevis nositoties vai gūto traumu rezultātā, bet gan tāpēc, ka nespēj izkļūt no avarējušā lidaparāta.

“Mēs tikko esam sākuši strādāt jaunajā kompleksā, bet interesi par sadarbību jau izrādījis gan Krasta apsardzes dienests, gan organizācijas,

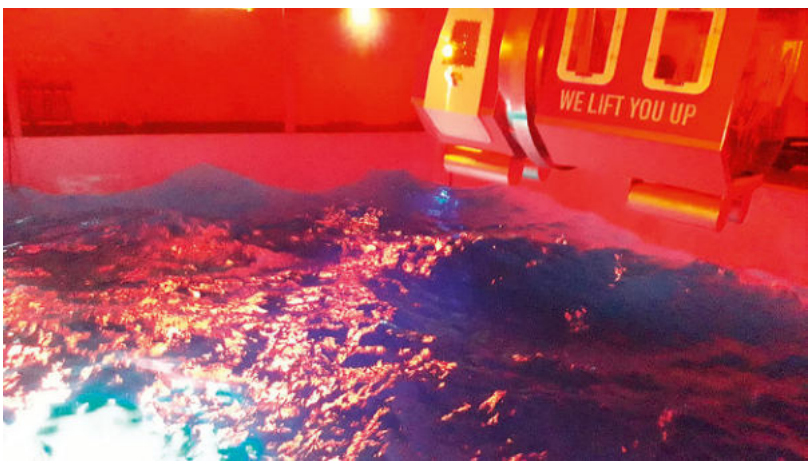


kas sagatavo un nodarbina helikopteru vadītājus, gan arī dažādi speciālas nozīmes dienesti. Mūsu iespējas ir patiešām plašas. Katram mācību uzdevumam tiek izstrādāts savs scenārijs, kas, izmantojot visu nepieciešamo aprīkojumu, modelē situācijas, maksimāli tuvas reāli iespējamām,” skaidro NJK direktora vietnieks Dmitrijs Semjonovs.

D. Semjonovs uzsver, ka šāds komplekss ar baseinu ir vienīgais reģionā un viens no pieciem vai sešiem līdzīgiem Eiropā. “Taču tik pilnīgi aprīkotu kā mūsējais esmu redzējis tikai Kanādā, bet kanādiešu baseina kompleksa izmaksas vismaz četras reizes pārsniedz mūsējās.”

Bez baseina kompleksa pirmajā kārtā uzbūvētas arī ģērbtuves, dušas, pirts, vairākas mācību klases, kas aprīkotas ar modernāko aparatūru. Turpat blakus ierīkoti trenažieri, kuros var apgūt darbam augstumā nepieciešamās iemaņas un citas prasmes, tai skaitā zemūdens metināšanu.

Plašākas klases, telpas kuģu vadības, kuģu mašīntelpas un citiem simulatoriem/trenažieriem tiks būvētas kompleksa otrajā kārtā. Tajā paredzēts arī baseins, kurā ūdens temperatūra nepārsniegs plus piecus grādus, lai jūrniekus varētu sagatavot izdzīvošanai aukstā ūdenī. ■

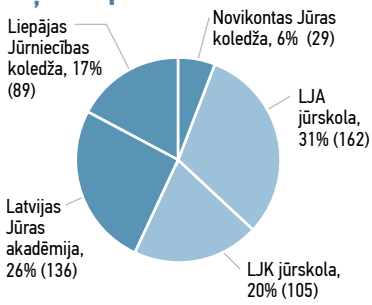


Jūrniecības izglītības programmās 2020. gadā uzņemtās personas

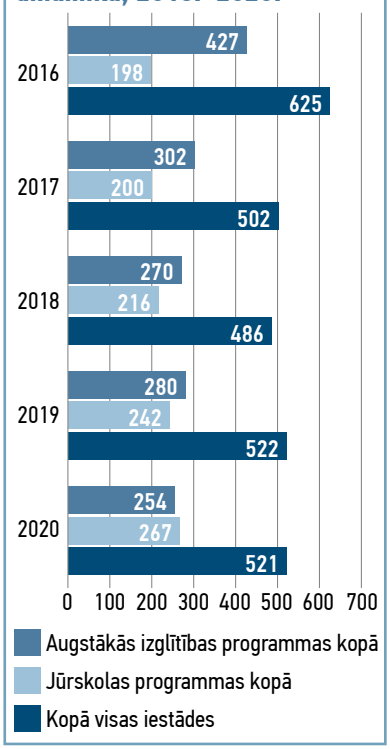
2020./2021. mācību gadā Latvijas jūrniecības izglītības iestāžu īstenotajās profesionālās vidējās un augstākās izglītības programmās kuģu vadīšanas, kuģu mehānikas un kuģu elektroautomātikas specialitāšu apgūšanai tika uzņemts 521 jaunais students. Ikgadējais šajās programmās uzņemto personu skaits pēdējos četros gados ir stabils. Atsevišķi izdalot pēc programmu līmeņiem, augstākās izglītības programmās uzņemto studentu skaits ir nedaudz samazinājies (augstākās izglītības programmās 2017. gadā tika uzņemtas 302 personas, bet 2020. gadā – 254 personas), ko kompensējis uzņemto audzēkņu skaita pieaugums jūrskolas programmās (profesionālās vidējās izglītības programmās 2017. gadā tika uzņemti 200 audzēkņi, bet 2020. gadā – 267 audzēkņi). Uzņemšanas rezultāti augstākajās jūrniecības izglītības programmās liecina, ka aizvien vairāk jauniešu pēc vidusskolas izvēlas apgūt kuģu vadīšanu, nevis mehānikas specialitātes – kuģu mehāniku un elektroautomātiku: 60% studentu iestājās kuģu vadīšanas programmās, 35% kuģu mehānikas programmās, bet 5% izvēlējās apgūt kuģu elektromehāniķa specialitāti. Jūrskolu līmenī šī atšķirība nav tik ļoti izteikta: 2020. gadā 52% pēc pamatizglītības ieguves tika uzņemti kuģu vadīšanas, bet 48% kuģu mehānikas programmā.

Kopējais izglītojamo skaits pēdējo piecu gadu laikā būtiski nav mainījies, tas svārstās ap 2150 – 2200 personām visās izglītības iestādēs kopā. 2020. gada oktobrī visās iestādēs pavisam mācījās 2141 topošais jūrniecības speciālists: 746 no tiem apguva profesionālās vidējās izglītības programmas, bet 1395 – augstākās izglītības programmas. Lielākā daļa jeb 58% augstākās jūrniecības izglītības programmās studējošo mācās neklātienē. Izglītojamo skaits jūrskolās pakāpeniski ir pieaudzis, bet augstākās izglītības iestādēs samazinājies.

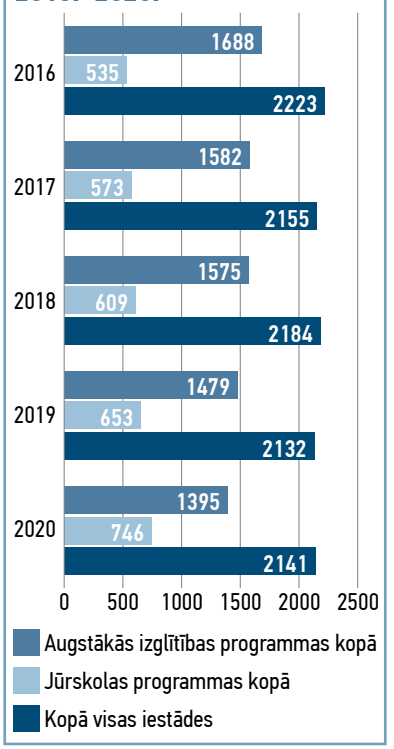
2020./21. mācību gadā uzņemto personu skaits



Uzņemto personu kopskaita dinamika, 2016.–2020.



Kopējais studējošo skaits, 2016.–2020.



Latvijas Jūras akadēmijā (LJA) 2020./2021. mācību gadā tika uzņemti 136 studenti, no tiem seši neklātienē. Kuģu vadīšanas programmā tika uzņemti 84 studenti, kuģu mehāniķu programmā – 40, bet kuģu elektroautomātikas programmā iestājās 12 studenti. Latvijas Jūras akadēmijas jūrskolā tika uzņemti 162 audzēkņi, no tiem kuģu vadīšanas programmā 84, bet kuģu mehānikas programmā 78. Kopā LJA īstenotās augstākās jūrniecības izglītības programmas apgūst 528 studenti, bet LJA jūrskolā mācās 413 audzēkņi.

Studijām Liepājas Jūrniecības koledžā (LJK) tika uzņemti 89 studenti, no tiem klātienē 74. Uzņemto skaits neklātienē turpina samazināties, piemēram, 2017. gadā uzņēma 79, 2019. gadā 33, bet 2020. gadā tikai 15 studentus. Vērtējot pēc apgūstamās specialitātes, 2020. gadā kuģu vadīšanas programmā iestājās 52, kuģu mehānikas programmā – 37 studenti. LJK jūrskolas līmeņa programmās tika uzņemtas 105 personas, no tām kuģu vadīšanas programmā 54, bet kuģu mehānikas programmā 51 persona. Pavisam LJK īstenotās 1. līmeņa augstākās izglītības programmas apgūst 619 studenti, bet profesionālās vidējās izglītības programmas – 333 audzēkņi.

Studijām neklātienē "Novikontas" Jūras koledžā (NJK) no 2019. gada 1. septembra līdz 2020. gada 1. septembrim tika uzņemtas 29 personas*, kopējais studējošo skaits NJK 2020. gada oktobrī bija 248.

* Uzņemšana studijām NJK turpinās visu gadu, tāpēc dati apkopoti par uzņemšanas periodu no 2019. gada 1. septembra.

Informāciju sagatavojusi Ksenija Anžinovska,
Jūrnieku reģistra Konvencionālās uzraudzības daļas vecākā inspektore

Viss jaunais dzimst grūtībās

2020. gada 5. februārī notika Latvijas jūrniecības nozares nevalstisko organizāciju, uzņēmumu, jūrniecības izglītības iestāžu un Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra pārstāvju sanāksme, kurā izvērtēja konceptuālā ziņojuma "Par augstskolu pārvaldības modeļa maiņu" projektu. Sanāksmes dalībnieki bija vienisprātis: lai nodrošinātu autonomu, starptautiskajiem standartiem atbilstošu un ilgtspējīgu jūrniecības izglītību Latvijā, kā arī saglabātu Latvijas Republikas vietu Starptautiskās Jūrniecības organizācijas "baltajā sarakstā", ir jāveido vienots jūrniecības izglītības iestāžu un izglītības programmu tīkls. Iesāktais darbs turpinās arī tagad, jo, kā jau to varēja paredzēt, pārmaiņas nenāk viegli.

Lai arī turpmāk Latvijas jūrniecības izglītība atbilstu starptautisko standartu līmenim un mūsu jūrniecības mācību iestāžu izsniegtos izglītības dokumentus atzītu Eiropā un pasaulē, jūrniecības izglītības turpmākās pastāvēšanas maratonskrējienam ir jāpārvar ne viens vien šķērslis. Taču ir pilnīgi skaidrs, ka nepieciešamas tūlītējas pārmaiņas un problēmas risinājums.

Pirmais šķērslis – nespēja vienoties

Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra (JR) vadītājs Jāzeps Spridzāns, kurš ir jūrniecības izglītības jaunā koncepta virzītājs, uzsver, ka iespēja rast risinājumu jaunā koncepta veidošanā vispirms tika dota pašām jūrniecības izglītības iestādēm, meklējot iespējamās Latvijas Jūras akadēmijas (LJA) un Liepājas Jūrniecības koledžas (LJK) sadarbības formas. Diemžēl Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrniecības koledžas vadītājiem ar šo procesu īpaši labi neveicās, jo katram ir savas ambīcijas, sava taisnība un savs redzējums. Bet jūrniecības nozares darba grupa ir pārliecināta, ka konsolidācija nepieciešama, kas ir loģiska no veselā saprāta viedokļa un dod pamatu ilgtspējīgai Latvijas jūrniecības izglītības attīstībai.

"Lai mēs varētu ieviest pārmaiņas Latvijas jūrniecības izglītības sistēmā, konsolidējot potenciālos izglītības resursus, ir nepieciešami grozījumi Augstskolu likumā, kas paredz veidot augstskolu padomes. Pašlaik notiek diskusijas Saeimas Izglītības, kultūras un zinātnes komisijā, lai likumprojektu varētu nodot Saeimā otrajā lasījumā, bet tās neveicas tik labi, kā varētu vēlēties. Izglītības un zinātnes ministre Ilga Šuplinska domā, ka to izdosies izdarīt līdz šā gada beigām, bet šķiet, ka tās ir pārlieku optimistiskas prognozes. Ja Augstskolu likums noteiks, ka tiek veidotas padomes, tad mūsu ideja ir tāda, ka jūrniecības izglītības jomā izveidotā padome uzņemsies atbildību par LJA un Rīgas jūrskolu, par LJK, iecels rektoru LJA gadījumā un LJK direktoru, kā arī pārzinās mācību procesa organizēšanu, bet šo mācību iestāžu rīcībā atstās administratīvos un finanšu jautājumus," nozares viedokli pauž JR vadītājs.

Jaunā Augstskolu likuma pieņemšana var ieilgt, tāpēc jūrniecības nozare meklē iespējas, kā jau tagad uzsākt tik nepieciešamo konsolidācijas procesu. Taču tas nav iespējams bez Izglītības un zinātnes ministrijas iesaistīšanās, jo LJK atrodas tiešā ministrijas pakļautībā. Diemžēl apmēram desmit gadu laikā Izglītības ministrija nav palīdzējusi šo jautājumu atrisināt, jo, mainoties ministriem, mainās arī ministrijas redzējums, tāpēc viss atkal jāsāk no sākuma. Arī Ilgas Šuplinskas vadītā ministrija un pati ministre visai nosacīti bija lietas kursā par jūrniecības izglītības specifiku, bet, to nepārzinot, var tikt pieņemti nepareizi lēmumi. J. Spridzāns uzsver, ka jau

gada sākumā Izglītības ministrija bija informēta par iespējamo jūrniecības mācību iestāžu konsolidācijas plānu un tālākās attīstības stratēģiju. Šā gada 24. septembrī IZM aicināja jūrniecības nozari uz sarunām, lai spriestu par jūrniecības izglītības tālāko stratēģiju. Sarunas notika trijās daļās: pirmajā sarunu raundā no IZM puses piedalījās izglītības ministre Ilga Šuplinska, Augstākās izglītības, zinātnes un inovāciju departamenta direktors Dmitrijs Stepanovs un direktora vietniece Dace Jansone, bet jūrniecību pārstāvēja Satiksmes ministrijas Jūrlietu departamenta direktore Laima Rituma un JR vadītājs Jāzeps Spridzāns, otrajā sarunu raundā pievienojās Liepājas Jūrniecības koledžas direktors Vladimirs Dreimanis un viņa vietnieks finanšu jautājumos, bet trešais sarunu raunds jau notika daudz plašākā sastāvā, jo pievienojās satiksmes ministrs Tālis Linkaits, Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš, Latvijas Jūras akadēmijas rektore Kristīne Carjova un LJA pārstāvji, kā arī privātā "Novikontas" Jūras koledža, bet jūrniecības nozares darba devēju pusi pārstāvēja LSC izpilddirektors, Jūras akadēmijas absolvents kapteinis Aleksejs Sidorenko. Šī bija pirmā tik augsta līmeņa tikšanās starp IZM un jūrniecības nozares pārstāvjiem.

Kristīne Carjova (no kreisās), Tālis Linkaits, Ilga Šuplinska.

Otrais šķērslis – informācijas deficīts

Tā kā par jūrniecības nozari kopumā, bet šajā gadījumā jo īpaši par jūrniecības izglītības specifiku ir visai daudz neskaidrību un neatbildētu jautājumu, un arī ministre bija atzinusi, ka saņem pretrunīgu informāciju, jūrniecības nozares pārstāvji par savu uzdevumu izvirzīja skaidrot jūrniecības izglītības būtību un darīt to nepastarpināti. Piemēram, ministre jautājusi, vai tā ir tiesa, ka Jūras akadēmijas absolventi, aizejot strādāt jūrā, spēj nopelnīt tikai minimālās algas robežās. Izrādās, šāds secinājums varēja rasties, kad Valsts Ieņēmumu dienests uz jautājumu, cik jūrnieki nomaksā nodokļos, atbildējis – maz. Tāpēc arī secinājums, ka jūrnieki nopelna maz.

"Mēs skaidrojām, ka uz jūrniekiem attiecas speciāls nodokļu režīms, tāpēc VID informācija nekādā gadījumā neatspoguļo patieso situāciju," stāsta Spridzāns. "Sarunas sākumā šķita, ka ministre domā, ko gan no jūrniekiem var sagaidīt, bet sarunas gaitā saprata, ka izglītības jautājumos esam līdzvērtīgi sarunas partneri, kuri respektē Latvijas normatīvos aktus, ir iekšā visos ar jūrniecības izglītību saistītajos procesos. Ir diezgan nepatīkami dažāda līmeņa saietos, tai skaitā arī diskusijās Izglītības ministrijā, uzklausīt, ka allaž kā pozitīvo piemēru piesauc Igauniju. Atvainojiet, Igaunija, nemaz nerunājot par Lietuvu, jūras lietās ļoti tālu atpaliek no Latvijas, un tie nav tikai tukši vārdi. Ja gribam būt objektīvi, tad Latvija jūrniecības sistēmas sakārtotības ziņā ir vismaz Eiropas vidējā līmenī, esam tur izcīnījuši savu vietu un pierādījuši, ka daudzi jautājumi mums ir daudz labāk sakārtoti un strādā daudz efektīvāk. Izglītības ministrijas amatpersonas guva apliecinājumu tam, ka mūsu jūrnieki ir starptautiski atzīti, strādā ar tādiem pašiem noteikumiem kā Eiropas attīstīto valstu

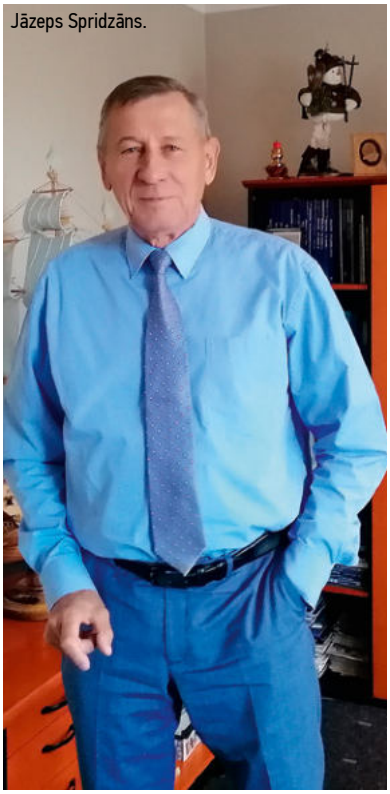
▶▶▶ 12. lpp.

▶▶▶ 11. lpp.

jūrnieki un saņem tādas pašas algas kā viņi, un tas tiešām ir ļoti būtisks rādītājs. Jā, vēl pirms gadiem septiņiem tā nebija, bet tagad ir. Tāpat pārliecinošs ir tas naudas apjoms, ko vienpadsmit tūkstoši tirdzniecības flotes jūrnieku ieved Latvijā, un tās taču ir investīcijas. Diskusiju laikā nopietns arguments bija tas, ka speciālisti, kuri beiguši jūrniecības mācību programmas, strādā specialitātē, un arī tas, ka mūsu jūrniecības izglītība tiešām ir labā līmenī, ko apliecina starptautiskās EMSA un IMO akreditācijas. Latvijas Jūrnieku reģistrs sertificē ne tikai Latvijas jūrniekus, bet arī citu valstu, piemēram, Anglijas jūrniekus, un mēs to varam darīt tāpēc, ka LJA diploms ir atbilstošs starptautiskajiem standartiem, un ja tas tā ir, tad jautājums par kvalitāti pēc būtības ir noņemams, kas gan nenozīmē, ka varam būt pašapmierināti un neturpināt pilnveidošanos. Varēja just, kā sarunas laikā mainījās ministres attieksme un ka viņa tic teiktajam, jo no mūsu puses tā nebija tikai tukšu frāžu mētāšana un vēlmju paušana – mēs to gribam vai negribam. Ministre saprata, cik mums, un ne tikai mums, bet arī Latvijai kopumā ir svarīgi noturēt un attīstīt jūrniecības izglītību un jūrniecības nozari."

Trešais šķērslis – pievienošanas draudi

Arī jautājums par Latvijas Jūras akadēmijas pievienošanu Rīgas Tehniskajai universitātei (RTU) joprojām nav ne atrisināts, ne svītrots no darba kārtības. LJA joprojām netiek paredzēts izņēmuma stāvoklis, kā to lūdz nozare un kāds tas ir noteikts Latvijas Aizsardzības akadēmijai, kurai nav jāuztur kvantitatīvais rādītājs – tūkstotis studentu. Tāpat līdz šim nav izdevies panākt, lai jūrniecības iesniegtajiem priekšlikumiem un argumentiem Saeimas Izglītības, kultūras un zinātnes komisijā pievērstu nopietnu vērību. Lai gan nozares priekšlikumus sagatavoja un iesniedza SM Jūrlietu departaments, tās direktorei Laimai Ritumai Saeimas komisijā neviens nespēja atbildēt, kāpēc nozares priekšlikumi netiek iekļauti izskatāmo dokumentu paketē. Jūrniecības nozare izsaka aizdomas, ka Saeimā ļoti nopietni



Jāzeps Spridzāns.

darbojas RTU lobijs, vēl jo vairāk zinot to, ka jaunā Augstskolu likuma darba grupā strādā trīs RTU pārstāvji. Saeima diemžēl neiedziļinās problēmas būtībā – jūrniecības izglītība ir starptautiski reglamentēta, tāpēc nepietiek tikai ar izglītības diplomu, izglītībai ir jāiegūst starptautiska sertifikācija.

Kad tikšanās laikā IZM sarunas atkal skāra apvienošanās jautājumu, satiksmes ministrs Tālis Linkaits uzsvēra, ka Jūras akadēmijai nevajadzētu tik ļoti uzspiest kvantitatīvos rādītājus, jo, ņemot vērā jūras darba specifiku, katrs nevar strādāt jūrā. Satiksmes ministrs norādīja, ka ministrijas saimniecībā ir ne tikai jūrniecība, bet arī citas nozares, tāpēc viņš lieliski spēj izvērtēt, kādā līmenī katrā mācību iestādē tiek sagatavoti speciālisti. Ministrs arī pauda viedokli, ka varbūt tā vietā, lai diskutētu par LJA pievienošanu RTU, lietderīgāk būtu spriest par to, ka visu transporta nozares speciālistu sagatavošanu vajadzētu nolikt zem LJA jumta.

"Viens no argumentiem, ko pauda Izglītības ministrijas darbinieki, bija – jūrniecības izglītība ir dārga," stāsta JR vadītājs. "Augstākās izglītības departamenta direktors Stepanovs uzsvēra, ka tagad LJA no valsts saņem divus miljonus eiro gadā, kas ir tikai divi procenti no visa augstskolu finansējuma, bet, esot kopā ar RTU, tie būtu pavisam citi cipari. Stepanova teikto ļoti lieliski komentēja Jānis Krastiņš, kurš teica, ka viņš šo jautājumu gribētu pagriezt otrādi: LJA, no valsts saņemot tikai divus procentus no augstskolu budžeta finansējuma, tomēr spēj sagatavot konkurētspējīgus un profesionālus speciālistus, kuri ir pieprasīti starptautiskajā jūrnieku darba tirgū, tiek starptautiski atzīti un dod lielu pienesumu Latvijas tautsaimniecībai. Tas nozīmē, ka šī sistēma ir ekonomiski efektīvi sakārtota."

Risinājumu vajag jau tagad

Jāzeps Spridzāns ir pārliecināts, ka vairs nedrīkst gaidīt un sistēma ir jāsakārto, lai neturpinātos nevajadzīgas aktivitātes no jūrniecības mācību iestāžu puses. Arī IZM ir ieinteresēta, lai jūrniecības izglītības konsolidācijā tiktu sperts pirmais solis, kas palīdzētu racionāli izmantot esošos resursus: mācību tehnisko bāzi, infrastruktūru, informācijas resursus un augsti profesionālu pasniedzēju kapacitāti. Tāpat ministrija uzskata, ka ir jākļūst atvērtākiem attiecībā uz pētniecību, starpnozaru sadarbību un ES finanšu resursu izmantošanu.

"Esam piedāvājuši LJA, LJK un privātajai "Novikontas" Jūras koledžai jau tagad noslēgt konsorcija līgumu, lai mēģinātu sastrādāties un saprastu savas stiprās un vājās puses, un pašlaik notiek līguma izstrāde. Kas attiecas uz triju stundu garajām trijās daļās sadalītajām sarunām un diskusijām Izglītības ministrijā, tad uzskatu, ka šīs sarunas bija ļoti produktīvas. Mūsu galvenais uzdevums bija lauzt neizpratnes un neziņas sienu, kas līdz šim vienmēr stāvēja jūrniecības nozares un Izglītības ministrijas starpā. Ceru, ka mums tas ir izdevies."■

Anita Freiberga

P.S. Ja tā labi padomā, tad arī Latvijas jūrniecības izglītības nākotnes izredzes pēc būtības iekļaujas šā žurnāla numura skaudrajā tematikā – būs lemts aiziet bojā vai izglābties.

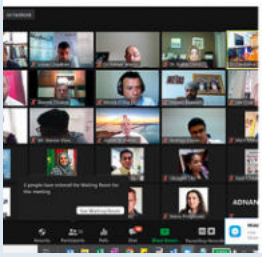
Tālmācība – realitāte un izaicinājumi

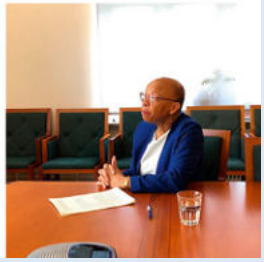
Jūrniecības tiešsaistes foruma semināru sērijas ietvaros 28. jūlijā Pasaules Jūrniecības universitātes (WMU) prezidente Dr. Kleopatra Doumbija-Henrija uzstājās ar runu par diskusiju centrālo tematu "Tālmācība jūrniecībā – realitāte un izaicinājumi". Viņa savu runu koncentrēja uz WMU redzējumu par jūrniecības nozari e-mācību laikmetā, ņemot vērā digitālo revolūciju, kas jau tagad pārveido un turpinās pārveidot kuģošanas nozari.

Dr. Kleopatra Doumbija-Henrija atzīmēja, ka Covid-19 pandēmijai bijusi un joprojām ir dramatiska ietekme pasaulē, un tas attiecas arī uz jūrniecības nozari. Sociālā distancēšanās, masku nēsāšana, pastāvīga roku dezinfekcijas līdzekļu lietošana, karantīna un izolēšanās ir kļuvušas par jaunu normu. Tāpat pandēmija ir likusi pavisam savādāk palūkoties uz globālajiem pārvadājumiem, tai skaitā uz jūras pārvadājumiem, likusi savādāk izvērtēt mobilitātes nozīmi, tostarp, pateicoties tehnoloģiju iespējām, daudzas darbības veikt tiešsaistē, par kuras lietošanu vēl nesenā pagātnē visi zināja tikai teorētiski.

WMU jau kopš 2005. gada tālmācībā piedāvā pēcdiploma kursu programmu jūras apdrošināšanā. Piecpadsmit gadu laikā pēcdiploma programmas, pateicoties tehnoloģiju attīstībai, ir pilnveidojušās, un tagad tālmācībā tiek piedāvātas tādas programmas kā Jūras enerģētika, Jūras vadība un Starptautiskās jūras tiesības, kas tiešsaistē ir pieejamas arī kā LLM. Turklāt sadarbībā ar ITF tika izstrādāta MARI-WEL profesionālās pilnveides programma, kas ir pirmā šāda veida programma un sniedz visaptverošu pārskatu par tematiem un jautājumiem, kas saistīti ar jūrnieku labklājību un sociālajām garantijām. Tas ir lielisks instruments, kas var palīdzēt risināt problēmas, ar kurām jūrnieki saskaras savā ikdienas darbā, un jo īpaši tās problēmas, kas tagad rodas saistībā ar Covid-19.

WMU prezidente uzsvēra, cik svarīgi ir tālmācības programmu standartus saskaņot ar tradicionālo klātienes mācību programmu standartiem. Viņa arī runāja par tālmācības studentu iespējamo izaicinājumu, kas saistīts ar klāt neesamības efektu. "Neskatoties uz to, ka studenti fiziski neatrodas WMU, viņiem ir jāsaņem





tāds pats informācijas apjoms un uzmanība no pasniedzēju puses, kāds tas ir mūsu klātienes studentiem. Piemēram, ir jāņem vērā studentu ierobežotā piekļuve bibliotēkai, kā arī citi faktori, kas saistīti ar attālinātu mācīšanos, kas nekādā veidā nedrīkst samazināt izglītības kvalitāti un intensitāti," savu viedokli pauda Doumbija-Henrija.

"Lai sekmīgi norisinātos tālmācības process, studentiem ir jābūt pašdisciplinētiem, pašiem jāregulē sava darbība un jākontrolē mācību process, pasniedzējiem efektīvi jāizmanto pieejamās tehnoloģijas, bet mācību programmai ir jābūt pielāgotai tālmācības specifikai," sacīja Doumbija-Henrija, uzsverot, ka visu šo trīs komponentu simbioze sevišķi svarīga ir jūrniecības izglītībā un apmācībā, jo šī nozare ir pakļauta īpašām kuģošanas drošības un vides aizsardzības prasībām.

"Nepārtraukti jāceļ jūrnieku izglītības standarti un jāpaplašina piekļuve izglītības programmām visos līmeņos, ieskaitot pēcdiploma un doktora studijas, profesionālās pilnveides kursus, ņemot vērā IMO STCW konvencijas un citu tiesību aktu prasības," sacīja WMU prezidente. Viņa arī pauda viedokli, ka, lai reaģētu uz straujajām pārmaiņām tehnoloģiju jomā, jūrniecības izglītības sistēma,

▶▶▶ 14. lpp.

▶▶▶ 13. lpp.

visticamāk, būs jāpārveido, piedevām to liks darīt pēdējā laikā iezīmējusies tendence, ka jaunie cilvēki arvien biežāk izvēlas nepilna laika studijas, apvienojot mācības ar darbu.

Viņa atsaucās uz STCW konvencijas noteiktajiem standartiem BI/6. sadaļā, kas attiecas uz tālmācību un e-mācībām, un rezumēja, ka saskaņā ar 2020. gada februārī IMO iesniegtajiem STCW konvencijas grozījumiem tuvākajā nākotnē tiks atzīti elektroniski izsniegti kompetences sertifikāti, kā arī tiks attālināti kārtotas jūrnieku kompetences pārbaudes, kas pilnībā aizstās klātienes pārbaudījumus un papīra formātā izsniegtos sertifikātus. Pagaidām gan Covid-19 dēļ šīs vadlīnijas par jūrnieku elektronisko sertifikātu un dokumentu izmantošanu apspriešana ir atlikta.

Doumbija-Henrija lielu uzmanību pievērsa Covid-19 ietekmei uz WMU izglītības programmām. 2020. gada martā tika pieņemts ārkārtas rīcības plāns, kas tiek pastāvīgi atjaunināts arī 2020./2021. mācību gadam un paredz, ka visas WMU klātienes studiju programmas, jūrniecības angļu valoda un studiju prasmju programma tiek pasniegtas tiešsaistes režīmā. "Iespējams, ka WMU izmantos klātienes lekcijas kombinācijā ar sociālās distancēšanas pasākumiem un tālmācības kārtību, pilnībā ņemot vērā visu informāciju, kas saistīta ar Covid-19 pandēmiju," viņa sacīja. "Tālmācība ir noderīgs veids un tai ir svarīga loma, lai palīdzētu sasniegt ANO izvirzītos ilgtspējīgas attīstības mērķus, īpaši ceturto, kas vērsts uz kvalitatīvu izglītību visiem, piekto, kas vērsts uz dzimumu līdztiesību, trīspadsmito, kas attiecas uz klimata jautājumiem, un četrpadsmito – par dzīvības saglabāšanu ūdenī, un Covid-19 nevajadzētu kļūt par kavēkli šo mērķu īstenošanā."

Izglītības sistēma, un tas attiecas arī uz jūrniecības izglītību, saskārās ar neparedzētu problēmu – pēkšņu pāreju uz tiešsaistes mācību metodēm, kad reāli nebija laika nedz IT infrastruktūras uzlabošanai, nedz pasniedzēju un studentu apmācībai, kā labāk izmantot viņu rīcībā esošos un pieejamos instrumentus. Pilnvērtīga jūrniecības izglītība nozīmē gan teorētiskās, gan praktiskās zināšanas, un šajā ziņā teorētisko bāzi lieliski var nodrošināt ar attālinātu mācību procesu, bet praktiskās zināšanas nevar iegūt, tikai izmantojot trenažierus un simulatorus.

Daudzi jūrniecības speciālisti ir vienisprātis, ka Covid-19 licis jūrniecības izglītības iestādēm visā pasaulē sarosīties un spert lielu soli uz priekšu, akceptējot digitālo revolūciju, ko jūrniecības izglītības iestādēm būtībā vajadzēja izdarīt vismaz pirms gadiem pieciem. Kā svarīgs arguments tiek minēts tas, ka tiešsaistes apmācība bieži vien var būt elastīgāka, piedevām tā stimulēs un pieradinās topošos speciālistus pie patstāvīga darba, kas tiek kombinēts ar individuālām konsultācijām un papildu pārbaudes testiem.

Tālmācības procesam ir vēl kāds ļoti būtisks ieguvums: tā kā pasniedzējiem nav jāatrodas vienā valstī ar studentiem, ir daudz lielākas iespējas tiešsaistē klausīties nozares labāko speciālistu lekcijas, protams, mācību procesā ievērojot katras valsts noteiktās izglītības prasības. Tiek izteikts viedoklis, ka tiešsaiste pavērs jaunas konkurences un mācību tirgus iespējas.■

Profesionālā un akadēmiskā pieeja jūrniecības izglītībai un apmācībai

Tendences, izaicinājumi un iespējas

Laikā, kad joprojām notiek diskusijas par to, kādai vajadzētu būt jūrniecības izglītības sistēmai un jūrniecības izglītības pārvaldības modelim Latvijā, kam ko pievienot, ar ko draudzēties, ko mainīt pārvaldības modelī, un šīs diskusijas ar lielāku vai mazāku intensitāti turpinās jau trīsdesmit gadus, pasaulē vairāk diskutē par un ap iespējamiem izglītības modeļu piedāvājumiem tuvākajā un tālākajā nākotnē, jo arvien aktuālāks kļūst jautājums, kādam tad īsti ir jābūt piedāvātajam izglītības saturam, kam pievērst lielāku uzmanību, vai akcentu likt uz profesionālo vai akadēmisko izglītību. Starptautiskā Jūrniecības universitāšu asociācija (IAMU) ir pasaules vadošo jūrniecības universitāšu tīkls, kas kuģošanas nozari nodrošina ar profesionāliem speciālistiem, sniedzot jūrniecības izglītību un apmācību, un tagad tieši IAMU līmenī notiek profesionālas diskusijas par jūrniecības izglītības nākotni.

Tradicionālā jūrnieku apmācība vienmēr bijusi vairāk vērsta uz praktisko iemaņu iegūšanu un izmantošanu, jo liela jūrniecības sabiedrības daļa, un īpaši tas attiecas uz darba devējiem, par svarīgāko uzskata koncentrēšanos tieši uz specifisko iemaņu apgūšanu, lielāku uzsvaru liekot uz zināšanu praktisko izmantošanu konkrētu uzdevumu pildīšanai. Savukārt šauras specializācijas oponenti pārstāv viedokli, ka akadēmiskā izglītība ir daudz vairāk vērsta uz padziļinātu analītiskās un kritiskās domāšanas prasmju veidošanu un attīstību, kā arī spēju plašāk un vispusīgāk diskutēt par profesionāliem kuģošanas nozares jautājumiem. Praktiķi par to ironizē – nolaižot kuģa enkuru, nekādas diskusijas vai īpašs zinātnisks redzējums neesot vajadzīgs.

Līdz šim praktiķu viedoklis ir ņēmis virsroku, tāpēc jūrniecības izglītības un apmācības globālās tendences līdz šim tiešām ir bijušas vairāk centrētas uz tādu jūrniecības izglītību, kas pamatā nodrošina specifiskas profesionālās kompetences. Par augstāka izglītības līmeņa plašāku ieviešanu tiek pausts viedoklis, ka ar akadēmisko jūrniecības izglītību pārlieku nevajadzētu aizrauties, jo

nozare lieliski var iztikt ar koledžas līmenī sagatavotiem speciālistiem.

Tomēr šī problēma nav tik viennozīmīgi vērtējama, tāpēc tā raisījusi virkni jautājumu, un uz daudziem no tiem atbildes nav rastas. Piemēram, kaut vai jautājumi par mācību saturu izstrādi, par apmācības standartu noteikšanu un pārraudzību globālā līmenī, kā arī par to, vai jauno speciālistu sagatavošanā tiek sasniegts tāds rezultāts, kas profesionālā līmenī apmierina mūsdienas kuģošanas sabiedrību, nemaz nerunājot par IT tehnoloģiju diktētajām prasībām nākotnē. IAMU viceprezidents profesors Glens Blekvuds pauž viedokli, ka jūrniecības izglītība šodien piedzīvo milzīgus profesionālos izaicinājumus.

Vēsturiska pieredze un nākotnes redzējums

Pirmos mēģinājumus ieviest vienotus un starptautiskus standartus jūrnieku apmācībā 1936. gadā veica Starptautiskā Darba organizācija (ILO), radot jūras virsnieku kompetences konvenciju (ILO C53). Cita starpā konvencija noteica, ka uz jebkura kuģa neviena persona, uz kuru tā attiecas, nedrīkst veikt kapteiņa, kapteiņa vecākā palīga, navigācijas virsnieka, kas atbild par sardzi, galvenā inženiera vai mehāniķa, kurš atbild par sardzi, pienākumus, ja tā šādu pienākumu veikšanai nav ieguvusi kompetences sertifikātus, ko izdevusi vai apstiprinājusi valsts iestāde tajā teritorijā, kurā kuģis ir reģistrēts. Taču ILO C53 konvencijā nebija noteikti stingri kvalifikācijas standarti, tāpēc tādus vajadzēja radīt, un pirmā starptautiskā konvencija, kas noteica stingrus kvalifikācijas standartus, bija Starptautiskā konvencija par jūrnieku sagatavošanu, sertificēšanu un sardzes pildīšanu (STCW), ko pieņēma 1978. gadā un kas stājās spēkā 1984. gadā. Tomēr arī šis konvencijas variants nepietiekami formulēja prasības jūrniekiem un noteiktie izglītības standarti neapmierināja darba devējus, jo neatbilda kuģošanas nozares reālajām vajadzībām. Tā nu 1995. gadā tika izdarīti būtiski grozījumi konvencijas normatīvajā pielikumā: cita starpā tika pastiprinātas prasības jauno jūrnieku apmācībā, pievienojot daudzus īpašus kompetences standartus, piemēram, sertifikācijas un sardzes pildīšanas kodeksu. Tā kā papildinājumu iniciatīva nāca no kuģošanas kompānijām un kuģu īpašniekiem, viņi, pilnīgi loģiski, vispirms domāja par profesionālajām kompetencēm, kas nepieciešamas kuģošanas biznesam, nevis par profesionālās izglītības līmeņa celšanu akadēmiskās izglītības izpratnē, tāpēc STCW konvencijā, protams, pamatā runa ir par minimālajām izglītības prasībām. Un atkal lielākais uzsvars likts uz kompetencēs balstītu jūrniecības izglītību. Būtībā šāds lēmums un pieeja jūrniecības izglītības standartiem bija ļoti svarīgs notikums jūrniecības nozarē, jo skaidri iezīmēja nozares tālāko virzību, kur nepieciešamība pēc akadēmiski izglītotiem speciālistiem palika otrā plānā. Arī 2010. gada Manilas grozījumi kodeksā galvenokārt saglabāja to pašu paradigmu: profesionālā izglītība, lielā mērā balstīta uz noteiktiem kritērijiem un prasmju novērtējuma, kas skaidri definē standartus un ar tiem saistītās zināšanas un prasmes.

Starptautiskā Jūrniecības universitāšu asociācija, veicot pētījumus par jūrniecības darba tirgus tendencēm, pievērsusi uzmanību diezgan satraucošam faktam – jūrnieku trūkumam, kam pamatā ir sociālās pārmaiņas un sabiedrības priekšstati par karjeras

▶▶▶ 16. lpp.

▶▶▶ 15. lpp.

iespējām jūrā. Tagad arvien retāk jaunie cilvēki izvēlas karjeru uz mūžu, un, tā kā jūrniecības nozare ir globālās sabiedrības neatņemama sastāvdaļa, tas attiecas arī uz karjeru jūrā. Bet zinātnieki, kuri pēta jūrnieku darba tirgus specifiku un attīstības tendences, izsaka viedokli, ka daudzi, domājot par karjeras iespējām, neizvēlas jūrnieka profesiju tieši šaurās specializācijas dēļ.

21. gadsimta realitātes

Jau sen par anahronismu kļuvis priekšstats, kas valdīja 19. gadsimta beigās un vēl arī 20.gadsimta sākumā, kad tā sauktā strādnieku šķira stingri tika nošķirta no domājošās inteliģences. Zinātnieki ir pārliecināti, ka pārlieku ilgi ir pārspīlētas un īpaši uzsvērtas atšķirības starp profesionālo un akadēmisko izglītību, un jo īpaši tas attiecas uz profesionālu jūrnieku darbu 21. gadsimtā. Ideālā variantā šai izglītībai vajadzētu būt profesionālai akadēmiskai izglītībai, kur akadēmiskā sadaļa ir pamats kritiskās domāšanas prasmēm, bet profesionālā sadaļa koncentrējas uz konkrētiem profesionāliem mērķiem. Tieši šī apvienotā pieeja, kas iekļauj kompetences sertifikātus kopā ar akadēmisko kvalifikāciju, ir pamats mūsdienu jūrnieku sociālajām vajadzībām un atbilst karjeras mērķiem, kas laika gaitā mainās. Tieši tāpēc akadēmiska profesionālā izglītība ir pamats, kas nodrošina kvalificētiem speciālistiem gan iespēju karjeras ilgtermiņa attīstībai, gan tai pašā laikā apmierina kuģošanas nozares vajadzības nodrošināt floti ar kvalificētiem speciālistiem.

Tieši šāda vispusīga izglītība ir nepieciešama, lai jūrnieki savas zināšanas un pieredzi varētu pārcelt uz citām jūrniecības nozarēm gadījumos, kad viņi vēlas beigt jūras gaitas un pāriet darbā krasta dienestos. Turklāt, pieaugot tehnoloģiju lomai un domājot par pārmaiņām nākotnes kuģošanā, šāda izglītība ļaus kuģošanas nozari kopumā nodrošināt ar daudzpusīgākiem profesionāļiem.

Joprojām ir dzirdami arī iebildumi un kritika, ka šāda izglītības pieeja, kas apvieno profesionālo un akadēmisko izglītību, it kā apdraud jūrnieku profesionālās kompetences kvalitāti, jo topošajam speciālistam mācību procesā uzmanība jāsadala starp profesionālo priekšmetu apgūšanu un akadēmisko mācību sadaļu. Komentējot šos iebildumus, zinātnieki uzsver, ka tādā gadījumā vairāk būtu jārunā par mācību programmām un jūrniecības izglītības un apmācības sistēmu pilnveidošanu, nevis par profesionālās un akadēmiskās izglītības apvienošanas oponentu minētajiem. Otrs pretarguments no darba devēju puses – jo vairāk būs akadēmiski izglītotu speciālistu, kuriem pavērsies lielākas darba iespējas krastā, jo spēcīgāka būs tendence pamest jūras karjeru, kā rezultātā pieaugs gados jaunu virsnieku un samazināsies pieredzējušu virsnieku skaits. Tomēr tas nav īsti korekts un pietiekams arguments, jo zinātnieki ir pārliecināti, ka kuģošanas nozarei jāspēj atrisināt arī šādas problēmas, vairāk domājot par jūrnieku darba un sadzīves apstākļu uzlabošanu un padarot jūras karjeru pievilcīgu ilgtermiņā.

Protams, neviens nenoliedz tās problēmas, kas saistītas ar mācību programmu izstrādes un īstenošanas aspektiem, izglītības saturu un metodiku, tai skaitā arī ar pasniedzēju kvalifikāciju. Pētījumi parādījuši, ka pasniedzēju kvalifikācijā tiešām ir ievērojama atšķirība starp vēlamo un esošo, ka pasniedzēji nespēj izsekot jaunākajām tendencēm un reālajai situācijai kuģošanas biznesā, tāpat līdz galam neatbildēts paliek jautājums, cik plašam un dziļam vajadzētu būt mācību saturam, lai tas atbilstu gan akadēmiskajiem standartiem, gan STCW konvencijas prasībām, gan arī reālajai situācijai kuģošanas nozarē. Zināmā mērā atbildes uz šiem jautājumiem meklējamas finanšu resursu pieejamībā un iespējās, kas, protams, dažādās valstīs ir atšķirīgas, tāpēc, raugoties pasaules kontekstā, arī valda atšķirīgi viedokļi par to, kādai tad vajadzētu būt optimālai jūrnieku izglītībai. IAMU cenšas rast kopsaucēju, lai tomēr rastu risinājumu profesionālu jūrnieku sagatavošanai nākotnē.

Kā tad izskatīsies jūrnieku izglītība nākotnē?

Starptautiskās Jūrniecības universitāšu asociācijas viceprezidents Glens Blekvuds ir pārliecināts, ka nav saprātīgi bārstīt kādas tālejošas prognozes un noteikt dogmatiskus uzstādījumus. Ja nu ir kāda sfēra, kurā nav iespējams izteikt tālākas nākotnes prognozes, tad tā noteikti ir tehnoloģiju attīstība. Skaidrs ir viens: vajadzētu nojaukt to sienu, kas līdz šim visai strikti nodalīja profesionālo un akadēmisko pieeju jūrnieku sagatavošanā, jo, kā saka Blekvuds, mēs šodien vairs neatrodamies tajā pasaulē, kas veidoja priekšstatu par akadēmiskajiem, tātad gudrajiem cilvēkiem pretstatā ne pārāk gudrajiem neakadēmiskajiem cilvēkiem. Starptautiskajai jūrniecības izglītībai vajadzētu nojaukt šo robežu, ko dažos gadījumos jau ir izdevies paveikt. Otrs svarīgs uzdevums ir pavērt ceļu jūrniekiem uz pilnvērtīgas mūžizglītības iespējām, ar izglītības sistēmu neierobežojot viņu individuālo brīvību un izvēles iespējas. Vēsture ir pierādījusi, ka lielas cilvēku grupas tiek kontrolētas, atstumtas, manipulētas un izmantotas to grupējumu interesēs, kuri lobē attiecīgu izglītības sistēmu izveidošanu un striktu normu ieviešanu. 21. gadsimta jūrnieki nedrīkst būt šāda ekspluatēta, atstumta, manipulēta un kontrolēta sabiedrības daļa. Šodien izglītību ieguvušajiem jūrniekiem būs jādzīvo un jāstrādā tādā profesionālajā vidē, par kuru mēs tagad, iespējams, pat nevaram nojaust. Nenoliedzami, arī turpmāk būs atšķirīgi izglītības un apmācības līmeņi, kas tomēr iekļausies STCW konvencijas prasību rāmī, un arī turpmāk būs jaunie speciālisti, kuri nepretendēs uz akadēmiskās izglītības iegūšanu. Zinātnieku un Starptautiskās Jūrniecības universitāšu asociācijas viedoklis ir, ka turpināsies pētījumi un diskusijas par jūrniecības izglītības attīstības tendencēm, un pats svarīgākais būs rast atbildi uz jautājumu, kā veicināt ilgtspējīgu un augsti kompetentu jūrnieku sagatavošanu.

Patiesībā atbilde uz šo jautājumu mūsdienu dinamiskajā pārmaiņu laikā būs jāmeklē visai jūrniecības sabiedrībai: gan tiem, kuri veido izglītības stratēģiju, gan tiem, kuri nodrošina izglītības procesu, gan arī tiem, kuri dod darbu jūrniekiem.■

Mūžības skartos pieminot

Latvijas burātāji, kuģotāji un jūrā braucēji 2020. gada 6. septembrī lika pamatu jaunai tradīcijai – pulcējās svinīgā piemiņas parādē, atceroties visus jūrā gājējus, kuri neatgriezās krastā. Latvijas Zēģelētāju savienība (LZS), kas ir šīs tradīcijas aizsācēja, 6. septembri neizvēlējās nejauši, jo tas ir datums, kad 1992. gadā pulksten 18.30 cienījams un sabiedrībā zināms jahtas kapteinis Georgs Šmiguns deviņu ballu stiprā vētrā tika noskalots no jahtas klāja un jūra to aizsauca mūžībā.

Trijos dienā pie Rīgas ostas Kuģu vadības centra pulcējās Krasta apsardzes un NBS Jūras spēku kuteri, jahtas un motorlaivas, lai Latvijas Jūras spēku Krasta apsardzes kutera "Ausma" vadībā dotos Rīgas līcī un, pieminot bojā gājušos jūriniekus, Baltijas jūras ūdeņos nolaistu vainagus un ziedus. Piemiņas pasākuma organizators Romans Mickevičs ar gandarījumu atzina, ka atsaucība bija negaidīti liela – piemiņas braucienā piedalījās ap 50 laivu un jahtu, un pauda cerību, ka nākamgad pasākums būs vēl kuplāk apmeklēts, piebilstot, ka tas vienmēr notiks septembra pirmajā svētdienā.

Kas bija Georgs Šmiguns?

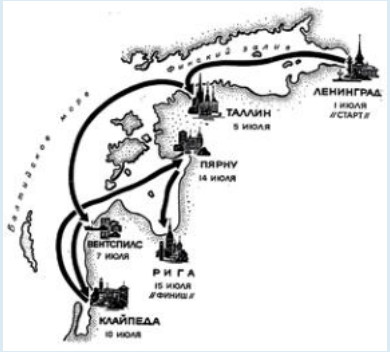
Jaunāko laiku burātāju paaudzēm burātāja un kapteiņa Georga Šmiguna vārds ir maz zināms. Arī periodikas arhīvos informācija ir visai skopa. Bet, piemēram, Krievijā iznākošā žurnāla "Katera i jahti" agrākajās publikācijās ir diezgan daudz ziņu par Georgu Šmigunu, kurš ar burāšanas sportu sāka nodarboties 1948. gadā Rīgas jahtklubā VMF pie burāšanas trenera B. Lobača-Žučenko.

Šmiguns daudzkārt startējis PSRS čempionātos. Jahtu klasē "L-45" pārī ar kapteini Hitunovu izcīnījis otro vietu. No 1950. līdz 1953. gadam Šmiguns burāja ar "Olimpik" klases jahtu, divas reizes kļūstot par Latvijas čempionu. Pēc tam burāja ar "Zvaigznīti", ar kuru ieguva trešo vietu republikas čempionātā. Tāpat burājis arī ar jahtu *sešinieci* "Rīga". 1957. gadā Šmiguns kļuva par PSRS sporta meistaru.

Sarežģītos sacensību apstākļos jahtas "Rīga" apkalpe Šmiguna vadībā

Kreiserjahtu sacensības "Baltijas kauss 1973".

Jahtas "Rīga" apkalpe Baltijas kausa izcīņā piedalījās 1972. un 1973. gadā.



1972. gada sacensību maršruts.

1972. un 1973. gadā kļuva par Latvijas PSRS čempioni Baltijas kausa sacensībās, izcīnot arī žurnāla "Katera i jahti" ceļojošo kausu.

Kapteinis Šmiguns veica arī daudzus jūras burājumus ārpus PSRS, tai skaitā četrus pārgājienus uz tolaik vēl Vācijas Demokrātisko Republiku un Poliju. Pēc profesijas G. Šmiguns bija tehnologs un strādāja Rīgas kuģu būvētavā.

Jahtas "Spaniel" piemiņas pasākuma pievienotā vērtība

Jaunās tradīcijas aizsākšanā piedalījās arī jahta "Spaniel", kuras kapteinis Gunārs Šteinerts šoreiz komandā bija uzaicinājis piecus jauniešus no audžuģimenēm, jo Latvijas Jūrniecības savienībai, kuras dibināšanā pirms vairāk nekā trīsdesmit gadiem piedalījās kapteinis Šteinerts, izveidojusies cieša draudzība ar Latvijas Audžuģimeņu biedrību. Vislabāk jaunas lietas var uzzināt un iepazīt, praktiski darbojoties, un jaunieši uz "Spaniel", protams, ievērojot visus drošības noteikumus, to varēja realizēt pilnā mērā, gan darbojoties ar burām, gan stāvot pie jahtas stūres.

Uzaicināt audžubērnus piedalīties piemiņas pasākumā bija tieši

▶▶▶ 18. lpp.

Gunārs Šteinerts, Arina Djatlova, Roberts Gobergs, Andris Kaņepējs uz jahtas "Spaniel" kopā ar Audžuģimeņu biedrības vadītāju Ilzi Golveri un jauniešiem no audžuģimenēm – Samantu, Elizabeti, Maiklu, Artūru un Oskaru.

▶▶▶ 17. lpp.

Gunāra Šteinerta iniciatīva. "Jūrniecības savienības biedriem, cienījamiem kapteiņiem jau ir bijušas tikšanās reizes ar audžuģimenēm, piemēram, kapteinis Ikaunieks pilnā kapteiņa formā jauniešiem no Latvijas audžuģimenēm ir stāstījis par jūrnieka dzīvi un darbu, un tas ir ļoti labi, tāpat kā visas citas LJS biedru aktivitātes sadarbības uzturēšanai un stiprināšanai. Bet šoreiz man tikai loģiski šķita uzaicināt jauniešus, sākot no 14 gadu vecuma, reāli paskatīties un izjust, kas tad tā burāšana īsti ir. Samanta, Elizabete, Maikls, Artūrs un Oskars kopā ar Audžuģimeņu biedrības vadītāju Ilzi Golveri piedalījās piemiņas pasākumā. Iespēja izbraukt ar jahtu jauniešiem sagādāja ļoti lielu prieku. Tas bija kaut kas vēl nepiedzīvots, jauni iespaidi un emocijas, bet jāteic, ka šoreiz tas nebija tikai izklaides brauciens ar jahtu, tam bija milzīga pievienotā vērtība: tas bija piemiņas brauciens, lai atcerētos un pieminētu cilvēkus, kuri jūrā aizgājuši bojā. Katrs no šiem bojā gājušajiem ir atsevišķs, īpašs un traģisks stāsts. Arī mums, protams, līdzi bija ziedi, ko, godinot šo cilvēku piemiņu, gremdēt jūras viļņos, un es redzēju, ar kādu cieņu un pienākuma apziņu jaunieši gatavojās šim mirklim. Tieši tādi brīži lielā mērā veido jauniešu attieksmi pret dzīvi, viņu uztveri, bagātinot emocionālo pasauli," sacīja G. Šteinerts.

LJA Rīgas jūrskolas 3.kursa audzēknis, topošais stūrmanis Artūrs pie "Spaniel" stūres.

Kas zina, vai kāds no šiem jauniešiem izvēlēsies darbu jūrā, bet pirmais solis ir sperts. Varbūt āķis ir lūpā? Patiesībā šiem jauniešiem jau ir bijusi iepazīšanās ar jūrnieka profesiju, daži no viņiem ir piedalījušies vidusskolēnu konkursā "Enkurs", bet Artūrs pavisam droši savu izvēli jau ir izdarījis – viņš mācās LJA jūrskolas 3. kursā, ir apņēmības pilns dienās kļūt par kuģu vadītāju un ir pārliecināts, ka pienāks brīdis, kad stāvēs arī uz kapteiņa tiltiņa. Te nu vēl tikai gribētos piebilst, ka pamatā jau viss, protams, ir atkarīgs no paša jaunieša: cik stipra ir viņa griba un spēcīga apņemšanās, un tomēr mūsu jūrniecības sabiedrībai šādus

Andris Kaņepējs kopā ar jauniešiem darbojas ar burām.

Piemiņas pasākumā piedalās Lietuvas Republikas prezidents Gitans Nausēda.

jauniešus vajadzētu īpaši atbalstīt un paturēt redzeslokā, lai izvirzītais mērķis viņiem nepaliktu tikai nepiepildīts sapnis.

Jaunais ir labi aizmirsts vecais

Kapteinis Gunārs Šteinerts piemiņas pasākuma organizatoru Romanu Mickeviču raksturo kā ļoti aktīvu burātāju. "Viņš ir mācību jahtas kapteinis, Latvijas Zēģelētāju savienības rīkoto kvalifikācijas kursu komisijas loceklis un māca jaunos jahtsmeņus. Tagad arī piemiņas pasākuma iniciators, un šī doma viņam dzima, skatoties, kā šāds pasākums tiek organizēts Lietuvā, kur tas notiek ļoti svinīgi un ceremoniāli ar karakuģu piedalīšanos un lielgabalu zalvēm," stāsta Šteinerts. "Patiesībā jau visu jauno mēs varētu uzskatīt par labi aizmirstu veco, jo deviņdesmitajos gados šāda tradīcija aizsākās arī Latvijā, kad Jūras svētku ietvaros jūrniecības sabiedrība pieminēja bojā gājušos jūrniekus un svinīgos apstākļos, ar kuģiem izejot jūrā, nolaida piemiņas vainagus. Kad mainījās Jūras svētku norise un Rīga svētkos vairs nebija jūrniecības sabiedrības centrālā pulcēšanās vieta, tradīcija apsīka. Tagad septembra pirmā svētdiena ir iedibināta kā piemiņas diena, un es ļoti ceru, ka šī tradīcija tiks turpināta. Patiesībā jau tradīcijas neko daudz neprasa, tikai tādu mazumiņu, lai tās tiek uzturētas un koptas. Es gan ļoti vēlētos, lai šī piemiņas diena nebūtu tikai piemiņas vainagu nolaišana jūrā, bet lai to papildinātu arī, piemēram, burāšanas sacensības, jo septembrī laiks to rīkošanai ir ļoti piemērots."

Vainagu nolikšanas ceremonija uz patruļkuģa "Aukštaitis".

Cieņa tiem, kuri neatgriezās no jūras

Lietuvā vainagu nolikšanas ceremonija, kas iedvesmojusi Romanu Mickeviču un LZS, ir viena no senākajām un skaistākajām Jūras svētku tradīcijām, aizsākta 1934. gadā,

▶▶▶ 20. lpp.

▶▶▶ 19. lpp.

un to lietuvieši uzskata par savas identitātes apliecinājumu. Ik gadus Klaipēdā šajā svinīgajā pasākumā piedalās cilvēki, kuri vēlas godināt jūrā bojā gājušos. Pat 2020. gadā, kad savas korekcijas svētku svinēšanā ienesa Covid-19 pandēmija, nepārtrūka tradīcija godināt jūrā bojā gājušos. Vainagu nolikšanas ceremonija tika organizēta uz patruļkuģa "Aukštaitis", un šajā pasākumā piedalījās Lietuvas Republikas prezidents Gitans Nausēda, ministri, pilsētu mēri, valsts institūciju, jūrniecības biznesa uzņēmumu, sabiedrisko jūrniecības organizāciju pārstāvji un privātpersonas. Patruļkuģim "Aukštaitis" svinīgajā kolonnā pievienojās citi Lietuvas Jūras spēku kuģi un apmēram 30 jahtas un kuteri. Pirmo reizi ceremonijā piedalījās arī Gaisa spēki, un no helikoptera glābējs, nolaidies pa virvi, nolaida ūdenī vainagu par godu jūrā nogalinātajiem lidotājiem.

Latvijā Jūras svētku ietvaros vairs nav viena centrālā pasākuma, kā tas ir Lietuvā, kam izskaidrojums ir ļoti vienkāršs: atšķirībā no Lietuvas pie mums Jūras svētki tiek svinēti visā 500 kilometru garajā piekrastē, un katrā vietā ir iedibinātas savas tradīcijas, kas tiek cītīgi koptas. Tā, piemēram, Ventspilī Jūras svētki tradicionāli iesākas ar piemiņas brīdi pie pieminekļa "Jūrniekiem un zvejniekiem, kuru kaps – jūras dzelme", lai godinātu bojā gājušos jūrniekus un zvejniekus. Tāpat Liepājā Jūras svētki parasti iesākas ar piemiņas brīdi bojā gājušajiem jūrniekiem un zvejniekiem un Jūras spēku kuģu sirēnu skaņām.

Latvijas Jūras spēki godina kritušos

Ar piemiņas brīdi Jūras spēku Patruļkuģu eskadrā Daugavgrīvā ik gadus godina tos sabiedroto jūrniekus, kuri gāja bojā vai tika smagi ievainoti, sniedzot atbalstu Latvijai Neatkarības karā 1919. gadā.

1919. gada rudenī Lielbritānijas un Francijas karakuģi, kuru apkalpēs bija arī īru jūrnieki, sniedza artilērijas atbalstu Latvijas armijas desanta operācijai Daugavgrīvā. Šis uzbrukums bija sākums Rīgas un pārējās Latvijas teritorijas

M-08 "Rūsiņš" piemiņas pasākumā Rīgas jūras līcī.

atbrīvošanai no Bermonta armijas. Tā paša gada 17. oktobrī britu karakuģis "HMS Dragon" cieta apšaudē, kurā deviņi jūrnieki gāja bojā un seši tika smagi ievainoti. Sabiedroto spēku jūrnieki, kuri ziedoja dzīvību, cīnoties par Latvijas valsts neatkarību, nu atdusas Baltijas jūrā. Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēki ik gadu 17. oktobrī rīko piemiņas pasākumu. "Mēs vienmēr pieminam

kritušos karavīrus. Vieglāk to, protams, ir darīt uz sauszemes, kur ir konkrētas kapa vietas, bet deviņi kritušie karavīri no kuģa "HMS Dragon" ir apglabāti Rīgas jūras līcī, tāpēc mēs viņu piemiņu godinām jūrā uz kuģa," teica flotiles admirālis I. Vizulis.

2020. gada 3. aprīlī Jūras spēki ar ziedu nolikšanu Liepājā un vainagu nolaišanu Baltijas jūrā godināja pirms 70 gadiem pie Liepājas krastiem PSRS okupācijas karaspēka notriektos ASV lidotājus.

Piemiņas pasākumu laikā Liepājā pie bojāgājušo jūrnieku un zvejnieku pieminekļa tika nolikti vainagi, savukārt Baltijas Jūrā pie Liepājas krastiem uz patruļkuģa "Viesīte" tika noturēts svētbrīdis, pēc kura jūrā tika nolaisti Jūras spēku un ASV vēstniecības Latvijā piemiņas vainagi.■

Anita Freiberga

Traģēdijas uz ūdeņiem. Liktenis, likumsakarība vai bezatbildības rezultāts?

Jūras dzelmē savu pēdējo pieturas vietu ir raduši tūkstošiem jūrnieku, ceļotāju, tirgotāju un karotāju. Viņu bojāejā vainojami laika apstākļi, cilvēku kļūdas un pilnīgi neprognozējami nelaimes gadījumi. ANO aplēses liecina, ka pasaules jūrās un okeānos atrodas vismaz trīs miljoni kuģu vraku. Dienvidaustrumu Āzijas ūdeņos tikai 21. gadsimtā vien dokumentēti aptuveni 17 tūkstoši prāmju katastrofās bojā gājušo.

Bet par to, ka patiesībā šis skaits varētu būt daudz lielāks, liecina, piemēram, nelaimes gadījums, kad Filipīnu pasažieru prāmis "Dona Paz" 1987. gada 20. decembrī sadūrās ar naftas tankkuģi un divu stundu laikā nogrima. Oficiāli tika reģistrēti 1749 bojā gājušie, bet reāli uz prāmja bija vairāk nekā četri tūkstoši cilvēku, par ko sniedza liecības divi desmiti avārijā izdzīvojušo, apgalvojot, ka pasažieru skaits regulāri tika daudzkārt pārsniegts, jo biļetes varēja iegādāties arī pie nelegālajiem operatoriem. Vēl tikai jāpiebilst, ka patiesībā prāmis bija būvēts 1424 pasažieru uzņemšanai.

Daugavā pie pašas piestātnes nogrimst pasažieru tvaikonis "Majakovskij"

1950. gadā notika lielākā katastrofa Latvijas upju kuģniecības vēsturē. 13. augusta svētdienā ap pulksten divpadsmitiem Rīgā, Komjaunatnes krastmalas (tagad 11. novembra krastmala) piestātnē, Daugavā nogrima pasažieru tvaikonis "Majakovskij", kas kursēja līnijā Rīga – Mežaparks. Tā bija atvērta nesen, 6. augustā. Dienu agrāk, 5. augustā, laikrakstā "Padomju Jaunatne" bija publicēta kuģa fotogrāfija. Katastrofā bojā gāja 147 cilvēki (58 vīrieši, 89 sievietes). Noslīkušo skaitā bija 48 bērni vecumā līdz 16 gadiem. Izglābās 241 pasažieris, kā arī kuģa

komanda. Avārijas iemesls – pasažieru skaits ievērojami pārsniedza pieļaujamo 150 cilvēku daudzumu. Krastmalā pasažieru iekāpšana nebija organizēta. Kases piestātnē nebija, biļetes pārdeva uz kuģa. Braukt gribētāji nesagaidīja, kad krastā izkāps no Mežaparka atbraukušie, un paši sāka iekāpt tvaikonī gar visu bortu. Neorganizētā iekāpšana radīja kuģa sānsveri uz labo bortu. Pasažieru vidū izcēlās panika, un cilvēki pārvietojās uz pretējo bortu. Kuģis sasvērās uz kreiso bortu, sasmēla ūdeni un nogrima. Pēc aptuvenām ziņām, katastrofas laikā uz tvaikoņa atradās pāri par 400 cilvēku. Bija pārkāpti kuģa ekspluatācijas noteikumi: atvērti kuģa iluminatori un ogļu bunkuru lūkas, pa kurām vēlāk ieplūda ūdens. Tvaikoņa balasts nebija pietiekami nostiprināts un noslīdēja uz kreiso bortu. Pasažieru

▶▶▶ 22. lpp.

▶▶▶ 21. lpp.

neorganizētību veicināja kuģu piestātnes neatbilstība upju kuģniecības noteikumiem. Par piestātni izmantoja Komjaunatnes krastmalas (izbūvēta 1949. gadā) noeju uz Daugavu, kas atradās netālu no Pontonu tilta (tagadējā Akmens tilta vietā) iepretim Rīgas Politehniskajam institūtam.

12.30 Rīgas ātrās palīdzības stacijā pienāca signāls par tvaikoņa "Majakovskij" katastrofu. Pirmās trīs ātrās palīdzības automašīnas izbrauca pēc vienas minūtes. Katastrofas vietā palīdzību sniedza 23 ārsti un 62 medmāsas. Cietušos pārvadāja septiņas sanitārās automašīnas. Notikuma vietā ieradās Rīgas garnizona hospitāļa ārsti ar piecām sanitārajām automašīnām. Slīcēju atdzīvināšanai ārstiem palīgā norīkoja ap 40 karavīru un transportēšanai sešas kravas automašīnas.

Traģēdijā izdzīvojušie stāstīja, ka braukt gribētāji, apejot trapu, uz kuģa lēca pa taisno – gan uz pirmā, gan otrā klāja un pat priekšējā salona jumta. "Majakovskij" pasažieri Skaidrīte un Kārlis Katvari, tolaik līgava un līgavainis, stāstīja: "Bērni kliedza, jo tos cēla pāri galvām. Apkalpes vīri centās pārkāpējus dzīt nost, bet neviens neklausīja. Likās jau, ka uz tvaikoņa netiksim un, lai nokļūtu Mežaparkā, būs jāiet uz tramvaju. Taču tad ievērojām, ka iespējams uzrāpties uz augšējā klāja, kur jau atradās cilvēku četrdesmit. Nodomājām, ka braucienā no turienes pavērsies jauks skats, un kāpām tik augšā. Tajā brīdī nāca motorlaiva, kas atveda vēl vienu braukt gribētāju, kurš pār bortu pārkāpa no upes puses. Kad motorlaiva brauca prom, vilnis nedaudz sašūpoja tvaikoni. Pēkšņi tas strauji sasvērās uz krasta pusi, cilvēku masa līdz ar to, un... kuģim vairs nebija spēka atsvērties atpakaļ. Liela daļa no otrā klāja pasažieriem iekrita ūdenī. Citi, kas atradās pie borta krasta pusē, lēca uz krastu." Skaidrītei, kura nemācēja peldēt, un Kārlim toreiz izdevās lēciens no augšējā klāja uz slidenajām, pasažieru pilnajām krastmalas granīta kāpnēm. Pēc līgavas nogādāšanas drošībā Kārlis piedalījās glābšanā. "Tas bija apbrīnojami, bet daudzi krastā stāvošie bezpalīdzīgi bļāva, kaut varēja sadoties rokās un vilkt no Daugavas ārā cilvēkus, kuri izmisīgi, citu slīcēju apķerti, centās noturēties pie krastmalas kāpnēm. Ar Kārli mēs apprecējāmies 1951. gada februārī. Laimes vēlot, mums teica, ka, ja esam pārdzīvojuši tādu katastrofu, tad dzīvosim ilgi un laimīgi," piebilda Skaidrīte Katvare.

Daudzas amatpersonas, kas bija pieļāvušas "neorganizētu uzkāpšanu uz kuģa" un "kuģa pārslodzi", kā arī nebija nodrošinājušas pienācīgu kārtību piestātnē, tika notiesātas uz ilgiem gadiem t.s. "labošanas darbu nometnēs". Kuģa kapteiņa palīgs, kurš aizvietoja kapteini, tiesā tika apsūdzēts tvaikoņa atstāšanā brīdi pirms katastrofas. Taču kuģa atstāšana nešķiet gļēvulīga. Redzot pūļa patvaļu, palīgs esot gājis uz Kuģniecības pārvaldi (tā atradās netālu Grēcinieku ielā) pēc palīgspēkiem kārtības uzturēšanai. Vēl apsūdzībā tika teikts, ka komandai vajadzēja dot kuģa trauksmes signālu, vai vēl pareizāk būtu bijis, redzot situāciju maršruta galapunktā, izvēlēties citu izkāpšanas vietu. Gan "Majakovskij" kapteinis, gan viņa palīgs bija nākuši no zvejas kuģiem. Pasažieru pārvadāšana un pūļa psiholoģija viņiem bija sveša. Kā liecina tiesas materiāli, mirkli pirms katastrofas kuģis, ja tā var teikt, bija uzgūlies piestātnei. Tālākā katastrofas norise ir tāda, ka piebraukušās motorlaivas vilnis, nedaudz sašūpojot kuģi, izjauca tā labilo atbalsta punktu pie piestātnes atvaires brusas. Tādēļ arī sasvēršanās iznāca tik strauja. Komandas darba trūkums bija arī vienu (no divām) pasažieru salona durvju noslēgšana, kas traucēja tā atstāšanu briesmu gadījumā. Ir arī mistisks katastrofas skaidrojums, ka nevajag nosaukt kuģi tāda cilvēka vārdā, kurš izdarījis pašnāvību.

11. novembra krastmalā ir atklāta piemiņas plāksne pasažieru tvaikoņa "Majakovskij" avārijā bojā gājušo piemiņai. Tā uzstādīta pēc Egila Smilgas iniciatīvas, kuru atbalstīja Rīgas dome. Idejas īstenošanu nodrošināja Rīgas pašvaldības aģentūra "Rīgas piemineklu aģentūra".

"Austrumu Titāniks"

Piecdesmit metrus garais un desmit metrus platais kuģis "Tek Sing", kura augstākais masts tika lēsts apmēram 90 pēdu augsts, svēra aptuveni tūkstoti tonnu, un to apkalpoja 200 cilvēku.

"Tek Sing" ar lielu kravu, tai skaitā porcelāna traukiem, kā arī 1600 ķīniešu imigrantiem bija ceļā no Ķīnas uz tolaik Austrumindiju, tagad Džakartu Indonēzijā. Burinieks bija pavadījis ceļā jau vairāk nekā mēnesi, un kapteinis nolēma saīsināt ceļu, ejot pa Gaspara šaurumu starp salām, un tur kuģis uzskrēja uz rifiem. Kad nākamajā rītā angļu kuģis, ko vadīja kapteinis Džeimss Pērls, šķērsoja Gaspara šaurumu, tas uzdūrās nogrimušā ķīniešu kuģa atlūzām un lielam skaitam avārijā izdzīvojušo. Angļu kuģim izdevās izglābt aptuveni 190 cilvēku, bet vairāk nekā 1600 gāja bojā, tāpēc mūsdienās "Tek Sing" tiek dēvēts par "Austrumu Titāniku".

1999. gadā britu zemūdens "mednieks" Maikls Hačers, kurš specializējies Dienvidķīnas jūras dzelmes izpētē, jūrā uz ziemeļiem no Javas, uz austrumiem no Sumatras un uz dienvidiem no Singapūras uzgāja "Tek Sing" vraku. Ūdenslīdēji no nogrimušā kuģa izcēla 350 tūkstošus priekšmetu, tai skaitā lielu ķīniešu porcelāna trauku kolekciju. Trauki nebija ražoti Eiropas tirgum, tāpēc Eiropas izsolēs tiem bija liela vērtība, vēl jo vairāk tāpēc, ka tie bija saglabājušies nevainojamā stāvoklī. Tā bija arī vislielākā porcelāna trauku kolekcija, kas jebkad ir atrasta.

"Titāniks"

"Titāniks" bija otrais no superlaineru trio, kas tika uzbūvēti, lai dominētu transatlantijas ceļojumu biznesā. Kuģi uzbūvēja Harlanda un Volfa kuģu būvētavā, tas piederēja "White Star Line" un bija lielākais pasažieru tvaikonis pasaulē. Savā pirmajā un reizē arī pēdējā braucienā 1912. gada 14. aprīļa svētdienas vakarā "Titāniks" saskrējās ar aisbergu un pēc

Markoni istaba uz kuģa "Aquitania".

divām stundām un četrdesmit minūtēm nogrima. Bojā gāja 1500 cilvēku, un tā bija viena no lielākajām miera laika jūras katastrofām. Kuģa nogrimšana daudzus šokēja, jo, neskatoties uz pieredzējušo apkalpi, moderno aprīkojumu un apgalvojumu, ka kuģis ir nenogremdējams, tas nogrima, līdzi aiznesot milzīgu skaitu dzīvību.

2020. gada maijā ASV Virdžīnijas tiesa pārskatīja un mainīja 20 gadus senu lēmumu, kas liedza pētniekiem veikt iegriezumus "Titānika" vrakā vai atdalīt kādu no tā daļām. Federālā tiesa deva atļauju privātai kompānijai atgriezt vaļā kuģa korpusu, lai no tā izņemtu slaveno Markoni bezvadu telegrāfu, liecina tiesas dokumenti.

Telegrāfs, ko reizēm dēvē par "Titānika" balsi, ir slavens tāpēc, ka ar to 1912. gada 14. aprīlī tika sūtīti pēdējie palīgā saucieni pēc tam, kad kuģis uzskrēja aisbergam un sāka grimt.

Kompānija "RMS Titanic Inc", kuru šis aparāts ārkārtīgi ieinteresējis, 1994. gadā ieguva tiesības nodarboties ar "Titānika" saglabāšanu un tā artefaktu izstādīšanu. Lai atgūtu telegrāfu, būs nepieciešams ar attālināti kontrolējamu ierīci griezt vaļā kuģa korpusu, ko tiesa līdz šim bija aizliegusi darīt. Netika ļauts arī tieši no vraka izņemt jebkādus artefaktus, tomēr drīkstēja savākt lietas, kas atradās ap vraku. Kompānija beigu beigās salasīja tūkstošiem artefaktu, kas bija izmētāti apkārt kuģa vrakam.

Tomēr tagad, 20 gadus vēlāk, tiesa atcēlusi aizliegumu, balstoties uz ekspertu bažām, ka telegrāfa telpas un to saturu drīz varētu iznīcināt korozija. Daži zinātnieki uzskata, ka "Titānikam" korozijas dēļ atlikuši vien desmit gadi.

"Kuģis degradējas... īpaši Markoni istabas, mūs satrauc, ka tās drīz varētu būt zudušas," komentēja "RMS Titanic Inc" kompānijas prezidents Bretons Hančeks.

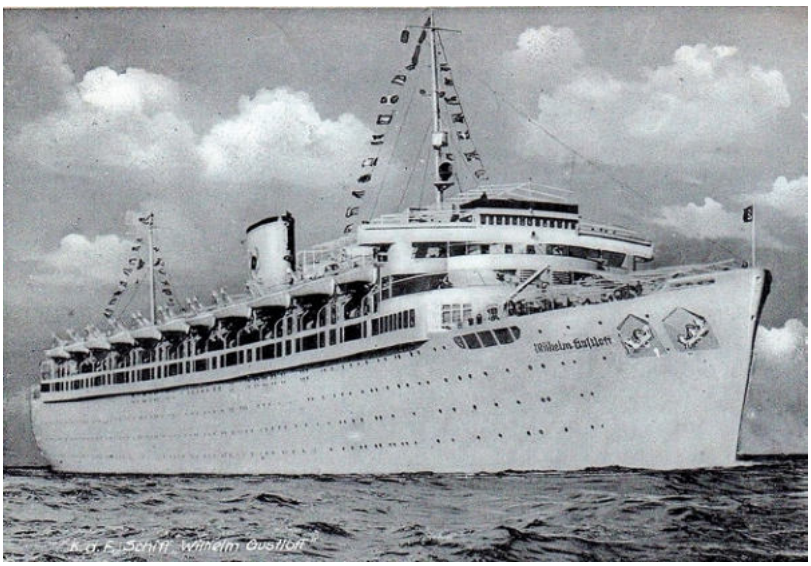
Federālā tiesnese Rebeka Bīča Smita paziņoja, ka Markoni ierīcei ir nozīmīga vēsturiska, izglītojoša, zinātniska un kultūras vērtība kā ierīcei, kas tika izmantota, lai nosūtītu palīgā saucienus, kuģim grimstot.

Pagaidām tiesa ir atļāvusi tikai minimālu iegriezumu korpusā, lai izņemtu telegrāfu. Pastāv gan iespēja, ka telegrāfam var piekļūt arī caur jau eksistējošiem caurumiem griestos, tomēr tā ir minimāla. Savukārt dažas organizācijas, tostarp Nacionālā okeāna un atmosfēras pārvalde (NOAA), iebilst pret šāda veida invazīvām operācijām. NOAA juristi pauda bažas, ka "RMS Titanic Inc" izmantos tiesas spriedumu, lai turpmākajās ekspedīcijās iegūtu lielāku piekļuvi kuģim un tā artefaktiem. Kuģa avārijas vieta un nogrimušais kuģis ir aizsargāti kā arheoloģiska vieta saskaņā ar starptautisku līgumu starp Amerikas Savienotajām Valstīm, Lielbritāniju, Kanādu un Franciju, kas, veicot šo ekspedīciju, tiks pārkāpts.

Par "MV Wilhelm Gustloff" traģēdiju skaļi nerunā

2020. gadā apritēja 75 gadi, kopš 1945. gada 30. janvārī padomju zemūdene S-13 nogremdēja vācu

►►► 24. lpp.



▶▶▶ 23. lpp.

kuģi "Wilhelm Gustloff" ar vairāk nekā 10 tūkstošiem cilvēku.

1938. gadā "MV Wilhelm Gustloff" bija nacistu lepnums un pildīja "Kraft durch Freude" ("Spēks caur prieku") programmu, kas vācu strādniekiem nodrošināja brīvā laika pavadīšanu un kalpoja par svarīgu Trešā reiha propagandas rīku. Sākoties Otrajam pasaules karam, kuģis tika pārveidots par lazareti, vēlāk kalpoja par peldošo kazarmu un kara pēdējos mēnešos tika aicināts evakuēt vācu karaspēku un civiliedzīvotājus no Austrumprūsijas.

Vācu jūras spēku operācija "Hanibāls", kura tika sākta 1944. gada beigās, paredzēja karaspēka un civiliedzīvotāju evakuāciju no Baltijas, izmantojot jūras ceļus, jo uzbrūkošais padomju karaspēks strauji virzījās uz priekšu. "Wilhelm Gustloff" uzdevums bija nogādāt bēgļus no Gdiņas ostas Austrumprūsijā uz Ķīli.

Vācu pētnieks Ginters Gross apgalvo, ka uz kuģa bijuši arī ievainotie karavīri no Kurzemes. Vai starp šiem karavīriem un bēgļiem, kas tajā liktenīgajā un aukstajā janvāra naktī atradās uz grimstošā kuģa, bija arī latvieši, to laikam vairs nekad neuzzināsim. Kopš 1999. gada Polijas ostas pilsēta Gdiņa, agrākā Gotenhāfena, ir Liepājas sadraudzības pilsēta. Iespējams, vēl varētu mēģināt atrast kādus kopīgus pavedienus, kas ved abu pilsētu pagātnē un varbūt spēj atklāt mums kaut ko līdz šim nezināmu par kara pēdējiem mēnešiem un cilvēku likteņiem.

Vispirms tika evakuēti karavīri, bet 1945. gada 25. janvārī kuģis sāka uzņemt bēgļus. Līdz 29. janvārim, kad pasažieru reģistrācija tika pārtraukta, bēgļu skaits sasniedza 7556 cilvēkus, bet pēc tam nereģistrēti kuģī iekāpa vēl vairāki tūkstoši.

Reālais kuģa pasažieru skaits nav zināms, taču, veicot ļoti apjomīgus pētījumus arhīvos 20. gs. 80.–90 gados, tika noskaidrots, ka uz kuģa atradās vismaz 173 jūras spēku kareivji un izpalīgi, 918 armijas virsnieki, 373 pārsvarā medicīnas spēkos dienošas medmāsas, 8956 civiliedzīvotāji, no kuriem vismaz 5000 bija nepilngadīgi bērni, to skaitā daudzi bēgļi no Kurzemes un Lietuvas, 162 ievainoti kareivji, kopā vismaz 10 582 komandas locekļi un pasažieri, bet vēl citos avotos var lasīt, ka cilvēku skaits uz kuģa varēja sasniegt pat 12 tūkstošus.

30. janvāra pēcpusdienā kuģis atstāja ostu. Kapteinis pieņēma lēmu iet ar 12 mezglu ātrumu, ignorējot 2. zemūdens mācību divīzijas komandiera Vilhelma Zāna padomu palielināt ātrumu līdz 15 mezgliem, lai mazinātu padomju zemūdeņu uzbrukuma iespējas. Gaisa temperatūra sasniedza mīnus 18 grādus. Lai gan ūdens temperatūra turējās ap plus četriem grādiem, ūdenī tomēr veidojās ledus. Ap deviņiem vakarā, kad "Wilhelm Gustloff" atradās kādus 30 kilometrus no krasta, zemūdene S-13 izšāva četras torpēdas, no kurām trīs trāpīja mērķī. Kuģis nogrima 40 minūšu laikā 44 metru dziļumā. Vairākums cilvēku palika iesprostoti kuģa iekštelpās. Kā liecina vēlākās datorsimulācijas, no pārblīvētā kuģa nebūtu bijis iespējams izglābties pat pie divreiz mazāka pasažieru skaita. Tika izglābti 1252 pasažieri, tai skaitā viens bērns un trīs medmāsas (no 373), bet vismaz 9400 cilvēku gāja bojā. Tas ir vislielākais bojāgājušo cilvēku skaits jūrniecības vēsturē.

Neskatoties uz daudzo civiliedzīvotāju bojāeju, "Wilhelm Gustloff" nogremdēšana netika kvalificēta kā kara noziegums, jo uz kuģa esot bijuši ieroči un militārpersonas. Neoficiāli izskan viedoklis, ka krievi tā atriebušies vāciešiem par to, ka vācu lidmašīnas kara sākumā nogremdēja padomju lazaretes kuģi "Armēnija" ar aptuveni 7000 bēgļiem uz klāja.

11 dienas pēc "Wilhelm Gustloff" nogremdēšanas zemūdenes S-13 kapteinis Marinesko atkārtoja līdzīgu "veiksmīgu uzbrukumu", nogremdēdams "SS General von Steuben" ar 4267 pasažieriem (pārsvarā tika evakuētas militārpersonas). Bojā gāja vairāk nekā 3900 cilvēku. Kapteinis Marinesko bija pazīstams kā nedisciplinēts uzdzīvotājs. NKVD 1944. gada beigās bija viņu nodevis Kara tribunālam par to, ka viņš laikus nebija ieradies uz kuģa no kāda bordeļa. Pēc atvaļināšanas no dienesta 1945. gada oktobrī viņš, strādājot civilā jomā, tika notiesāts uz trim gadiem Sibīrijā par valsts mantas izsaimniekošanu, bet savu Padomju Savienības Varoņa zvaigzni Marinesko saņēma Gorbačova laikā 1990. gadā jau pēc nāves.

"Wilhelm Gustloff" vraks bija pievilcīga vieta ūdenslīdējiem līdz pat 1994. gadam, kad Polijas varas iestādes to pasludināja par kara kapavietu, piešķirot tam masu kapa statusu un norādot to visās navigācijas kartēs. Lai gan bez īpašas atļaujas ir aizliegts veikt jebkādas ekspedīcijas, vraka tuvumā ir bijuši poļu zemūdens arheologi. 2019. gadā ar Polijas valdības atļauju tika veikta "Baltictech" grupas nirēju nolaišanās pie kuģa vraka, lai Jūras birojam Gdiņā sagatavotu foto un video dokumentāciju par vraka stāvokli. Nirēji atrada vīrieša līķi, kas bija iesprūdis starp "Gustloff" korpusa vidu un kuģa dibenu.

Par to, ka pie kuģa vraka bijuši arī franču ūdenslīdēji no mīnu meklētājkuģa "FS Pegase", kas uzturējās starptautiskajos ūdeņos un gaidīja Polijas vienību, lai dotos kopīgās mācības uz Ķīli Vācijā, liecina fakts, ka tikai dienu pirms Polijas oficiāli atļautās ekspedīcijas franči informējuši poļu varas iestādes par cilvēka līķi, kuru varēja redzēt tikai no kuģa iekšpuses.

Tiek dzēstas cilvēku dzīvības

1987. gadā Filipīnu ūdeņos notika traģēdija – sadūrās pasažieru kuģis "Dona Paz" ar naftas tankkuģi "MT Vector". Sadursmes rezultātā abi kuģi uzsprāga, un traģēdija aiznesa vairāk nekā 4300 cilvēku dzīvības, bet izglābās tikai 26 cilvēki.

Vismaz 1863 cilvēki gāja bojā, kad Senegālas prāmis "MV Le Joola" 2002. gada 26. septembrī Gambijas piekrastē piedzīvoja vētru un apgāzās. Tas nogrima nepilnu piecu minūšu laikā. Precīzu bojāgājušo skaitu ir grūti pateikt, bet izglābti tika vien 64 cilvēki. Jāpiebilst, ka kuģis bija paredzēts 500 pasažieru uzņemšanai.

Lai cik dīvaini tas varētu likties, ar katru gadu pieaug interese par kuģu vrakiem, ko vislabāk apliecina niršanas tūrisma nozares attīstība ar pieprasījumu programmā iekļaut vraku apskati.■

Īstermiņa risinājumi kļūst par apdraudējumu jūrniekiem un kuģošanas drošībai

Starptautiskā Transporta darbinieku arodbiedrība (ITF) nākusi klajā ar paziņojumu, ko varētu uztvert arī kā brīdinājumu jūrniecības sabiedrībai un kuģošanas biznesam: ja Covid-19 pandēmijas dēļ ieviestie īslaicīgie risinājumi, tai skaitā vides un kuģošanas drošības jomā, netiks aizstāti ar standarta prasību ievērošanu, bet kļūs par rutīnu, nenovēršams būs kuģošanas negadījumu un vides katastrofu pieaugums.

Jāatceras, ka Covid-19 pandēmijas ietekme uz kuģniecības nozari neaprobežojas tikai ar apkalpju maiņas krīzi, tai ir daudz plašāka rezonanse, jo kuģošanas nozare pielāgojas jaunajai realitātei, pieņemot elastīgāku pieeju starptautisko noteikumu izpildei. Lai gan šāda stratēģija ir saprotama, ja ņem vērā pandēmijas bezprecedenta situāciju, tomēr ITF uzskata, ka tam varētu būt nopietnas sekas gan attiecībā uz darba ņēmējiem, gan attiecībā uz vidi.

"Apkalpju skaitliskais sastāvs ir samazināts, ir grūtības ar apkalpju maiņu, atpūtas stundas netiek ievērotas un tiek aizstātas ar neapmaksātu darba laiku, ar virspusējām attālinātām pārbaudēm netiek kontrolētas tās sistēmas, kas ir būtiskas pasaules flotes drošai darbībai," teikts ITF Jūras drošības komitejas jaunākajā ziņojumā.

Pēc ziņojuma līdzautora un Jūras drošības komitejas priekšsēdētāja O. R. Malteruda teiktā, ziņojums kārtējo reizi apliecina tendenci, ka kuģošanas nozares dalībnieki, tostarp karoga valstis, par prioritāti izvirza biznesa intereses, tālākā plānā atstājot kuģošanas drošības jautājumus.

"Netrūkst tādu nozares dalībnieku, kuri cenšas panākt atbrīvojumus no svarīgiem starptautiskiem noteikumiem vai pat panākt to pilnīgu apturēšanu. Bet visi šie noteikumi ir ieviesti, lai aizsargātu jūrnieku drošību, dzīvību, nodrošinātu kuģošanas drošību un jūras vides aizsardzību. Starptautisko drošības standartu izstrādē tika ņemtas vērā pagātnē pieļautās kļūdas un incidenti, vai tie būtu nelaimes gadījumi, kuģu avārijas, jūrnieku nāve vai vides piesārņojums," saka O. R. Malteruds. "Labi, veiciet attālinātas kuģu tehniskās pārbaudes, mēs pret to neiebilstam, ja tās ir drošākas nekā citas, piemēram, bezpilota lidaparātu tehnoloģija, kas varētu aizstāt riskantās kuģu konstrukciju un cisternu pārbaudes. Bet ir pilnīgi nepieņemami, ka ir tādas valstis kā, piemēram, Norvēģija, kas atļaujas veikt attālinātas pārbaudes, kur paši apkalpes locekļi ziņo par savu drošību un kuģošanas drošību, veicot sardzes pildīšanas pienākumus, un neviens nevar būt pārliecināts, ka šie ziņojumi ir patiesi un objektīvi. Un tas notiek apstākļos, kad no darba devēju puses uz kuģu apkalpēm tiek izdarīts milzīgs spiediens. Covid-19 krīzes situācijā ļoti spilgti izgaismojas problēma, ka kuģu īpašnieki jautājumus, piemēram, kas attiecas uz apkalpju maiņu, ir gatavi risināt uz jūrnieku drošības un veselības rēķina, aizbildinoties, ka tāda taču ir esošā situācija un tur neko nevar darīt. Piedevām darba devēji sagaida, ka jūrnieki ar milzīgu entuziasmu uzņemsies papildu pienākumus savai jau tā lielajai darba slodzei."

ITF kā jūrnieku tiesību aizstāvis šajā situācijā saskata milzīgu apdraudējumu jūrnieku un kuģošanas drošībai, tāpēc par savu pienākumu uzskata brīdināt sabiedrību un, ja tas būs nepieciešams, arī celt trauksmi. Ir ērti, bet bezatbildīgi aizbildināties ar pandēmijas radītajām problēmām, kad jūrnieki ir spiesti pārstrādāt darba līgumā noteikto laiku. Tas tikai šķietami var atrisināt problēmu, jo būtībā šādi īstermiņa risinājumi uz spēles liek cilvēku, kuģošanas un vides drošību, bet problēmas nerisināšana draud ar neparedzamām sekām: kuģu avārijām, jūrnieku bojāeju un vides katastrofām. "Nozare nedrīkst to pieļaut un nevar atļauties šādu risku," teikts ITF ziņojumā.

ITF septembrī rīkoja jūrnieku aptauju, kas kalpo arī kā pētījums par pandēmijas ietekmi uz kuģošanas biznesu, un tas parāda, ka paši jūrnieki kuģu apkalpju maiņas jautājumu uztver kā pieaugošu risku nozarei. No jūrniekiem, kuri piedalījās ITF aptaujā, 73,3% atzina, ka ir noraizējušies par nogurumu, kas rodas pārslodzes dēļ, bet 60,1% pauda viedokli, ka paša vai apkalpes biedra noguruma un izdegšanas dēļ varētu notikt negadījumi, kas apdraudētu cilvēku dzīvību, kā arī kuģa, kravas un vides drošību.

Vārdi nesaskan ar darbiem

Lai gan IMO no augstām tribīnēm deklarē, ka jūrnieki ir mūsdienu varoņi un ir uzskatāmi par svarīgākajām personām, ITF paužbažas, ka tas ir tikai vārdos, jo darbi nekādā ziņā nesaskan ar vārdiem. Visspilgtāk to raksturo apkalpju maiņas jautājumu risināšana, kas pēc būtības ir karoga valstu un darba devēju ņirgāšanās par jūrniekiem, nenodrošinot uz kuģa pat minimālo darbinieku skaitu.

Tagad, kad pagājis pusgads kopš ārkārtējās situācijas izsludināšanas

▶▶▶ 26. lpp.

▶ ▶ ▶ 25. lpp.

pandēmijas dēļ, šķiet, ka visi kā pašus par sevi saprotamus sāk uztvert tos atvieglojumus un pagarinājumus, kas tika pieņemti, lai īstermiņā risinātu problēmas, kad nebija iespējams organizēt jūrnieku repatriāciju. Taču tagad tā vien šķiet, ka šie atvieglojumi kuģu īpašniekiem ir ļoti iepatikušies.

Negadījumi atvēsina prātus

ITF paustajam satraukumam par nepieņemamu attieksmi pret jūrniekiem un kuģošanas drošību ir milzīgs pamats. Diemžēl atkal un atkal traģiski negadījumi visai skaudri visus atgriež realitātē. Īsā laikā ir notikuši vairāki incidenti un traģēdijas, kas vedina uz domu, ka kuģošanas jomā kaut kas nav īsti kārtībā.

Traģiski izvērsās ugunsgrēks uz Panamas karoga tankkuģa "New Diamond" pie Šrilankas krastiem, kad sprādziena rezultātā gāja bojā viens apkalpes loceklis un vēl viens ar smagiem apdegumiem tika nogādāts slimnīcā. Par laimi pārējos jūrniekus izdevās izglābt. Vēl tikai jāpiebilst, ka kuģa kravā bija 270 tūkstoši tonnu jēlnaftas, kas, jāteic, arī par laimi nenonāca vidē.

Vides katastrofa Maurīcijas piekrastē

27. jūlijā Panamas karoga beramkravu megakuģis (203 130 DWT) "Wakashio" uzskrēja sēklim pie Maurīcijas salas. Vispirms krasta apsardze mēģināja sazināties ar kuģa kapteini, lai brīdinātu, ka kuģis iet pārāk tuvu krastam, bet ilgu laiku tas neizdevās. Kad krasta apsardzei tomēr izdevās nodibināt sakarus ar kapteini, viņš apgalvoja, ka plānotais maršruts ir drošs, bet tikai dažas minūtes vēlāk viņam nācās ziņot, ka kuģis uzskrējis rifiem.

Pēc avārijas no kuģa sāka izplūst bunkura degviela, un vienā mirklī Maurīcijas sala nonāca vides katastrofas situācijā, jo visi pūliņi novērst naftas izplatīšanos un stabilizēt kuģi slikto laika apstākļu dēļ bija veltīgi. Par laimi, kad kuģis avarēja, tas nebija uzņēmis kravu, bet uz tā tomēr bija vairāk nekā 200 tonnu dīzeļdegvielas un vairāk nekā 3800 tonnu zema sēra satura bunkura degvielas.

Maurīcijas Republika ir salu valsts Indijas okeānā aptuveni 2000 km attālumā no Āfrikas austrumu piekrastes. Tās koraļļu rifi, kristāldzidrās lagūnas un neskartās dabas daudzveidība jau izsenis nodrošinājuši Maurīcijai tūristu paradīzes statusu. Šobrīd piekrastes koraļļu kolonijas mirkst naftā. Kā apgalvo vides speciālisti, degvielas noplūdes ietekme aizvien palielinās. Salas iedzīvotāji, kuri mēģina savākt piekrastē izskaloto naftu, ziņo par beigtām zivīm, bruņrupučiem un naftā izmirkušiem jūras putniem. Satelītuzņēmumi liecina, ka 1000 tonnu lielais naftas plankums izplešas ziemeļu virzienā – tieši uz Zilā līča jūras parku.

"Naftas noplūde notikusi vienā no visjutīgākajiem Maurīcijas piekrastes reģioniem," sarunā ar "Reuters" atzīst okeanogrāfs Vasens Kaupaimutu. "Lai atkoptos no šiem postījumiem, būs nepieciešami gadu desmiti."

Tas nozīmē arī milzīgu triecienu Maurīcijas ekonomikai, kura lielā mērā balstās uz ienākumiem no tūrisma. Apdraudētas ir jūraszāļu audzes seklajos piekrastes ūdeņos, zivis, kuras uzturas koraļļu koloniju tuvumā, mangrovju audzes okeāna krastā, kā arī rozā balodis – putnu suga, kas sastopama tikai Maurīcijā. Kopumā Zilā līča jūras parkā sastopamas 78 zivju sugas un 38 tipu koraļļi. Kīlas universitātes vieslektors vides zinātnieks Adams Molna, kurš dzīvo Maurīcijā, norāda, ka šim piesārņojumam būs lavīnveida ietekme uz aizvien jaunām ekosistēmas sastāvdaļām.

Joprojām nav skaidrs, kāpēc "Wakashio" gāja tik tuvu salai. Kuģa īpašnieks Japānas kuģniecība "Nagashiki Shipping" paziņojusi, ka ir gatava izskatīt kompensāciju izmaksu par nodarītajiem zaudējumiem, un apgalvo, ka naftas produktu noplūde ir novērsta – atlikusī nafta no kuģa esot izsūknēta 12. augustā. Taču ūdenī nonākušie naftas produkti nav nedz savākti, nedz ierobežoti. Maurīcijas Jūras daudzveidības saglabāšanas biedrības prezidente Žaklīna Sozjē atzīst, ka salai nav nepieciešamā aprīkojuma un arī pieredzes cīņā ar naftas piesārņojumu. Šobrīd ar piesārņojuma likvidēšanu

nodarbojas vietējie iedzīvotāji, kuri tikpat kā bez jebkādiem aizsarglīdzekļiem vāc naftu, izmantojot cilvēka matu kušķus un cukurniedru šķiedras vīkšķus.

Ekologi brīdina, ka pirmie no piesārņojuma cietīs koraļļu rifi. Tas būs nopietns trieciens kā tūrisma industrijai, tā piekrastes zvejniecībai. Tiem koraļļiem, kuri izdzīvos, iespējams, būs vājināta pretestība pret okeāna ūdens siltuma viļņiem, kas klimata pārmaiņu dēļ novērojami aizvien biežāk. To rezultātā koraļļu rifi izbalo.

"Gulf Livestock 1" bojāeja

Vistraģiskākais notikums ir lopu vedēja "Gulf Livestock 1" avārija un nogrimšana 2. septembrī taifūna "Maysak" laikā, kad kuģis bija ceļā no Napieras ostas Jaunzēlandē uz Ķīnu. No 43 apkalpes locekļiem bojā gāja 41. Diviem brīnumainā kārtā izdevās izglābties, un to tiešām var uzskatīt par brīnumu, jo spēcīgā taifūna laikā, kad viļņu augstums sasniedza 15 metrus, vienu ar glābšanas vesti mugurā izcēla no glābšanas plosta, bet otrs ar glābšanas vesti mugurā dreifēja augstajos viļņos. Trešais, kuru izdevās izcelt no ūdens, mira no gūtajām traumām. Kopā ar kuģi nogrima arī aptuveni 6000 liellopu.

Šādos gadījumos vienmēr ir jautājums: kā tas varēja notikt? Tā bija nejēdzīga traģēdija vai vairākas likumsakarības noveda pie traģiska iznākuma? Atbildi, protams, meklēs avāriju izmeklēšanas speciālisti, par to runās, analizēs un izdarīs secinājumus, bet pirmā publiskā informācija liecina, ka traģēdija, iespējams, varēja nenotikt, ja vien netiktu pārkāpti drošības noteikumi.

Lai gan laika prognozes liecināja, ka tuvojas spēcīgs taifūns, netika pieņemts lēmums no tā izvairīties, to apiet, tāpēc kuģis nonāca tieši taifūna epicentrā 15 metrus augstos viļņos, kur zaudēja jūras spēju, apgāzās un nogrima. Oficiālie meklēšanas un glābšanas darbi tika pārtraukti desmit dienas pēc avārijas. Televīzijas intervijā ziņu kanālam Jaunzēlandes Nacionālās jūrniecības savienības sekretārs Džo Fleitvuds paziņoja, ka kuģis atstāja Napieras ostu ar pamatīgu aizrādījumu sarakstu, un uzsvēra, ka tas bijis nepareizs lēmums un neattaisnots risks.

Nogrimušajam kuģim, kas piederēja kuģošanas kompānijai "AAE Gulf Navigation", ir bijusi visai raiba vēsture: 2002. gadā tas savu kuģošanas karjeru uzsāka kā 630 TEU konteinerkuģis, bet 10 gadus vēlāk tika pielāgots dzīvnieku pārvadāšanai. Eiropas kuģošanas datu bāzē šā kuģa kontā 2019. un 2020. gadā ierakstīti 25 valsts ostas kontroles atklāti trūkumi, tai skaitā vairāki attiecās uz nepilnībām galvenajā dzinējā. To, ka Džo Fleitvuda paziņojumam televīzijā bija pamats, apliecina pēdējais ziņojums: kad kuģis raidīja trauksmes signālu, tika ziņots, ka bojāts dzinējs. Vēl kapteinis paguva dot rīkojumu apkalpei uzvilkt glābšanas vestes, tad ūdens pārpludināja kuģi un tas pazuda jūras dzelmē.

Par pazudušiem tiek uzskatīti 36 filipīniešu, divi jaunzēlandiešu un divi austrāliešu jūrnieki. Lai gan glābšanas darbi oficiāli tika pārtraukti, pazudušo jūrnieku ģimenes uzstāja, lai tos turpina, jo bija pazuduši četri glābšanas plosti un viena glābšanas laiva, kas varēja atstāt kādu cerību stariņu, ka daži jūrnieki vēl varētu būt izdzīvojuši, īpaši ņemot vērā, ka šajā reģionā ir daudz salu, uz kurām tie varētu patverties. Taču lielām cerībām nav pamata, jo pirmajam taifūnam pa pēdām sekoja otrs, tikpat spēcīgais "Haišeks".

Vai nelaimes gadījumi ir tikai jūrnieku vaina?

Šie ir tikai trīs piemēri, kas parāda, cik ļoti bīstami ir spēlēties ar kuģošanas drošības lietām. Starptautiskā jūrnieku organizācija "Seafarers Rights International" (SRI), kas nodarbojas ar jūras tiesību jautājumiem un šīs jomas pētniecisko darbu, apgalvo, ka pieminētās traģēdijas un negadījumus nevar klasificēt vienīgi kā cilvēku pieļautās kļūdas, tomēr visticamāk visu paliks zem ietilpīgā apzīmējuma – cilvēka faktors.

"Vai kādam vēl varētu būt šaubas, ka negadījumi tiks klasificēti kā jūrnieku vaina?" Šādu jautājumu jūrniecības un kuģošanas biznesa sabiedrībai gandrīz retoriski uzdod SRI izpilddirektors D. Ficpatriks. "Tas būtu tik vienkārši: ļoti žēl, bet cilvēki ir pieļāvuši liktenīgas kļūdas! Bet faktiski uzmanības centrā vajadzētu būt tam, kā nozare kopumā ir uzvedusies pandēmijas izraisītās ārkārtējās situācijas aizsegā. Šajā sakarā pati būtiskākā atziņa ir tā, ka, lai gan no augstām tribīnēm jūrnieki, kas strādā pandēmijas apstākļos, tiek pasludināti par galvenajiem jūrniecības darbiniekiem, tie ir tikai tukši vārdi, jo patiesībā neviens pa īstam tā nemaz nedomā. Šādam secinājumam pamatu dod reālā situācija, kad jūrnieki ir pakļauti darba devēju prasībām un spēku izsīkumam, ko rada pārstrādāti darba līgumi un papildu slodze, ievērojot Covid-19 izvirzītās prasības."

Tiek uzdots jautājums, kāpēc kuģis "Wakashio" novirzījās no navigācijas maršruta, bīstami tuvojoties krastam? Panamas Jūras pārvaldē notikušajā sākotnējā izmeklēšanā secināts, ka acīmredzot kuģa apkalpe mēģinājusi uztvert interneta signālu, lai varētu sazināties ar savām ģimenēm. Un arī tas ir fakts, ka apkalpe Covid-19 pandēmijas dēļ uz kuģa strādāja jau pēc kontrakta laika beigšanās un pildīja pienākumus ārpus parastajiem līguma noteikumiem.■

Sagatavoja Anita Freiberga

Mirklis, kas kļūst par mūžību

Egons Līvs: "Tumsa atnāk ar lielu un kaucošu vēju. Tagad vairs nepateiksi, kur beidzas debess un sākas ūdens. Viss savijies necaurredzamā, šalcošā tumsā, kurā baltās viļņu galotnes spokaini balo kā izsvaidīti, draudoši ledus gabali. Stūres vīrs redz tikai apgaismoto kompasa adatu, bet daudzi acu pāri urbjas caur viļņu šļakatu norasojušo stūres mājas logu naktī. Noslēpumainā un biedējošā tumsa kutina nervus. Ik mirkli kaut kur priekšā var parādīties uguns. Vai mēs to pamanīsim laikā? Kā jau parasti tādās reizēs, lokators saniķojies un mums jāpaļaujas tikai pašiem uz sevi. Un tad – ugunis priekšā mēs pamanām visi reizē. Sākumā tās ir tikai divas, bet ik mirkli to kļūst arvien vairāk, un pēc brīža, daudzajām iluminatoru gaišajām acīm zibinādams, mums paiet garām liels, izšķērdīgi apgaismots pasažiernieks."

(Baltijas jūrā uz zvejas kuģa "Rauda" 1961. gada 13. septembri)

Absolūtā vētra

1902. gada 21. decembrī "Rīgas Avīze" ziņo, ka 13. decembra vētrā, kas plosījās kā Vidzemes, tā Kurzemes krastos, Rīgas līcī kopumā gājušas bojā 38 laivas ar 114 cilvēkiem. Tā bija viena no lielākajām tāda veida traģēdijām Latvijas vēsturē. Laikraksti sāka publicēt izskaloto un identificēto bojāgājušo sarakstus. "Visi vēl jaunekļi un pilnīgi spēka cilvēki," atzīmēja avīze. Tā laika notikumus visai skopi 1903. gada sakumā atspoguļoja "Baltijas Vēstnesis", bet Engures draudzes mācītājs Gustavs Sadovskis ir pierakstījis tās dienas notikumus.

1902. gads tiek dēvēts par "Lielo slīkšanas gadu". 1902. gada 13. decembra rītā kādas 35 zvejnieku laivas devās selgā un gatavojās izmest tīklus brētliņu un salaku zvejai, jo iepriekšējā diena bijusi veiksmīga zvejai un Ķesterciema, Plieņciema un Apšuciema zvejnieki cēluši pamatīgus lomus. Jūra bija mierīga, pūta mērens rietumu vējš, solīdams labu ceļavēju. Bija gan arī kāda aizdomīga parādība, kas lika zvejnieku prātiem aizdomāties un viņu sirdīs viesa tumšu nemieru. Jau iepriekšējā dienā bez redzama iemesla jūrā sāka celties ūdens līmenis. Tomēr cita pēc citas selgā devās laivas un pazuda tumsā. Bija negods zvejniekiem palikt krastā, ja laivu uz *kalniņiem* negāza apkārt.

Zveja notika augstu, tas ir, tālu jūrā, kur parasti zvejnieki izmeta tīklus un palika selgā līdz pēcpusdienai, kad tos vajadzēja celt laukā. Zvejnieki tik ļoti bija aizņemti darbā, ka nepamanīja iegriežamies *nordvestu*, pašu bīstamāko vēju, kas līdzi nesa tumšu mākoni. Tas strauji tuvojās un pletās plašumā. Zvejnieki bija izmisuši, jo vispirms uztraucās par saviem zvejas rīkiem. Daļēji izmesti un nenoenkuroti, tīkli, no kuriem katrs bija labas govs cenā, varēja aiziet postā, atnesot saviem saimniekiem milzīgus zaudējumus un viņu ģimenēm bada nāvi. Krasts bija tālu, tāpēc uz to nebija ko cerēt. Pēkšņi kļuva tumšs, aiz mākoņa sienas bija dzirdami vētras kaucieni, tad mākonis pašķīrās un zvejniekiem virsū brāzās mežonīgs vējš kopā ar sniega virpuli, kas sakūla jūras virsu baltās putās. Aiz sniega nāca milzīgi viļņi, kas nogremdēja pirmās laivas. Pārējās gluži kā putni lidoja gaisā, lai, lejā nākot, atkal un atkal pazustu jūras dzelmē. Zvejnieki bija nonākuši vētras varā, jo briesmīgajā vējā un augstajos viļņos viens otram neko nevarēja palīdzēt, vētras rēkoņā pat vienā laivā viens otru nevarēja sadzirdēt.

Tos, kurus vēl nebija aprijusi jūra, trakais vējš dzina uz krastu. Tur viņus gaidīja jaunas briesmas – mežonīgi virpuļi uz sēkļiem, atlūzu un koku pilni mutuļi krastā. Daudzi zvejnieki, kuri bija paglābušies jūrā, noslīka uz sēkļiem savu tuvinieku acu priekšā.

Bigauņciems, Plieņciems, Apšuciems, Klapkalnciems, Ragaciems, Lapmežciems, Kaugurciems, Melluži – tie visi bija zaudējuši savus vīrus un apgādniekus. Plieņciema "Vecvagari" bija zaudējuši četrus vīrus – Krišu, Jēkabu, Pēteri un Ansi, arī Apšuciema "Kalniņos" no jūras nepārnāca četri vienas ģimenes vīrieši. Jaunākajam – Edvardam Štālam no Ragaciema – bija tikai 15 gadu, vecākajam – Kasparam Vagulim no Kaugurciema – 69. Nikolajam Liepam no Bigauņciema palika sieva ar astoņiem bērniem.

Likteņa trieciena pasargāti bija Engures zvejnieki. Tie, aiznesti septiņus astoņus kilometrus no Engures, visi laimīgi nokļuva krastā, jo tur nebija sēkļu barjeras. Zaudēto zvejas rīku vērtību lēsa aptuveni 60 līdz 70 tūkstošu tā laika rubļu vērtībā. Bojā gājušo ģimenēm no valsts netika piešķirts nekas. Palīdzību sniedza dažas sabiedriskās organizācijas un draudzes.

Ziņas par šo vētru un tās postījumiem ir visai skopas. Rakstīts, ka Ventspils ostā bijuši lieli vētras postījumi un Rīgā bijuši cilvēku upuri. Vēl tiek rakstīts, ka par vētras tuvošanos esot bijis zināms, jo barometrs rādījis 316 mm, bet brīdinājumi nav sasnieguši zvejniekus. Un vēl, jūra esot izskalojusi tikai vienu noslīkušo zvejnieku, pārējo kaps uz mūžīgiem laikiem ir palikusi jūras dzelme...

1902. gada 13. decembra vētra nebija pirmā un pēdējā Baltijas jūrā, kas paņēma cilvēku dzīvības, taču pēc šādām nelaimēm vienmēr tiek

uzdots jautājums: kāpēc tā varēja notikt un vai no nelaimes varēja izvairīties? Uz šo jautājumu vienas vienīgas atbildes nav.

"Zivis ir vairāk aizsargātas par zvejniekiem"

Zvejošana ir bijusi un joprojām ir viena no pasaulē visbīstamākajām cilvēku nodarbēm. Arī statistika Latvijā liecina, ka no jūrniecības nozarē negadījumos bojā gājušajiem nomācoši lielākā daļa ir tieši zvejnieki. Lai veicinātu diskusiju un atgādinātu gan par jau daļēji piemirstiem, gan arī pavisam neseniem jūras negadījumiem, kuru rezultātā gājuši bojā zvejas kuģi un zvejnieki, 2010. gadā Latvijas Jūras administrācijas toreizējais kuģošanas drošības vecākais inspektors kapteinis Alberts Evertovskis bija sagatavojis apjomīgu materiālu "Kuģošanas drošība Latvijas

zvejas flotē – zivis ir vairāk aizsargātas par zvejniekiem", kas tika publicēts žurnālā "Jūrnieks". Informācija par notikušiem negadījumiem, to cēloņu analīze un likumdošanas sakārtošana ir ļoti svarīgi faktori, domājot par zvejnieku drošības uzlabošanu.

Vairākas reizes izdarīti grozījumi Ministru kabineta 2006. gada 28. marta noteikumos nr. 248 "Par jūras zvejas kuģu drošību", un pēdējo reizi tie tika papildināti 2018. gada 1. janvārī.

Latvijas zvejas flotē bijuši traģiski negadījumi

"TUKUMS"

1966. gada 5. janvārī Ziemeļjūrā bāzes kuģa apkalpes acu priekšā nogrima zvejas kuģis "Tukums". Kaut arī visi 24 zvejnieki paguva tikt nost no kuģa, samisējās glābšana, un dzīvi palika tikai divi.

Zvejas kuģis "Tukums" nogrima bāzes kuģa apkalpes acu priekšā. Kuģis sliktos laika apstākļos jūrā pietauvojās pie peldošās bāzes, un bāzes aizsargfenderi ielieca kuģa falšbortu, kā rezultātā falšborta statņi, kas tajos laikos bija piemetināti tieši pie klāja, vairākās vietās ielauza galveno klāju. Ūdens ieplūda kuģa nodalījumos, komanda novēloti konstatēja problēmu, un kuģis nogrima. Laba jūras prakse saka – kapteini, ļoti rūpīgi seko kuģa korpusa ūdensnecaurlaidībai, konstatējot sūci, nekavējoties organizē tās cēloņu novēršanu un ūdens atsūknēšanu, kritiski izvērtē ieplūdušā ūdens daudzumu un kuģa sūkņu ražību, kritiskā situācijā savlaicīgi nodrošini komandas izglābšanu!

"PĀVILOSTA"

Upuru skaitā ziņā vistraģiskākā avārija notika 1969. gada 13. martā, kad zvejas tralerim "Pāvilosta" pie Amerikas krastiem nakts laikā labos redzamības apstākļos uztriecās Panamas tankkuģis. Trieciens bija tik spēcīgs un negaidīts, ka izglābties nepaguva neviens no 24 vīriem.

Tankkuģis "Esso Honduras" negadījuma vietā.

Laba jūras prakse uzsver – kapteini, jebkurā diennakts laikā nodrošini apkārtējās situācijas kvalificētu uzraudzību, jebkurā situācijā kuģa vadītājam jābūt gatavam veikt manevru, lai izvairītos no sadursmes!

"DRAUDZĪBA"

Astoņdesmitajos gados Barenca jūrā ar kravas tilpnē iesūknētu svaigu moivu kravu apgāzās un nogrima zvejnieku kolhoza "Banga" Atlantijas zvejas traleris "Draudzība", visa komanda izglābās. Kuģis atbilstoši PSRS Jūras reģistra noteikumiem bija pārbūvēts svaigo zivju iebēršanai kravas tilpnē ar sūkņa palīdzību. Lai novērstu šķidrās kravas (zivis + ūdens) brīvu pārvietošanos, tilpne bija sadalīta nodalījumos. Salīdzinoši labos laika apstākļos jūrā vēlās lieli gurdviļņi, kuģis ar pilnu kravas tilpni gaidīja rindā pie bāzes kuģa. Kuģim sasveroties, zivju kravas pārvietošanās dēļ neizturēja nodalījumu stiprinājums, zivju krava sagāzās uz vienu bortu, kuģis apgāzās un nogrima. Visa komanda izglābās. Laba jūras prakse saka – kapteini, nozvejotās zivis iebērt/sūknēt kravas tilpnē atļauts tikai tādā kuģī, kuram kravas tilpne sagatavota atbilstoši noteikumiem un tilpnē ir speciāls aprīkojums jūras ūdens atsūknēšanai, kā arī ir veikts kuģa sānsveres tests un kuģa Noturības informācijā ir norādīti kuģa stabilitātes kritēriji.

"TEBRA"

1982. gada 6. janvārī iepretī Klaipēdai vētrā nogrima apledojusī "Tebra" ar sešiem vīriem. Kuģa tiešā tuvumā atradās cits līdzīgs zvejas kuģis, un tā kapteinis, raksturojot situāciju, pastāstīja: "Zema gaisa temperatūra, ap -12^0C, migla un liels gaisa mitrums. Kuģis intensīvi apledoja, apledoja viss – klājs, masti, stūres māja. Visa kuģa komanda ar asiņainām rokām dauzīja un meta ledu nost no kuģa, salonā iegriezās tikai padzert tēju, apsildīties." Šis kuģis atšķirībā no "Tebras" atgriezās ostā. Laba jūras prakse saka – kapteini, ziemas laikā rūpīgi seko laika prognozēm, arī mūsdienu it kā siltajā laikā līdzīga situācija var atkārtoties! Rūpējies, lai ziemas sezonā uz kuģa būtu nepieciešamais inventārs cīņai ar apledošanu, lai uz klāja būtu drošības trose un komanda lietotu drošības trosītes. Pat neliels apledojums krasi samazina kuģa stabilitāti. Kā liecina novērojumi, jau pie gaisa temperatūras -3^0 līdz -8^0 un vēja ātruma no 9 līdz 15 m/sek. kuģis intensīvi apledo – no 1,5 līdz 4 tonnām stundā. Ja vēja ātrums pārsniedz 15 m/sek., jau pie -3^0 temperatūras uz kuģa uzkrājas vairāk par četrām tonnām ledus stundā.

Starptautiskās Jūrniecības organizācijas Rezolūcijā A.749(18)-327 Annex 2 ir dotas rekomendācijas zvejas kuģu kapteiņiem par kuģošanu ziemas sezonā, kā arī norādīts kuģa aprīkojums cīņai ar apledošanu, tai skaitā lauznis, cirvis ar pagarinātu rokturi, cirte (kaplis), metāla skrāpis, metāla lāpsta, koka veseri, gar abiem kuģa bortiem nostiepta drošības trose un zvejniekiem drošības jostas ar trosīti un karabīni, kas slīd pa drošības trosi.

▶▶▶ 30. lpp.

▶▶▶ 29. lpp.

Bojā iet visa zvejas kuģa "Sniegs" apkalpe

1999. gada 4. decembrī pie Liepājas ostas Ziemeļu vārtu mola vētrā nogrima nelielais zvejas kuģis "Sniegs", visa apkalpe gāja bojā.

Kuģis, kurš gatavojās atgriezties ostā, vētras laikā uzskrēja uz ziemeļu mola. Pēc nelaimes stiprās vētras dēļ glābšanas dienesti nespēja kuģim piekļūt. No sešiem bojā gājušajiem apkalpes locekļiem vispirms tika atrasti četri, pusgadu vēlāk jūra atdeva kapteiņa palīga mirstīgās atliekas, bet traļmeistara kaps joprojām ir Baltijas jūra.

Fiksētā radiosakaru informācija liecina: 04.39 "Sniegs" jautāja, vai kuģis stipri nedreifē. "Marina" atbildēja, ka jā, bet viss ir normāli. 04.50 "Sniegs" izsauca KSVC un paziņoja, ka ir uzsēdies malai (krievu valodā "сели на бровку").

Kuģis vētras laikā brauca pārāk tuvu krastam un tika uztriekts Liepājas ostas ārējā reida moliem. Uz maza zvejas kuģa vētras laikā Liepājas ostas tuvumā radara informācija var būt nedroša, arī regulāri noteikt kuģa vietu uz kartes var būt problemātiski. Visi mūsdienu zvejas kuģi ir aprīkoti ar GPS iekārtu (arī uz "Sniega" bija šāda iekārta), kas, kuģim esot gaitā, tiek izmantota kā kompass un nepārtraukti rāda kuģa atrašanās vietas precīzas koordinātas – meridiānu un paralēli. Liepājas tuvumā krasta līnija ir paralēla meridiāniem, kuģojot ziemeļu/dienvidu virzienā, kuģa vadītājs nepārtraukti var turēt kuģi drošā attālumā no krasta.

Laba jūras prakse saka – kapteini, vētras laikā turies tālāk no krasta, sliktos laika apstākļos krasta (ostas) tuvumā ļoti rūpīgi un bieži nosaki savu atrašanos vietu, ar visiem iespējamiem līdzekļiem seko drošam attālumam no krasta!

Jūras administrācija kuģa "Sniegs" bojāejas dienesta izmeklēšanā konstatēja, ka notikušajā vainojami nelabvēlīgie laika apstākļi un kapteiņa neadekvāta rīcība. Par to sabiedrību informēja Latvijas jūras administrācijas Kuģošanas departaments, kura toreizējais direktors Valdis Dreimanis informēja, ka kapteinis nebija ņēmis vērā ekstremālos laika apstākļus – vētras tuvošanos un jau laikus neatgriezās ostā vai arī vētru nepārlaida jūrā, tādējādi pārkāpjot starptautiskos kuģošanas normatīvu aktus.

Zvejas kuģa "Sniegs" vraks.

"Kapteinis nenodrošināja arī kuģa pienākšanu Liepājas ostā drošā attālumā no mola. Viņš neveica visu nepieciešamo, lai redzētu, kur kuģis dodas, un it kā gāja tieši virsū molam," norādīja Dreimanis.

Toreiz izmeklēšanas komisija pauda stingru viedokli, ka nepieciešams izstrādāt pasākumu plānu, kas uzlabotu zvejas kuģu drošību, kā arī paredzētu kuģu meklēšanu ekstremālos apstākļos.

"Astrīda" neatgriežas

2004. gada 10. maija naktī nepilnas minūtes laikā Baltijas jūrā nogrima zvejas kuģis "Astrīda", visa apkalpe gāja bojā.

11. maijā Jūras spēku Meklēšanas un glābšanas dienests (MGD) no kuģa īpašnieka saņēma ziņu, ka "Astrīda" jau vairāk nekā diennakti nedod signālus, kādi paredzēti saskaņā ar Zvejas monitorings sistēmu, kas nav avārijas ziņošanas, bet gan tikai zvejas uzraudzības sistēma. MGD pieredze liecināja, ka zvejas kuģiem nereti gadās problēmas ar avārijas signālu noraidīšanu. Šoreiz "Astrīdas" klusēšana izrādījās liktenīga, jo kuģis

gulēja dzelmē Zviedrija ekskluzīvās ekonomiskās zonas ūdeņos, kur to pirmie atrada Zviedrijas glābēji.

Sākās izmeklēšana, kurā kopā strādāja Jūras administrācija un MGD. JA lūdza Jūras spēkus kopīgi noorganizēt ekspedīciju uz avārijas vietu, lai paši mēģinātu iegūt iespējami vairāk pierādījumu, jo no Zviedrijas iesniegtajiem materiāliem varēja secināt, ka "Astrīdas" korpuss ir pamatīgi bojāts, kā arī to, ka četri apkalpes locekļi ir atrasti, bet divi ne. Ļoti svarīgi bija iegūt pierādījumus, kas kaut ko varētu liecināt par avārijas izraisītāju.

2004. gadā MGD priekšnieks bija Hermanis Černovs, kurš toreiz intervijā sacīja: "Lai noorganizētu šādu operāciju, bija vajadzīgs laiks, jo mūsu praksē tā bija pirmā reize, un ceru, ka man tas otrreiz nebūs jāpiedzīvo, jo nav nekas patīkams, kad MGD jāpiedalās šādā realitātē. Esmu piedalījies daudzās mācībās, bet, kad cilvēki zaudē dzīvību, tā ir ļoti skaudra realitāte, kam ar izdomātām situācijām nav nekā kopīga. Viens, ja vari glābt cilvēka dzīvību, bet, ja nevari palīdzēt, tad skaidrot ģimenei, kāpēc notikusi nelaime, morāli ir ļoti grūti. Mums vajadzēja sagatavot kuģi un sagatavoties pašiem, lai zinātu, ko meklēt, ar ko meklēt un uz ko būt gataviem. Tā kā zvejas kuģis bija nogrimis diezgan lielā dziļumā, ūdenslīdēji vienā iegremdēšanās reizē varēja strādāt tikai divdesmit minūtes, pēc tam pārtraukums astoņas stundas. Operācijā piedalījās seši ūdenslīdēji un divi mediķi. Liepājā dežurēja helikopters, Liepājas ūdenslīdēju skolā gatavībā bija barokamera, lai nepieciešamības gadījumā ūdenslīdējiem varētu sniegt palīdzību. Ūdenslīdējiem bija jāiepazīst kuģa uzbūve, lai zinātu, kā rīkoties, un varētu racionālāk izmantot laiku zemūdens darbiem. Tāda, lūk, bija sagatavošanās, nevis bezatbildība, kā citi to kvalificēja. Paļāvāmies uz laika apstākļiem, un tie mūs nepievīla. Strādājām trīs dienas, pirms pēdējās ieniršanas reizes lūdzu Jurijam Timofejevam pacensties sameklēt kaut ko. Un viņam izdevās atrast to, ko mēs pat necerējām – kuģa protektoru."

"Šie iegūtie pierādījumi pilnībā apstiprināja aizdomas par Kipras

karoga *ro-ro* kuģa "Vladimir" vainu avārijas izraisīšanā, taču par to, vainīgs vai nevainīgs būs bijis "Vladimir", tikai tiesa ir kompetenta lemt," pēc atgriešanās no komandējuma Baltimoras ostā, kur izmeklētājiem bija iespēja apskatīt aizdomās turamo kuģi, sacīja Staņislavs Čakšs, kurš tolaik bija JA jūras avāriju vecākais izmeklētājs.

Ūdenslīdēju iegūtos pierādījumus Čakšs vērtēja kā milzīgu veiksmi. "Tas notika ūdenslīdēju operācijas pašās beigās, kad visi laika limiti jau bija beigušies un meklējumus bija paredzēts pārtraukt. Bija pēdējais brīdis, lai ūdenslīdēji varētu pacelties augšā, kad Jurijs Timofejes, kādu gabaliņu jau pacēlies, uzmeta pēdējo skatienu nogrimušajam kuģim un pamanīja priekšmetu, par ko mēs visi varējām tikai sapņot. Dodoties uz operācijas vietu, teorētiski spriedām, ka lielajam kuģim varētu būt norauts protektors, un ja nu izdotos to atrast... Taču tam, ka tā varētu notikt īstenībā, neviens neticēja."

ASV Krasta apsardzes ūdenslīdēji kuģim "Vladimir" konstatēja korpusa bojājumus un neatrada arī četrus labā borta protektorus, no kuriem vienu pie "Astrīdas" vraka izdevās

pamanīt un iznest no dzelmes Jurijam Timofejevam.

Jūras administrācija veica izmeklēšanu, taču nevis tāpēc, lai kādu notiesātu, bet gan lai iespējami pilnīgāk noskaidrotu avārijas apstākļus un izdarītu secinājumus, kādas bijušas kļūdas un kā rīkoties, lai tādas neatkārtotos. Kas attiecas uz "Vladimir" apkalpi, tā neatzina, ka būtu vainojama kuģa un cilvēku bojāejā. Jā, jutuši tādu kā berzi vai kontaktu, bet kuģi nav redzējuši. Tomēr ieraksts kuģa žurnālā liecina, ka aptuveni iepretī Ventspilij kuģis ir apstājies un tam veikta korpusa apskate. Ja jau kapteinis deva rīkojumu pārbaudīt, vai kuģī nenāk iekšā ūdens, tad droši vien kādas nelāgas aizdomas viņam varēja būt radušās.

Oficiāli "Vladimir" par vainīgu netika atzīts, bet vai ir viegli sadzīvot ar apziņu, ka tavas vainas dēļ bojā gājuši cilvēki, vislabāk zina tas vladimirietis, kurš 10. maijā naktī pulksten 1.50 viņam vien zināmu iemeslu dēļ savā ceļā nepamanīja "Astrīdu".

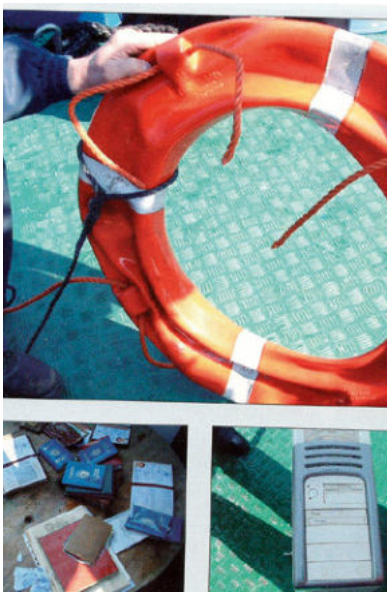
Toreiz eksperti pauda viedokli, ka avārijas iemesls bija cilvēku nevērība un rutīna, kas iemidzina modrību. Vai šādai jūrnieku rīcībai ir kāds attaisnojums? Pirmā reakcija – nav attaisnojuma, jo nevar attaisnot cilvēkus, kuri aiz nolaidības izdzēš citu cilvēku dzīvības vai, pareizāk sakot, kuru bezdarbības rezultātā tiek nogremdēts kuģis. Un ja šo iemeslu dēļ saduras divi tankkuģi? Eksperti gan saka, ka tankkuģi tā sadurties nevar, taču teorētiski risks pastāv. Pat pie sienas pakārta nepielādēta bise vienu reizi varot izšaut.

Kad pirmais kategorisms noplacis, pieslēdzas kritiskā domāšana, un tad prātā nāk vecā patiesība, ka taisnību vispareizāk būtu meklēt pa vidu. Reālie tirgus apstākļi ir nežēlīgi, jebkurš kuģis, zvejas vai tirdzniecības, ir pakļauts ekonomiskajam spiedienam: kuģa īpašnieks ir ieinteresēts gūt maksimālu peļņu un maksimāli noslogot kuģi, maksimāli ietaupot uz apkalpes darba samaksas rēķina, kravas īpašnieks – iespējami ātri nogādāt kravu, operators to iespējami ātrāk apstrādāt, gūstot savu ienākuma daļu. Bet, kas attiecas uz zvejas kuģiem, tad zvejošana ir bijusi un joprojām ir viena no pasaulē

▶▶▶ 32. lpp.

▶▶▶ 31. lpp.

visbīstamākajām cilvēku nodarbēm. Mūsu zvejnieki ir stāstījuši, kā nācies bēgt no lielajiem kuģiem, tai skaitā no kruīza kuģa, kad nakts vidū tev virsū nāk izgaismota pilsēta. Lai gan, zvejojot ar trali, tev ir priekšroka, tu saproti, ka sadursme būs neizbēgama, ja nemuksi malā. Sešpadsmitajā kanālā bieži nākoties dzirdēt saucienus: ko tu nāc man virsū! Attopies, kur tu ej, tu tūlīt būsi iekšā manos tīklos, bet neviens lielais tomēr nemet līkumu, tādas nu ir zvejas un tirdzniecības flotes attiecības, taisies tik no ceļa nost, kamēr āda vēl vesela. Tomēr nācies arī dzirdēt zvejniekus atklāti sakām, ka arī viņi paši reizēm esot "labie".



Kad glābēji ir bezspēcīgi

Kopš 2004. gada daudz kas ir mainījies: ir gūta pieredze dažādos ekstrēmos apstākļos, izveidots atbildīgo institūciju sadarbības mehānisms, kas tiek ieslēgts ārkārtas situācijās, pieņemti stingrāki noteikumi un noslīpēta kontroles sistēma, un tam ir bijis pietiekami ilgs laiks. Tagad, atceroties notikumus pirms sešpadsmit gadiem, nāk prātā, cik ļoti agresīvi prese atspoguļoja šo notikumu, cik kritiski pret izmeklētāju darbu izturējās dažāda līmeņa amatpersonas, cik ļoti gribēja atrast vainīgo, un beigu beigās internets bija pilns ar uzbraucieniem, ka latvieši neko nemeklēs un vispār neko nav spējīgi atrast. Līdzīga preses reakcija bija arī četrus gadus vēlāk, kad kopā ar zvejas kuģi "Beverīna" jūras dzelmē savu pēdējo pieturas vietu atrada seši zvejnieki.

Toreiz, 2008. gada 2. decembrī, Latviju satricināja ziņa par "Beverīnas" traģēdiju. Bojā gāja seši jūrnieki, visi ģimenes cilvēki, kuri rūpējās par sev tuvajiem. Tuvinieku pirmā reakcija ir cilvēciski saprotama: kāpēc viņus neizglāba? Kas vainojams viņu bojāejā?

Kad 2001. gada 5. decembrī Ventspilī pie sava kuģa noslīka mans brālēns kapteinis Aivars Karnups, pirmā doma bija: kā tas var būt? Kāpēc neviens viņam nevarēja palīdzēt? Kā liktenis tā drīkstēja pasmieties par cilvēku, kurš jūrā bijis vairāk nekā krastā, kurš, nedomādams par savu dzīvību, bija izglābis vismaz trīs cilvēkus no drošas noslīkšanas? Viena tāda gadījuma aculieciniece biju es pati, kad Voleros iepretī Konteineru terminālim Daugavā slīka kāds puika, kurš makšķerēdams bija izkritis no laivas. Ne mirkli nedomādams, Aivars metās viņu glābt. Un izglāba.

Arī Aivaru centās glābt, tikai viņa aukstumā sastingušie pirksti nespēja satvert pamesto virves galu. Pēc tam es redzēju viņa komandas puišus, kuru acīs bija izmisums un vainas apziņa. Patiesībā viņiem tā nevajadzēja justies, jo vīri bija izdarījuši visu, ko varēja. Tāds bija kapteiņa liktenis.

Un vai jūs varat iedomātie, kā jutās "Beverīnas" glābšanas operācijā iesaistītā Jūras spēku kuģa "Virsaitis" komandieris Pauris, kurš pēc glābšanas operācijas stāstīja: "Tie, kas stāvēja pie prožektoriem, sāka kliegt, ka kaut kas mirgo. Izskatījās pēc glābšanas bojas, kas uzpeld, kad kuģis iegrimst noteiktā dziļumā. Jūrnieki pamanīja, ka no kuģa virs ūdens palikuši vairs tikai kādi piecdesmit centimetri. Nākamā komanda bija meklēt cilvēkus. Jūrnieki starp kastēm un tīkliem ieraudzīja vīrieti, kurš māja ar roku un mēģināja noturēties virs ūdens. Tad cilvēks pazuda. Tā sajūta ir briesmīga. Tu redzi cilvēku uz ūdens un neko nevari izdarīt."

Glābēji darīja visu, kas bija viņu spēkos, bet nespēja palīdzēt. Laikam jau tāds bija šo cilvēku liktenis. Un tomēr gandrīz visi pret glābējiem bija netaisni. Presē tika uzdots jautājums: ko neizdarīja "Virsaitis"? Un nevienam pat prātā neienāca doma pajautāt: ko "Virsaitis" izdarīja? Un kā jūtas cilvēki, kuri steidzas palīgā, bet palīdzēt nespēj?

"Astrīdas" traģēdijas izmeklēšanas gadījumā, kad pierādījumi vēl nebija iegūti, operācijas dalībniekus vainoja par bezdarbību, kad pierādījumus atrada un par tiem paziņoja, tad nāca pārmetumi, ka izvērsta pārāk liela publicitāte, kas var kaitēt izmeklēšanai. Domājot par "Astrīdas" traģēdiju, man visspilgtāk prātā palikušas dažas lietas. Vispirms Hermaņa Černova teiktais, ko sarunas laikā viņš vairakkārt uzsvēra, proti, ka pierādījumu meklēšana nenotika par katru cenu, uz spēles liekot ūdenslīdēju dzīvības. "Operācija notika, stingri ievērojot drošības noteikumus, tieši drošības noteikumi mums bija pirmajā vietā. Ja rastos bīstama situācija, es nekādā gadījumā neļautu operāciju turpināt un riskēt ar cilvēku dzīvībām," toreiz teica Hermanis Černovs.

Toreiz, izmeklēšanas laikā, gatavojot publicēšanai materiālu par "Astrīdas" traģēdiju, vairākas reizes tikos ar Staņislavu Čakšu, kurš tad bija JA jūras avāriju vecākais izmeklētājs. Kad tikāmies pirmo reizi, viņš tikko bija atgriezies no ekspedīcijas Baltijas jūrā, kur tika veikta kuģa vraka apsekošana un vākti pierādījumi. Tajā dienā vecākā izmeklētāja darba kabinetā izlikti uz galdiem un grīdas žuva no dzelmes izceltie kuģa dokumenti, kuģa žurnāls un bojā gājušo jūrnieku dokumenti. Tobrīd, šķiet, apstājās laiks, un mūžības priekšā parasta darba dienas rutīna kļuva mazsvarīga. Kad kaut kur pasaulē notiek nelaime – zemestrīce, plūdi, vētra vai karš, mēs, protams, pārdzīvojam. Tomēr pārdzīvojam kā malā stāvētāji. Un gluži neviļus pie sevis nodomājam: paldies Dievam, ka tas nav noticis ar mums vai mums tuviem cilvēkiem. Bet, kad nelaime nostājas jūsu durvju priekšā, tad rūgtais pārbaudījuma kauss ir jāizdzer sauss.

Ir pagājuši sešpadsmit gadi, bojā gājušo zvejnieku tuvinieku brūces kļuvušas par rētām, tomēr joprojām neatbildēts paliek jautājums – kāpēc tā varēja notikt?■

Anita Freiberga

Jaunu pierādījumu meklējumos

Nirstot pie "Estonia" vraka 2020. gada rudenī, dokumentālisti uzņēma filmu telekanālam "Discovery" un filmēšanas laikā prāmja korpusā atrada četrus metrus lielu caurumu, ko līdz šim daļēji bija aizseguši nogulumi jūras dibenā. Par šo atklājumu rakstīja Igaunijas laikraksts "Postimees".

Prāmis "Estonia", kas būvēts 1980. gadā Vācijas kuģubūvētavā "Meyer Werft", nogrima vētrainā 1994. gada 28. septembra naktī ceļā no Tallinas uz Stokholmu. Uz tā atradās 989 pasažieri un apkalpes locekļi. Tika izglābti tikai 138 cilvēki, no kuriem viens vēlāk nomira slimnīcā. Bojā gāja vai pazuda bez vēsts 852 cilvēki, bet atrasti tikai 94 bojāgājušie. Pasažieru vidū bija arī 29 Latvijas iedzīvotāji, no kuriem izglābās tikai seši. Tā ir katastrofa ar vislielāko upuru skaitu, kas notikusi Baltijas jūrā miera laikā.

Jūras dziļums prāmja nogrimšanas vietā ir 83 metri. "Estonia" ir vienīgais nogrimušais kuģis, kuru sargā likums par bojāgājušo mieru, un niršana prāmja vraka apskatei ir aizliegta. Igaunijas, Somijas un Zviedrijas starpvaldību komisija katastrofas cēloņu izmeklēšanā secināja, ka prāmis nogrimis konstrukcijas nepilnību, liela braukšanas ātruma un vētras dēļ. Saskaņā ar oficiālo versiju stipru viļņu triecienu iespaidā salūza prāmja priekšējā viziera durvis un kuģī dažās minūtēs ieplūda tūkstošiem tonnu ūdens, to nogremdējot.

Igaunijas iekšējās drošības dienesta ekspertu komisija 2006. gada 10. martā nāca klajā ar paziņojumu, ka ASV Nacionālās drošības aģentūras arhīvos ir septiņu lapaspušu garš dokuments par prāmja "Estonia" bojāeju, kas tiek uzskatīts par valsts noslēpumu un kura atklāšana "radītu nopietnus draudus nacionālajai drošībai". Zviedrijas valdība noslepenojusi nezināmu skaitu dokumentu par prāmja bojāeju, kurus atklātībā bija paredzēts nodot tikai pēc 70 gadiem. Kāpēc šie dokumenti ir tik slepeni un kāda informācija tik rūpīgi tiek slēpta, to, visticamāk, neuzzināsim, jo līdz dokumentu atslepenošanai vēl jāgaida 45 gadi.

"Ir jāveic jauna tehniskā izmeklēšana par "Estonia" bojāejas apstākļiem.

No mūsu puses izmeklēšana ietvers zemūdens novērojumus, par to esam informējuši Somiju un Zviedriju," publikācijā norādīja Igaunijas premjerministrs Ratass. "Gribam, lai patiesība nāk gaismā."

Kā uzsvēra Igaunijas premjers, Somija, Zviedrija un Igaunija vienojušās, ka jauno izmeklēšanu vadīs Igaunija, bet Igaunijas ārlietu ministrs Urmass Reinsalu norādīja, ka jaunā izmeklēšana tiks balstīta uz 1997. gadā publiskoto izmeklēšanas galīgo ziņojumu, tomēr būs pilnīgi autonoma.

"Jaunā tehniskā izmeklēšana nenozīmē, ka 1997. gada ziņojums tiks atcelts, bet mēs arī nedomājam tikai pievienot tam dažas lappuses. Gadījumā, ja tiks atrasta jauna svarīga informācija, valstis to izskatīs kopā," viņš sacīja. Runājot par izmeklēšanas izmaksām, ministrs uzsvēra, ka valstis tajā ieguldīs "tieši tik līdzekļu, cik būs nepieciešams".

Ārlietu ministrijas pārstāvis Marts Luiks atklāja, ka filmas veidotāji ar Igaunijas varas iestādēm sazinājušies jau 2020. gadā koronavīrusa krīzes sākuma laikā un paziņojuši par filmēšanas gaitā atklātajiem jaunajiem faktiem. "Lai gan neesam kuģniecības speciālisti, bija skaidrs, ka caurums "Estonia" labajā bortā visiem ir kaut kas jauns," sacīka Luiks.

2020. gada septembrī nofilmēto uzmanīgi noskatījās arī tehniskie eksperti, kuri atzina, ka trieciens pa prāmja korpusu nācis no ārpuses un bojājumu nav izraisījis sprādziens. "Nevar izslēgt iespēju, ka šiem bojājumiem bijusi nozīme kuģa bojāejā," atzīst norvēģu jūras tehnoloģiju profesors Jorgens Amdals no Tronheimas.

Piecu sēriju dokumentālā filma ""Estonia" – atradums, kas mainīs visu", uzņemta pēc "Discovery" kanāla Norvēģijā "Discovery Norway" pasūtījuma, tās režisors ir Henriks Evertsons.■

Neticamas izglābšanās

Trīs dienas nogrimušā kuģa "gaisa spilvenā"

2013. gadā ziņu virsrakstos nonāca vēsts par Nigērijas kuģa pavāra brīnumaino izglābšanos, kurš trīs dienas bija pavadījis ieslodzīts nogrimušā kuģa tā sauktajā "gaisa spilvenā".

Pavāra neticamo izglābšanos dokumentējuši nirēji no kuģa "Lewek Toucan", kuri meklēja nogrimušā velkoņa "Jaeson 4" iespējamo atrašanās vietu, lai no tā izceltu 12 jūrnieku mirstīgās atliekas.

Maigi sakot, milzīgs bijis nirēja pārsteigums, kad kāds viņam pretī pastiepis roku. Jau vēlāk ūdenslīdējs ar sajūsmu stāstīja, kā līdz nāvei nobijušos, tomēr dzīvo koku Horisonu Okenemu aprīkojis ar elpošanas masku un, ievērojot visus drošības pasākumus, lai Okenems neciestu no dekompresijas, nogādājis viņu mediķu aprūpē. Divas dienas vēlāk neticami izglābtais sveiks un vesels jau atgriezies pie savas ģimenes.

Izglābj gan suni, gan viņa saimnieku

Ap sešiem no rīta kāds zvejnieks jūrā pamanīja suni, kas peldēja starp degvielas tvertni, kādu kasti un citiem priekšmetiem, un par to paziņoja Klīvlendas policijai. Jau pēc neilga laika glābēji izcēla suni no ūdens un nogādāja veterinārajā klīnikā. Pārējie Brisbenas ūdens policijas glābēji turpināja meklēt suņa īpašnieku. Piecas stundas vēlāk viņu izdevās atrast Brisbenas kuģu ceļā. Jau vēlāk 63 gadus vecais kuģa kapteinis stāstīja, ka iepriekšējā naktī viņa četrus metrus garais kuģis nonācis nelaimē, tajā bija radusies sūce un ieplūda ūdens. Tāpat vēlāk noskaidrojās, ka kapteiņa suns Heidija virs ūdens bija noturējies 11 stundas, bet pats kapteinis Moretonas līcī dreifējis 15 stundas.

Cilvēks pāri bortam

Pirmajā brīdī ziņa par kāda jūrnieka izglābšanu starp citiem krasta apsardzes ziņojumiem varētu nepiesaistīt uzmanību. Tomēr tā tas nemaz nav, jo jūrnieka dzīvību izdevās glābt, pateicoties cilvēku kompetencei un neatlaidībai. 675 TEU konteinerkuģis "Maersk Bintan" atradās apmēram 750 jūdzes uz dienvidaustrumiem no Bermudu salām, kad apkalpe pamanīja, ka viens jūrnieks ir pārkritis pāri bortam. Kuģis par notikušo ziņoja krasta apsardzei, kas, kā jau ierasts, lūdza iespējami precīzu un izsmeļošu informāciju.

"Mēs jautājām, kad cilvēks pēdējo reizi redzēts, kur kuģis tajā laikā atradās, kad apkalpe notikušo pamanīja un kur tad atradās kuģis," stāstīja virsnieks Hīts Blantons. "Kad šie fakti bija apkopoti, sākām meklēšanas plānošanu, izmantojot meklēšanas un glābšanas optimālās plānošanas sistēmas simulācijas modeli, lai izsekotu, kur, pamatojoties uz visiem vides faktoriem, straumes novirzīs cilvēku."

Divi tuvumā esošie tirdzniecības kuģi tika informēti un mainīja kursu, lai dotos palīgā, un arī "Maersk Bintan" kapteinim krasta apsardze norādīja apgabalu, kur meklēt. Lai palīdzētu meklēšanā, tika iesaistīts krasta apsardzes helikopters, bet pirms tā ierašanās "Maersk Bintan" jau ziņoja, ka atraduši apkalpes locekli tieši tur, kur krasta apsardzes simulācija bija norādījusi iespējamo cilvēka atrašanās vietu. Jūrnieks ūdenī bija pavadījis jau vairāk nekā 10 stundas.

"Tā bija izcila koordinācijas un plānošanas paraugstunda, ko veica krasta apsardzes komandcentrs," pēc glābšanas operācijas teica tās vadītājs Braiens Neilans. "Tomēr ar precīzu plānošanu vien nekas nebūtu atrisināts, ja glābšanas operācijā neiesaistītos divi tuvumā esošie komerckuģi un, protams, "Maersk Bintan" kapteinis un komanda, kas profesionāli pildīja savus pienākumus un neatlaidīgi meklēja nelaimē nonākušo komandas biedru. Iespējams, bija arī nedaudz veiksmes."

Mednieki izglābj medījumu

2015. gada 7. aprīlī vides aktīvistu grupa, kas ar kuģi "Sea Shepherd" 110 dienas bija vajājusi maluzvejnieku kuģi "Thunder", nonāca visai dīvainā situācijā.

"Pakaļdzīšanās beidzās Gvinejas līcī, netālu no Rietumāfrikas krastiem, kad saņēmām ziņu, ka kuģis "Thunder" grimst," stāsta Bobs Barkers. "Patiesībā tajā brīdī mēs bijām tikai dažu simtu metru attālumā no grimstošā kuģa."

Vides aktīvisti uz sava kuģa uzņēma 40 cietušos zvejas kuģa apkalpes locekļus, sniedza tiem medicīnisko palīdzību un paēdināja. Tomēr vides aktīvisti neaizmirsa arī par pierādījumiem un paguva no grimstošā kuģa paņemt datorus, mobilos tālruņus un citas lietas, kas varētu palīdzēt nelikumīgās zvejas izmeklēšanas procesā. Piedevām bija pamatotas aizdomas, ka kuģis tika apzināti nogremdēts, lai tādā veidā iznīcinātu visas liecības par nelikumīgo zveju. Ir tikai normāli, ka kapteinis un kuģa apkalpe dara visu, lai saglabātu kuģa peldspēju, taču uz "Thunder" viss notika pavisam citādi. "Esmu par simt procentiem pārliecināts, ka kapteinis pats nogremdēja savu kuģi," savu viedokli pauda glābēju komandas vadītājs kapteinis Pīters Hameršatets. "Kad kuģis pilnībā nogrima, "Thunder" kapteinis, kurš atradās uz glābšanas plosta, sāka aplaudēt un gavilēt, kas bija visai dīvaina reakcija uz notikušo nelaimi. Tāpat vēlāk, apskatot kuģi, izrādījās, ka visas kuģa

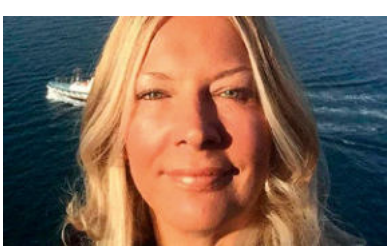
lūkas, ieskaitot to, kas ved uz zivju tilpni, bija atvērtas, un arī tā normāli cilvēki nekad nerīkojas, ja dara visu, lai glābtu kuģi."

Starp pierādījumiem, ko izdevās iegūt no "Thunder", bija arī zobenzivis: viena ceturtā daļa no kuģa zivju tilpnes bija pilna ar zobenzivīm, kuru zveja ir aizliegta.

Vides aktīvistu grupa pakaļdzīšanos zvejas kuģim "Thunder" sāka pie Antarktīdas krastiem, kad kuģis tur bija izmetis tīklus, lai nelegāli zvejotu Patagonijas zobenzivis. Bēgot "Thunder" pameta izliktos tīklus, kuros bija zobenzivis aptuveni triju miljonu dolāru vērtībā. Vides aktīvisti izteica cerību, ka izmeklēšanā iesaistīsies Interpols, lai atrastu un sauktu pie atbildības ne tikai tos, kas nelegāli zvejo, bet arī tos, kuri organizē nelegālo zvejniecību un ir patiesie labuma guvēji.

Tiek izglābta kruīza kuģa pasažiere

Keja Longstafa no kuģa izkrita ap pusnakti. "Es biju ūdenī desmit stundas, un šie brīnišķīgie vīri mani izglāba," par krasta apsardzi, kas viņai devās palīgā, sacīja izglābtā sieviete.



Krasta apsardzes patruļkuģa kapteinis Lovro Oreskovičs sacīja: "Mēs ļoti priecājamies, ka varējām izglābt cilvēka dzīvību."

Glābējiem bija pieejams novērošanas kameru ieraksts, kurā bija redzams brīdis, kad Longstafa iekrita ūdenī. Tā kā glābējiem bija zināms incidenta laiks un "Norwegian Star" kruīza kuģa atrašanās vieta, viņi spēja noteikt sievietes atrašanās vietu.

"Mēs ar prieku informējam, ka pasažiere tika atrasta dzīva, ir stabilā stāvoklī un nogādāta krastā Horvātijā, lai sniegtu medicīnisko palīdzību. Mēs priecājamies, ka Lielbritānijas iedzīvotāja tagad ir drošībā un drīz varēs atgriezties pie draugiem un ģimenes," teikts kompānijas paziņojumā.

28. septembris, nulles stāvs, 1024. kajīte

Inta Kļaviņa izdzīvošanas stāsts ir brīnums. Pirms 26 gadiem viņa vārds izskanēja visos Latvijas un ārvalstu medijos, jo Ints ir viens no sešiem Latvijas iedzīvotājiem, kuri neticamā veidā izglābās prāmja "Estonia" katastrofā. 852 dzīvības palika Baltijas jūras dzelmē, tostarp 24 Latvijas valstspiederīgie.

Vētrainajā 1994. gada 28. septembra naktī Ints atradās uz nulles klāja, kas izvietots vēl zem automašīnu novietnes, uz kuras pēc oficiālās versijas sākās traģiskie notikumi. Tieši virs viņa kajītes atradās vizieris, kurš vētras laikā it kā nolūza, ļaujot automašīnu klājā ieplūst milzīgām ūdens masām. Izdzīvojušais brits Pols Bārnijs bija viens no tiem, kas vēlāk stāstīs, ka nāve tobrīd likusies kā silts un mājīgs patvērums salīdzinājumā ar elli, kas valdīja visapkārt – visa nakts ar ledainu ūdeni piepildītā plostā, kurā cits pēc cita no hipotermijas mira cilvēki. Bārnijs skatījies jūrā, lai nebūtu jāvēro pusdzīvo "cilvēku zupa" glābšanas plostā. Arī Ints Kļaviņš no Latvijas atradās tādā pašā plostā kopā ar vēl vismaz 25 cilvēkiem, galvenokārt jauniem. Arī viņa acu priekšā pret rītu neveiksmīgas glābšanas operācijas laikā izdzisa kāda cita latviešu puiša dzīvība. Daudzu izglābšanās cerības dzisa ledainajos viļņos.

"Bija grūti noturēties virs ūdens, nemaz nerunājot par to, ka kaut kur varētu aizpeldēt. Ūdens bija stindzinoši auksts, pagājušajā gadā gan es vēl šajā laikā peldējos, bet tajā naktī tas bija stindzinošs. Pēc kāda laika atguvu elpu un pamanīju, ka netālu no manis jūrā ir kāds plosts. Piepeldēju pie plosta, tajā bija cilvēki. Pieķēros pie striķa, bet nespēju saviem spēkiem tikt iekšā. Cilvēki palīdzēja cits citam ierāpties, tostarp arī man. Man blakus bija kāds skandināvs un latvietis. Kad tikām plostā, sapratām, ka kuģa pakaļgals, kas vēl vīdēja ārā no ūdens, ir ļoti tuvu. Viļņi plostu cilāja augšup un lejup, atlika tikai cerēt, ka mūs neuznesīs virsū kuģim un plosts nesaplīsīs," intervijā Ditai Derumai stāsta Ints Kļaviņš. Bet jautāts, vai tajā šausmu pilnajā naktī bija daudz varoņu, saka: "Kas tad ir varonis – varonis izdara ko tādu, ko cilvēks normālos apstākļos nebūtu gatavs darīt. Būtībā visi tajā naktī bija varoņi, jo cilvēki visu laiku cits citam palīdzēja – kad sējām vaļā laivas, jūrā, plostā. Kuģa apkalpes darbinieks pasniedza roku, lai es no trepēm nokļūtu uz klāja. Katru brīdi kāds kādam pasniedza roku. Tā ir varonība, uz kuru mums vajadzētu tiekties, nevis meklēt ideālu varoni, kurš Latvijai atnesīs laimi. Gadiem ejot, aizvien vairāk saprotam, ka galvenā jēga dzīvē ir cilvēki, kas mums apkārt."

Cilvēka spējas ir apbrīnojamas

Meksikānis Hosē Salvadors Alvarenga izdzīvoja 440 dienas, dreifējot Klusajā okeānā, līdz viņš ārkārtīgi smagā stāvoklī tika izglābts Māršala salās.

Ķīniešu jūrnieks Pons Lims Otrā pasaules kara laikā uzstādīja izdzīvošanas rekordu uz glābšanas plosta. Viņš viens Atlantijas okeānā izdzīvoja 133 dienas.

2006. gadā meksikāņu haizivju zvejnieks Vidana stikla šķiedras laiviņā 270 dienas pavadīja Klusajā okeānā, pirms Taivānas tunzivju zvejas kuģis viņu izglāba pie Māršala salām.

ASV avantūrists Stīvens Kalahans 1982. gadā Atlantijas okeānā glābšanas plostā izdzīvoja 76 dienas pēc tam, kad valis sadragāja viņa jahtas korpusu.■

Neprognozētā nozvejas samazināšanās ir radījusi virkni jautājumu

Pēc 2020. gada 11. martā pasaulē izsludinātās Covid-19 pandēmijas gandrīz par 10% samazinājušās zvejnieku reģistrētās stundas jūrā, bet dažās smagi skartajās valstīs, piemēram, Ķīnā, zveja tika pilnībā pārtraukta. "Global Fishing Watch" apkopotie dati liecina, ka no 11. marta līdz 28. aprīlim visā pasaulē zvejnieki jūrā reģistrēja aptuveni 6,8 miljonus stundu, kas ir par 700 tūkstošiem stundu mazāk nekā vidēji divos iepriekšējos gados šajā laikā. Pandēmijas radītās problēmas smagi skārušas tādas valstīs kā Itālija, Spānija un Francija, kur zvejniecība sarukusi pat par 50% līdz 75%. Tāpat arī ASV zveja tika pārtraukta, jo bija bažas par vīrusa izplatīšanos un samazinājās pieprasījums pēc jūras veltēm, jo ASV divas trešdaļas no nozvejotajām jūras veltēm patērē restorāni, kas bija slēgti pandēmijas dēļ.

ANO Pārtikas un lauksaimniecības organizācijas ziņojumā teikts, ka pandēmija ir mainījusi patērētāju prasības, tāpat ir ietekmēta piekļuve tirgum, kā arī bijušas zināmas loģistikas problēmas, un tas viss kopā uz nenoteiktu laiku varētu apgrūtināt zvejniecību. Iepriekš neprognozētā nozvejas samazināšanās ir radījusi virkni jautājumu, piemēram, par pārtikas nodrošinājumu, okeānu pārvaldību un globālo tirdzniecību.

Covid-19 izjauc kruīza kompānijas plānus

"Hurtigruten Limited" bija pirmais kruīzu operators pasaulē, kas jūnija vidū atsāka organizēt okeāna kruīzus, norādot, ka ir samazināts pasažieru skaits, tiek nodrošināta sociālā distancēšanās un ievērotas stingras higiēnas prasības. Neskatoties uz ieviestajiem drošības pasākumiem, uz kruīza kuģa tomēr neizdevās izvairīties no saslimšanas ar koronavīrusu. Diemžēl kompānijas amatpersonas un kuģa ārsts informāciju par diviem slimiem apkalpes locekļiem un vienu slimu pasažieri centās noslēpt, kas tagad ir izsaucis saslimšanas pieaugumu.

Norvēģijas kruīza kompānija tagad ir atcēlusi šogad plānotos kruīzus un izvirzījusi mērķi atsākt darbību 2021. gada janvārī.

ECSA runā par nākotnes izredzēm kuģošanas nozarē

Eiropas Kopienas kuģu īpašnieku asociācija (ECSA) ir atzinīgi novērtējusi ES deklarāciju "Ceļā uz oglekļa neitrālu, nulles negadījumu, automatizētu un konkurētspējīgu ES ūdens transporta nozari", kas tika pieņemta 11. martā Horvātijas prezidentūras organizētajā augsta līmeņa konferencē Opatijā.

ESCA ģenerālsekretārs Martins Dorsmans: "Deklarācija skaidri parāda, ka ES transporta ministri piešķir lielu nozīmi Eiropas kuģošanas nozares konkurētspējai, ņemot vērā tās būtisko un stratēģisko lomu ES ekonomikā un globālajā tirdzniecībā. Visām ieinteresētajām un iesaistītajām pusēm ir jāpieliek maksimālas pūles, lai sasniegtu IMO izvirzīto mērķi līdz 2050. gadam radikāli samazināt oglekļa izmešus, tai pašā laikā neaizmirstot arī ES kuģošanas nozares interešu aizsardzību un konkurētspējas saglabāšanu."

Ministri panāca vienošanos, ka jāveido tādi apstākļi, lai Eiropas kuģošanas bizness varētu sekmīgi attīstīties, dodot arvien lielāku ieguldījumu ekonomikā. Tāpat ir jāpieliek pūles negodīgas tirdzniecības prakses apkarošanā.

"Arī drošība jūrā ir svarīga pasaules tirdzniecības un ekonomikas attīstībai, bet pirātisms, uzbrukumu un bruņotas laupīšanas gadījumu skaits Rietumāfrikā liecina, ka jūrnieku drošība tiek apdraudēta. ECSA pievienojas transporta ministru paziņojumam par problemātisko situāciju, ko rada pirātisms un bruņotas laupīšanas, un aicinājumam ES steidzami un koordinēti rīkoties, lai nodrošinātu, ka kuģu apkalpes var strādāt drošā vidē," sacīja Dorsmans. "ECSA ar prieku uztvēra ES dalībvalstu apņemšanos noteiktajā laikā īstenot Eiropas vienoto vides regulu un vēlas vairāk uzzināt par ūdensceļu digitālās kartes izstrādi. Tāpat apsveicama ir ES transporta ministru apņemšanās atbalstīt ECSA ierosinājumu "Par ilgtspējīgām darba vietām, izaugsmi un konkurētspēju jūrniecības nozarē". Taču nedrīkst aizmirst, ka labu rezultātu varēsim sasniegt vienīgi tad, ja visas puses, tajā skaitā arī likumdevēji, strādās partnerībā, lai uzlabotu ES jūrnieku apmācību, konkurētspēju un nodarbinātības iespējas, strādājot pievilcīgā un drošā vidē, sociāli aizsargātā un ilgtspējīgā kuģošanas nozarē. Kuģošanas nozare viena nav spējīga īstenot visus tos izaicinājumus, kas saistīti ar kuģošanas drošību, videi draudzīgu, konkurētspējīgu un automatizētu nozares attīstību. Tam visam ir nepieciešama dalībvalstu, EK, EP un jūrniecības klasteru cieša un mērķtiecīga sadarbība."

UZZIŅAI

ECSA pārstāv 20 asociēto biedru intereses, kuri kontrolē 40% no pasaules tirdzniecības flotes un ES IKP gadā pievieno 147 miljardus eiro.

Eiropas Parlaments pieņem stingrus noteikumus par siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisiju ierobežošanu no 2022. gada

Eiropas Parlaments 2020. gada 15. septembrī nobalsoja par to, lai no 2022. gada Eiropas Savienības oglekļa tirgū tiktu iekļautas siltumnīcefekta gāzu emisijas no kuģošanas biznesa, kas, iespējams, daudzu gadu laikā būs viena no lielākajām pārmaiņām, kas skars kuģošanas nozari. Lai gan kuģošanas nozare līdz šim ir bijusi vienīgā, kurai ES vēl nav izvirzījusi prasību samazināt emisijas, tā tomēr tiek pastiprināti kontrolēta. ES ir mēģinājusi arī uz kuģošanas nozari attiecināt savu plānu līdz 2050. gadam kļūt par klimata neitrālu reģionu.

Eiropadome 2014. gada oktobrī apņēmās līdz 2030. gadam samazināt Savienības kopējās siltumnīcefekta gāzu emisijas vismaz par 40% salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni. Visām ekonomikas nozarēm ir jādod ieguldījums emisiju samazināšanā; mērķrādītājs jāsasniedz izmaksu ziņā pašā efektīvākajā veidā, izmantojot Savienības emisijas kvotu tirdzniecības sistēmu (ES ETS), kas ļaus līdz 2030. gadam emisijas samazināt par 43% salīdzinājumā ar 2005. gada līmeni. To apliecina arī Savienības un tās dalībvalstu pieņemtās emisiju samazināšanas saistības, kas Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām (UNFCCC) sekretariātam iesniegtas 2015. gada 6. martā. Emisiju samazināšanas centieni būtu taisnīgi jāsadala starp nozarēm, uz kurām attiecas ES ETS.

Tagad ES likumdevēji pavisam stingri ir norādījuši, ka bloka oglekļa tirgus prasības jāpaplašina, iekļaujot tajās emisijas no Eiropas iekšējās kuģošanas, kā arī no starptautiskiem kuģu reisiem, kas sākas vai beidzas ES ostās, un šīs prasības liktu kuģu īpašniekiem iegādāties ES oglekļa emisiju atļaujas, lai kompensētu radīto piesārņojumu, kas atbilstu uzstādījumam – piesārņotājs maksā.

"Ir pienācis pēdējais laiks kuģošanai piemērot principu, ka piesārņotājs

maksā," EP debatēs savu viedokli pauda "zaļo" pārstāve Juta Paulus, kura šajā jautājumā vadīja parlamenta diskusijas.

Neskatoties uz kuģošanas nozares centieniem pārliecināt deputātus, ka tas būtu pārsteidzīgs lēmums, EP ar pārliecinošu balsu vairākumu oficiāli ir apstiprinājis savu nostāju jautājumā par stingrāku prasību ieviešanu attiecībā uz kuģošanas nozari. Publicētais dokumenta projekts apstiprina, ka prasību par emisiju atļaujām attiecinās vismaz uz ES iekšējo jūras transportu, un šī prasība, visticamāk, tiks iekļauta tirgus reformas pakotnē, ko Komisija ierosinās pieņemt līdz 2021. gada jūnijam, bet jauno prasību ieviešana varētu ilgt līdz 2023. gadam. Tādā gadījumā tas sakritīs ar IMO plāniem par globālajiem emisiju samazināšanas centieniem kuģošanas nozarē.

Kuģniecības lobiju grupas ir iebildušas pret starptautisko zaļo noteikumu šķelšanu, apgalvojot, ka IMO joprojām ir tā organizācija, kurai vajadzētu virzīt pasaules kuģošanas nozares vides programmu.

"Priekšlikums paplašināt ES oglekļa dioksīda tirgu, attiecinot to arī uz starptautisko kuģniecību, tomēr ignorē IMO līmenī jau notiekošās globālās sarunas, tā riskējot radīt vēl lielāku spriedzi pasaules tirdzniecībai ļoti problemātiskajā laikā," sacīja Starptautiskās Kuģniecības palātas ģenerālsekretāra vietnieks Saimons Benets.

NVO Transporta un vides programmu vadītājs Faigs Abasovs: "Parlamentam ir apnikusi bezdarbība, ņemot vērā nepārtraukti pieaugošās kuģniecības emisijas. Tas ir skaidrs signāls par ES vērienīgākajiem 2030. gada klimata mērķiem, kuriem jāattiecas arī uz jūras emisijām, tāpēc kuģiem jāmaksā par piesārņojumu."■

Tankkuģis "Royal Diamond 7", iespējams, vedis nelikumīgu militāru kravu

Vācijas un Itālijas jūras kara flotes kuģi "FGS Hamburg" un "Carlo Margottini" operācijas "IRINI" laikā 10. septembra rītā starptautiskajos ūdeņos pie Lībijas krastiem pārtvēra ķīmisko vielu tankkuģi "Royal Diamond 7", iespējams, ar nelikumīgu militāru kravu, kas domāta transportēšanai uz Bengāzī Lībijā. Tankkuģis atstāja AAE ar reaktīvās degvielas kravu, kas ANO Drošības padomes Rezolūcijā 2292 klasificēta kā militāra krava, ko, iespējams, izmanto vai var izmantot Lībijas Nacionālās armijas Gaisa spēku iznīcinātāji "Mig-29" un "Su-24". Tankkuģis tika novirzīts uz kādu no ES valstu ostām. lai veiktu turpmāku izmeklēšanu. Tiek izteikts minējums, ka tā ir viena no Itālijas ostām. Tankkuģis saskaņā ar jaunākajiem datiem reģistrēts Singapūras kuģu reģistrā.

Vairākums kuģu īpašnieku vēlas iegādāties ar sašķidrinātu dabasgāzi darbināmus kuģus

Dienvidkorejas kuģubūves kompānija "Hyundai Samho Heavy Industries" piegādājusi kuģošanas kompānijai "Eastern Pacific Shipping" (EPS) pirmo no sešiem pasūtītajiem 14 800 TEU konteinerkuģiem, kas darbināmi ar sašķidrinātu dabasgāzi. 366 metrus garos kuģus, kurus fraktēs franču konteineru pārvadājumu uzņēmums CMA CGM, EPS pasūtīja 2018. gada aprīlī, un tie tiks piegādāti līdz 2022. gada trešajam ceturksnim. CMA CGM drīzumā saņems arī lielākus ar sašķidrinātu dabasgāzi darbināmus konteinerkuģus, kuru tilpība būs 23 000 TEU un garums 400 metru. Deviņi šādi kuģi tiek būvēti Šanhajas "Jiangnan-Changxing" kuģu būvētavā.

Kuģu īpašnieki arvien vairāk vēlas dažādos segmentos izmantot ar sašķidrinātu dabasgāzi darbināmus kuģus atbilstoši IMO noteiktajiem vides standartiem, kas pieprasa līdz 2025. gadam samazināt kuģu emisijas par vairāk nekā 30% salīdzinājumā ar 2008. gada līmeni.

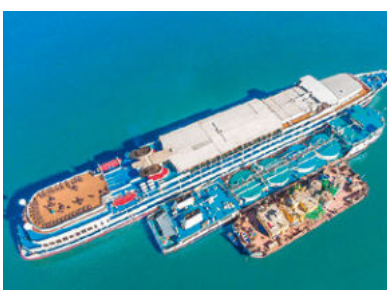
Paredzams, ka ar sašķidrinātu dabasgāzi darbināmu kuģu skaits līdz 2030. gadam palielināsies vairāk nekā divas reizes – no nepilniem 400 pašlaik līdz pāri par 1000 pēc desmit gadiem.

Samazinās pieprasījums pēc kuģu degvielas

Tiek lēsts, ka koronavīrusa pandēmijas dēļ pieprasījums pēc kuģu degvielas samazināsies līdz pat 17%, kas bunkurēšanas pakalpojumu sniedzējiem liks konsolidēt spēkus.

"International Bunker Industry Association" (IBIA) direktore Unni Einemo norāda, ka firmas cenšas pārdzīvot grūtos laikus un cīnās ne tikai ar zemo degvielas pieprasījumu, bet arī paaugstinātu biznesa risku un ierobežotu piekļuvi finansēm.

IBIA prognozēja, ka 2020. gadā visā pasaulē bunkuru degvielas pieprasījums samazināsies no 7% līdz 17%, viņa sacīja. Tiek lēsts, ka globālais kuģu degvielas pieprasījums ir aptuveni 300 miljoni tonnu gadā jeb aptuveni 5,2 miljoni barelu dienā (mbpd), un prognozes liecina, ka augstākās klases transporta degviela, kas ietver reaktīvo dzinēju degvielu, dīzeļdegvielu un benzīnu, 2020. gadā zaudēs aptuveni 7,4 mbpd jeb 11,6% no pieprasījuma.



Lielākajā daļā bunkurēšanas tirgu jūnijā bija vērojams 30–40% liels kritums salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu. Vienīgais izņēmums ir Singapūra, kas, izņemot maiju un jūniju, pārējā laikā ir spējusi palielināt kuģu degvielas pārdošanas apjomu salīdzinājumā ar iepriekšējā gada atbilstošo periodu.

Jauni risinājumi cīņā ar pirātismu

Neraugoties uz pēdējos gados vērojamo globālo pirātisma kritumu, pēdējo 12 mēnešu laikā uzbrukumi komerciālajai kuģošanai ir atsākušies. Tikai 2020. gada pirmajos trijos mēnešos IMB Pirātisma informācijas centrs visā pasaulē reģistrēja pirātu uzbrukumu pieaugumu par 24%. Īpaši tas attiecas uz Āfrikas rietumu un austrumu piekrasti, Malaiziju un Filipīnām, tāpat incidenti notikuši arī Karību jūras reģionā un Dienvidamerikas Klusā okeāna piekrastē.

Reaģējot uz šo tendenci un lai palīdzētu aizsargāt kuģus, to apkalpes, pasažierus un kravas, kompānija "Star International", izmantojot jaunākās tehnoloģijas, izstrādājusi jaunu bezpilota kuģi (USV).

Bezpilota peldlīdzekļa darbības diapazons ir līdz 300 jūras jūdzēm, maksimālais ātrums pārsniedz 50 mezglus, tas aprīkots ar dienas un nakts redzamības kamerām, kuru darbības rādiuss ir līdz 35 kilometriem.

"Star International" rīkotājdirektors Džefs Antlijs: "Kuģis apmierina augošo pieprasījumu pēc okeāna bezpilota novērošanas risinājumiem, lai, neapdraudot apkalpi, varētu identificēt pirātisma draudus."

Izveidots WPSP informācijas portāls – pasaules ostas Covid-19 apstākļos. Kas būs pēc tam?

IAPH – WPSP izveidojušas informācijas portālu "Pasaules ostas Covid-19". Šī specializētā tīmekļa vietne tika izstrādāta, lai palīdzētu ostām visā pasaulē stāties pretī Covid-19 radītajām problēmām un Pasaules ostu ilgtspējas programmas ietvaros starptautiskā līmenī diskutētu par esošajām un sagaidāmajām problēmām, kā arī šo problēmu risināšanas iespējām. Portālā tiek un tiks apskatīti visbiežāk uzdotie jautājumi un meklēti labākie problēmu risinājumi, regulāri būs pieejama jaunākā informācija, tāpat jau sākušās un regulāri turpināsies diskusijas.

Tāpat bezmaksas vebinārija formāta sērijās tiek pētīta Covid-19 ietekme uz ostām un kravu piegādes ķēdēm. 2020. gada 13. maijā notika vebinārija pirmā sērija, kuras tēma bija "Kā pielāgot ostu biznesa modeļus, lai izdzīvotu un attīstītos pēc Covid-19 laikmeta?", un tajā galvenie diskusijas dalībnieki bija IMO ģenerālsekretārs K. Lims, Losandželosas ostas izpilddirektore Džīna Seroka un Abū Dabī ostas izpilddirektors Noora Al Daheri. Otrajā vebinārija seminārā, kas notika 10. jūnijā, galvenā apspriežamā tēma bija "Kuģu un krasta dienestu attiecību uzlabošana pēc Covid-19". Šā semināra galvenais jautājums, uz kuru tika meklētā pareizākā atbilde: kā, sadarbojoties ostām un krasta dienestiem, izveidot elektronisku datu aprites sistēmu, lai atvieglotu kravu apstrādes procesu?

Patriks Verhoevens.

Barometra ziņojuma līdzautori profesors Teo Notebūms un profesors Tanos Pallis.

Lai monitorētu krīzes ietekmi uz ostu ekonomiku, IAPH – WPSP izveidotajā informācijas portālā Pasaules ostu ilgtspējas programmas ietvaros ir izveidots ostu ekonomiskās ietekmes barometrs, ar kura palīdzību tiek apkopota iknedēļas informācija par pasaules ostām, kuģu kustības tendencēm ostās, ierobežojošiem pasākumiem attiecībā uz kravu un kuģa apkalpju pārvietošanos ostās, par traucējumiem sauszemes kravu pārvadājumos, piestātņu un noliktavu jaudām, kā arī par darbaspēka pieejamību.

Šos datus regulāri apkopo un analizē divi labākie pasaules ostu ekonomikas speciālisti – Teo Notebūms un Tanos Pallis.

No 2020. gada aprīļa līdz septembrim IAPH – WPSP pētījumi parāda nepārprotamu tendenci – Covid-19 izraisītās krīzes apstākļos arvien izteiktākas kļūst reģionālās atšķirības.

IAPH direktors Patriks Verhoevens: "Darba grupa ir ieguvusi unikālu informāciju par Covid-19 mainīgo ietekmi uz ostu darbību dažādos pasaules reģionos. Neskatoties uz saspringto situāciju, jau maija beigās Āzijas ostas strādāja ar pilnu slodzi un bija vērojamas pirmās pazīmes, kas liecināja par ekonomikas atveseļošanās sākumu. Tāpat arī Eiropas ostas pirmā pusgada beigās pakāpeniski atgriezās pie "jauna parastā" stāvokļa, savukārt ostas tādos reģionos kā Dienvidamerika un Āfrika, kur koronavīruss sāka plosīties vēlāk, tikai jūnijā sāka piedzīvot milzīgas problēmas, jo īpaši tas bija saistīts ar ostas darbinieku trūkumu."

Analītiķi uzsver, ka jūnijā nedaudz stabilizējās konteinerkravu apjoms Āzijas ostās, kas ļauj cerēt, ka gada pēdējā ceturksnī pozitīvas pārmaiņas varētu sagaidīt arī Eiropas un Ziemeļamerikas ostās. Pētījuma autori uzsver, ka šādi regulāri pētījumi par situāciju pasaules ostās ir ļoti svarīgi, jo ne tikai ļauj analizēt esošo situāciju, bet arī paver iespēju plānot ostu biznesu nākotnē tā, lai izvairītos no nepatīkamiem pārsteigumiem vai pārsteidzīgi pieņemtiem lēmumiem.

Patriks Verhoevens: "Esam ne tikai izstrādājuši WPSP Covid-19 vadības dokumentu ostām, bet darba grupa, turpinot iesākto darbu, ostām un ostu uzņēmumiem piedāvā arī

▶▶▶ 40. lpp.

Aktualizē sadarbību starp institūcijām drošības jautājumos

Reizi ceturksnī Ventspils brīvostas pārvaldē tiek organizēta Ostas drošības konsultatīvās padomes sēde, kurā piedalās pārstāvji no Valsts drošības dienesta, Zemessardzes 46. kājnieku bataljona, Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēkiem, Valsts robežsardzes, Valsts policijas Kurzemes reģiona pārvaldes, Valsts ieņēmumu dienesta Muitas pārvaldes Kurzemes MKP daļas, Latvijas Jūras administrācijas, Ventspils pilsētas pašvaldības policijas, visiem Ventspils termināļiem. 25. augusta sēdē tika pieaicināta arī Ventspils jahtu ostas vadība, lai pārrunātu ar individuālo jahtu satiksmi saistītos drošības jautājumus.

Kārtējā Ventspils brīvostas pārvaldes rīkotajā Ostas drošības konsultatīvās padomes sēdē, kas notika augusta beigās, tika pārrunāti aktuālie ar ostas drošību saistītie jautājumi un aktualizēta sadarbība starp institūcijām, kas ikdienā risina drošības jautājumus ostā. Ventspils osta ir ne tikai kravu pārkraušanas vieta, bet arī valsts robeža, kuras sargāšanā iesaistīta virkne institūciju. Būtiska loma šajā procesā kā teritorijas pārvaldītājam ir Ventspils brīvostas pārvaldei.

Runājot par drošību, mazsvarīgu jautājumu nav – ne tajā, kas saistās ar uzglabājamo un pārkraujamo kravu stāvokļa regulāru pārbaudi, ne ostas kā robežšķērsošanas vietas kontroli. 2020. gadu Ventspils brīvostas pārvalde sāka ar Ostas aizsardzības plāna izstrādi, kam ir jābūt vienam no svarīgākajiem dokumentiem šādā vietā, lai rūpētos par ventspilnieku drošību. Arī turpmāk drošība ostā būs viena no galvenajām pārvaldes prioritātēm.■

▶▶▶ 39. lpp.

"Kiberdrošības Balto grāmatu". Mēs patiesi ceram, ka šī būs praktiska palīdzība pasaules ostām, kas palīdzēs pārvarēt tās problēmas, ar kurām mēs visi saskaramies. Digitalizācija ir un nākotnē kļūs arvien svarīgāka ostu turpmākai drošībai un efektīvai darbībai, tāpēc tagad, kad pasaules uzmanība ir vērsta uz iziešanu no krīzes un gatavošanos "jaunai realitātei", steidzami jāpanāk, lai starpvaldību organizācijas, valdības un nozares ieinteresētās asociācijas, profesionālās un sabiedriskās organizācijas, kas saistītas ar jūras tirdzniecību un loģistiku, sanāktu kopā, paātrinātu digitalizācijas tempu un spētu ostām visā pasaulē piedāvāt vismaz elektronisko komerciju un datu apmaiņas pamatpaketi. Bet ostu plašāka digitalizācija nozīmē arī augstākus drošības standartus, tāpēc ostām būs jāpievērš pastiprināta uzmanība iespējamiem kiberdrošības riskiem un šo risku minimizēšanai."

Kitaki Lims: "Pašreizējā krīze ir parādījusi, cik lielā mērā globālā ekonomika, kurā mēs dzīvojam, ir spēks un reizē arī vājums, ko mēs agrāk tā īsti nemaz nepamanījām. Mūsu kopīgais uzdevums ir apzināties, kā nākotnē jārīkojas, lai nodrošinātu, ka netiek nevajadzīgi traucēta jūras tirdzniecības plūsma un tai pašā laikā tiek saglabāta drošība. Virzība uz priekšu, iespējamā Covid-19 atgriešanās un ierobežošana ir lielākās problēmas loģistikas nozarē un globālajā tirdzniecībā."

Ostu darbība ir kā mēraukla Covid-19 ietekmei uz pasaules tirdzniecību. Antverpenes osta ziņo par kravu apjoma samazināšanos, ko

UZZIŅAI

Starptautiskā ostu asociācija (IAPH) 2017. gada 12. maijā izveidoja Pasaules ostu ilgtspējīgas attīstības programmu, lai uzlabotu un koordinētu turpmākos pasaules ostu ilgtspējīgas attīstības centienus, kā arī sekmētu starptautisko partneru sadarbību globālajā loģistikā. Programmu parakstīja Amerikas Ostu pārvalžu asociācija (AAPA), Eiropas Jūras ostu organizācija (ESPO), Starptautiskā Pilsētu un ostu asociācija (AIVP) un Pasaules Ūdens transporta infrastruktūras asociācija (PIANC).

Kitaki Lims.

lielā mērā ietekmējuši tukši braucieni un atceltie reisi. 2020. gada pirmajā pusē Antverpenes ostā kravu apjoms kritās gandrīz par 8%. Neskatoties uz to, ostas amatpersonas optimistiski raugās uz Eiropas ekonomikas atveseļošanos. Kā norāda Antverpenes ostas izpilddirektors Žaks Vandermeirens, vissvarīgākā ostai šobrīd ir kravu diversifikācija: "Antverpenes osta labi turas Hamburgas – Havras diapazonā, jo te tā nav atkarīga no viena konteinerkravu veida, bet darbojas Eiropā lielākajā integrētajā ķīmisko vielu klasterī. Pirms krīzes tieši konteinerkravas bija visstiprākais sektors, bet šo kravu sektoru ietekmēja globālās tirdzniecības problēmas, samazinot iekšzemes un izejošo satiksmi par gandrīz 30%. Vairāk nekā par 20% samazinājās pieprasījums pēc Eiropas un Āzijas automašīnām."

Pēc "Global Banking and Finance Review" analītiķu domām, pasaules ekonomikas perspektīvas ir neskaidras un IKP prognozes izskatās arvien negatīvākas. Tas nozīmē, ka PTO un citu starptautisko organizāciju IKP aplēses, runājot par IKP iespējamo samazināšanos, var izrādīties pārāk optimistiskas, apgalvojot, ka 2020. gada krīze nesasniegs 2008.–2009. gada krīzes apmērus, tomēr ir cerības, ka neīstenosies pesimistiskākais scenārijs un kuģošanas bizness spēs iziet no krīzes, bet vislielākās cerības, protams, analītiķi liek uz patēriņa pieprasījuma pieaugumu.■

Kravu apgrozījums Rīgas ostā (2019.–2020.g. janvāris–septembris)

Kravu veidi	2019	2020	2020./ 2019., %
Beramkravas	15041,3	10077,8	-33,0
labība un tās produkti	1334,9	1754,2	31,4
ķīmiskās beramkravas	1293,0	1095,8	-15,3
ogles	7620,4	2379,5	-68,8
koksnes šķelda	758,9	861,3	13,5
Lejamkravas	2719,8	2054,6	-24,5
naftas produkti	2691,6	1995,2	-25,9
Ģenerālkravas	6154,4	5465,9	-11,2
konteineri	3609,8	3431,3	-4,9
(TEU)	345584	337190	-2,4
Roll on/Roll of	402,0	142,2	-64,6
vienības	58168	18956	-67,4
kokmateriāli	1891,3	1596,2	-15,6
tūkst. m^3	2247,8	1954,2	-13,1
metāli, metāllūžņi	225,6	222,7	-1,3
Kopā	**23915,5**	**17598,3**	**-26,4**

Kravu apgrozījums Ventspils ostā (2019.–2020.g. janvāris–septembris)

Kravu veidi	2019	2020	2020./ 2019., %
Beramkravas	6823,5	1464,3	-78,5
minerālmēsli	326,4	216,2	-33,8
ogles	5023,1	404,0	-92,0
labība un tās produkti	437,2	172,8	-60,5
Lejamkravas	7896,2	6260,2	-20,7
nafta	0,0	0,0	0,0
naftas produkti	7375,8	5949,5	-19,3
Ģenerālkravas	1881,9	1914,7	1,7
konteineri	1,7	3,4	100,0
(TEU)	216	185	-14,4
Roll on/Roll of	1617,6	1607,7	-0,6
vienības	64375	65157	1,2
kokmateriāli	255,3	302,9	18,6
tūkst. m^3	291,7	335,6	15,0
metāli, metāllūžņi	0,0	0,0	0,0
Kopā	**16601,6**	**9639,2**	**-41,9**

Kravu apgrozījums Liepājas ostā (2019.–2020.g. janvāris–septembris)

Kravu veidi	2019	2020	2020./ 2019., %
Beramkravas	4034,2	3356,7	-16,8
ogles	961,8	247,2	-74,3
labība un tās produkti	1955,1	1889,5	-3,4
celtniecības materiāli	714,2	573,7	-19,7
koksnes šķelda	201,6	163,2	-19,0
Lejamkravas	399,3	473,1	18,5
jēlnafta	31,8	31,2	-1,9
naftas produkti	311,5	366,0	17,5
Ģenerālkravas	880,1	855,9	-2,7
konteineri	29,7	44,5	49,8
skaits TEU	2294	2694	17,4
Roll on/Roll of	529,9	549,1	3,6
skaits	35819	28887	-19,4
kokmateriāli	298,2	226,7	-24,0
tūkst. m^3	338,0	260,6	-22,9
Kravas kopā	**5313,6**	**4685,7**	**-11,8**

Raksturīgāko kravu veidu salīdzinājums Latvijas ostās (2011.–2020.g. janvāris–septembris)

Kravu veidi	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020./ 2019., %
Beramkravas	24239,8	28290,0	25750,5	26644,5	24614,5	17149,6	25671,2	26962,1	26428,8	15480,1	-41,4
ķīmiskās beramkravas	3267,7	2679,2	2237,4	3246,4	2199,7	1846,0	2128,1	2016,3	1729,0	1423,9	-17,6
ogles	14571,5	17767,4	15998,5	15982,7	14620,9	8301,3	14273,2	14883,0	13605,3	3030,7	-77,7
labība un tās produkti	2787,9	2693,3	2593,0	2643,9	3635,7	3420,3	3396,5	3518,6	3729,2	3848,4	3,2
koksnes šķelda	1166,4	1129,4	1105,8	721,7	731,2	736,6	1064,3	1127,2	1372,8	1484,3	8,1
Lejamkravas	17699,2	19945,0	18914,1	19934,5	20075,2	11217,3	13438,5	11450,0	11030,2	8800,3	-20,2
LNG	322,0	450,6	300,1	354,9	321,9	317,6	324,2	314,0	349,4	210,3	-39,8
nafta	71,9	109,2	106,0	105,7	76,5	33,8	26,2	39,1	31,8	31,2	-1,9
naftas produkti	17123,6	19233,0	18284,1	19179,4	19361,8	10740,6	12838,3	10814,9	10378,9	8310,7	-19,9
Ģenerālkravas	9134,9	9828,6	8816,1	8964,5	8017,9	6244,3	8602,1	10307,8	9790,0	8916,2	-8,9
konteinerizētas kravas	2323,3	2794,6	2924,3	3095,9	2891,5	2297,5	3402,2	3658,6	3641,2	3479,2	-4,4
(TEU)	225126	278630	286786	290754	268356	216876	327158	347233	348094	340069	-2,3
Roll on/Roll of	2092,0	2378,6	2407,2	2392,2	2011,1	1638,6	2348,6	2644,9	2549,5	2299,0	-9,8
vienības	148936	159787	162743	158314	127457	106031	154874	167214	158362	113000	-28,6
kokmateriāli	3762,2	3425,4	2960,6	3081,5	2719,6	2058,5	2474,6	3600,3	3295,2	2785,0	-15,5
tūkst. m^3	4382,4	4017,0	3526,3	3622,9	3682,0	2537,2	2879,8	4089,7	3864,0	3323,9	-14,0
metāli, metāllūžņi	358,3	419,5	288,2	237,8	286,5	176,4	223,1	275,2	225,6	222,7	-1,3
Kopā	**51073,9**	**58063,6**	**53480,7**	**55543,5**	**52707,6**	**34611,2**	**47711,8**	**48719,9**	**47249,0**	**33196,6**	**-29,7**

Dzelzceļa kravu pārvadājumu apjomu salīdzinājums (2011.–2020.g. janvāris–septembris)

Pārvadājumu iedalījums	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020./ 2019., %
Kopējais pārvadājumu apjoms	43188,4	47260,0	41641,9	42666,5	42589,7	34262,2	33314,0	36109,9	31644,9	17241,0	-45,5
Iekšzemes pārvadājumu apjoms	838,7	945,3	843,7	851,6	1122,1	1147,5	1233,1	1043,7	1274,5	1429,0	12,1
Starptautisko pārvadājumu apjoms	42349,7	46314,7	40798,3	41814,9	41467,6	33114,7	32080,9	35066,3	30370,4	15812,0	-47,9
Eksporta kravu apjoms	1350,9	1381,0	1990,5	2138,3	1182,5	852,8	250,7	222,8	210,2	243,0	15,6
Importa kravu apjoms	2638,0	2661,9	3155,5	2998,8	3094,2	3018,0	2302,4	2313,5	2460,2	2514,0	2,2
Kopējais tranzīta kravu apjoms	38360,7	42271,7	35652,2	36677,8	37191,0	29244,0	29527,8	32529,9	27700,0	13055,0	-52,9
Tranzīta apjoms caur ostām	34662,3	38327,9	33520,3	35324,0	34693,0	28003,3	27035,7	28593,8	24321,2	10778,0	-55,7
Sauszemes tranzīts caur teritoriju	3698,4	3943,9	2132,0	1353,8	2498,0	1240,7	2492,1	3936,2	3378,8	2277,0	-32,6

SM informācija

Rīgas brīvosta gatavojas *capesize* kuģu uzņemšanai

Rīgas brīvostas pārvalde sākusi darbu pie ostas kuģošanas kanāla tīrīšanas projekta, lai jau tuvākajā laikā Rīgas ostā nodrošinātu arī *capesize* (ar kravnesību virs 150 000 tonnu) kuģu pieņemšanu. Šobrīd šāda izmēra kuģi Baltijas jūras austrumu krasta ostās praktiski netiek apkalpoti, līdz ar to iespēja to darīt Rīgā sniegtu būtiskas tirgus priekšrocības ne vien salīdzinājumā ar Baltijas valstu, bet arī Krievijas ostām.

"Pasaulē kravu pārvadājumos pa jūru tiek izmantoti arvien lielāki kuģi. Galvenais iemesls kuģu gabarītu pastāvīgam pieaugumam ir kravu pārvadātāju vēlme samazināt pārvadājumu izmaksas. Īpaši svarīgi tas ir apjoma beramkravu, piemēram, ogļu un metāla rūdu, segmentā, kur lielāku kuģu izmantošana dod iespēju nodrošināt krietni izdevīgāku kuģa frakts likmi uz katru pārvadāto tonnu. Spēja uzņemt ostā lielos *capesize* klases kuģus sekmētu pieeju jaunām kravām un tālākiem tirgiem salīdzinājumā ar mūsu pašreizējām iespējām uzņemt *panamax* kuģus, veicinātu arī kravu apgrozījuma pieaugumu," stāsta Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš.

Lielo izmēru un iegrimes dēļ *capesize* kuģus var pieņemt tikai lielākās dziļūdens ostas un īpaši aprīkoti termināļi. Rīgas ostā jau šobrīd ir pieejama mūsdienīga sauszemes infrastruktūra lielo beramkravu kuģu uzņemšanai, savukārt, lai droši uzņemtu *capesize* kuģus, nepieciešama galvenā kuģošanas kanāla tīrīšana pie ostas ieejas vārtiem un kuģošanas kanālā iepretim Krievu salai.

Rīgas brīvostas pārvaldes un ostas komersantu apkopotā informācija rāda, ka 2019. gadā vairāk nekā 30 miljoni tonnu ogļu no Baltijas jūras austrumu krasta ostām ar *panamax* kuģiem tika nosūtītas uz tirgiem ārpus Eiropas – uz Āziju, Dienvidameriku un Tuvajiem Austrumiem, kas jau šobrīd apkalpo *capesize* tipa kuģus. Radot iespēju šāda izmēra kuģus uzņemt Rīgā, osta varētu pretendēt uz daļu no šī kravu apjoma.■

Mācībās pārbauda dienestu gatavību piesārņojuma seku likvidācijai ostā

Rīgas ostas Sarkandaugavas caurtekas akvatorijā 21. septembrī norisinājās piesārņojuma seku likvidācijas mācības "OILEX Rīga 2020", kuru mērķis ir uzturēt un pilnveidot gatavību reaģēt uz vides piesārņojumu Rīgas ostas akvatorijā, spēt efektīvi ierobežot piesārņojumu un iespējami ātri novērst kaitējumu apkārtējai videi. Praktiskās mācības organizēja Rīgas brīvostas pārvalde, un tajās piedalījās Ostas policija, vairākas Rīgas brīvostas pārvaldes struktūrvienības, Jūras spēki, Valsts vides dienests un SIA "Rīgas brīvostas flote".

Šoreiz mācības norisinājās, izspēlējot scenāriju, pēc kura Rīgas ostā Sarkandaugavas caurtekas akvatorijā pretī piestātnēm RKR-3 un JM-19 notikusi naftas produktu noplūde un izveidojies piesārņojums 10 tūkstošu kvadrātmetru platībā. Mācību laikā Sarkandaugavas caurteka tika norobežota ar peldošām barjerām un tika imitēta naftas plankuma savākšana no ūdens virsmas, izmantojot naftas produktu vākšanas aprīkojumu.

Piesārņojuma savākšanu veica Rīgas brīvostas flote, izmantojot absorbējošās bonas un naftas savācējus skimmerus. Atbilstoši izstrādātajam "Darbības plānam neparedzēta piesārņojuma gadījumā Rīgas brīvostā" operatīvākai piesārņojuma seku likvidācijai papildus ostas resursiem tika iesaistīta arī Jūras spēku Patruļkuģu eskadras Jūras incidentu novēršanas vienība ar naftas savācējkuteriem "Aģe" un "Āte", kas aprīkoti ar vēl jaudīgākiem skimmeriem.

Mācību ietvaros tika sasaukts Rīgas brīvostas darbības koordinācijas centrs, kura darbs šoreiz tika organizēts attālinātā režīmā. Mācību gaitu kontrolēja Ostas policija, to uzraudzīja Valsts vides dienests, Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests, kā arī Pasaules Dabas fonda pārstāvji.

Mācību norisi un rezultātus analizēja kopējā visu iesaistīto dienestu sanāksmē. Tika atzīts, ka piesārņojuma savākšana ir norisējusi veiksmīgi, tehniskie līdzekļi ir piemēroti un labā tehniskā kārtībā. Visas iesaistītās puses atzina, ka avāriju seku likvidācijas sistēmā svarīgākais ir labi sagatavots personāls, tāpēc šāda veida mācības ir būtiskas teorētisko un praktisko iemaņu nostiprināšanai.

Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta pārstāvji uzsvēra, ka piesārņojuma seku novēršanas praktiskās mācības ir svarīgs priekšnosacījums, lai uzturētu un pilnīgotu Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku spēju likvidēt jūrā un ostās notikušu avāriju sekas, tajā skaitā naftas produktu piesārņojuma sekas. Jūras spēku Krasta apsardzes dienests piesārņojuma novēršanas vingrinājumus sadarbībā ar Latvijas ostām rīko katru gadu.■

Gada laikā izdevies atjaunot uzņēmējdarbību bijušajā "Liepājas metalurga" teritorijā

25. septembrī apritēja gads, kopš Liepājas SEZ pārvalde iegādājās daļu no bijušā "Liepājas metalurga" teritorijas. Šai laikā ir atjaunota uzņēmējdarbība un aktīvi tiek strādāts, lai izveidotu Liepājas Industriālo parku un plašo teritoriju transformētu par modernu un pievilcīgu uzņēmējdarbības vietu, kurā veiksmīgi varētu strādāt un attīstīties viedi, inovatīvi uzņēmumi, radot pievienoto vērtību Latvijas tautsaimniecībai un nodrošinot kvalificētas darba vietas ar konkurētspējīgu atalgojumu. Liepājas Industriālā parka izveidē neiztikt arī bez valdības izpratnes un Eiropas Savienības struktūrfondu piesaistes.

Kā atzīst Liepājas SEZ pārvaldnieka vietnieks attīstības jautājumos un Liepājas Industriālā parka projekta vadītājs Uldis Hmieļevskis, ir izpildīts pirmais solījums – atjaunota uzņēmējdarbība bijušajā "Liepājas metalurga" teritorijā. Nupat ekspluatācijā nodota jaunā LSEZ SIA "Caljan" ražotne, kas izveidota, pārbūvējot bijušo rūpnīcas mehānisko cehu.

Liepājas SEZ pārvaldnieks Jānis Lapiņš uzsver, ka tas bija pārdomāts, atbildīgs, drosmīgs un nepieciešams lēmums, kas sevi attaisnojis jau gada laikā. Pārvaldnieks atceras, ka kādā no darba sanāksmēm izskanējis ierosinājums izgriezt šos 120 ha no pilsētas kopējās platības un paskatīties, kāda tad izskatīsies Liepāja. "Nevar un nedrīkst nerespektēt bijušā "Liepājas metalurga" teritoriju, lemjot par Liepājas pilsētas attīstību. Ir ļoti svarīgi, lai visa mūsu izveidotā ekonomiskā ekosistēma – Liepājas speciālā ekonomiskā zona – darbotos saskanīgi, vienā virzienā un mijiedarbībā ar pilsētu. Liepājas Industriālā parka attīstības pašreizējā fāzē mums ir iespēja paredzēt un novērst iespējamos riskus nākotnē, lai šī teritorija ne tikai attīstītos pati par sevi, bet būtu nozīmīga pilsētas ekonomikai un visas valsts tautsaimniecībai ar ievērojamu pievienoto vērtību. Un tā ir mūsu kā Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes atbildība."■

UZZIŅAI

2019. gada 25. septembrī Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieks Jānis Lapiņš un bankas "Citadele" valdes priekšsēdētājs Guntis Beļavskis parakstīja pirkuma līgumu par 10 nekustamo īpašumu, t.sk. zemes, ēku, infrastruktūras objektu ar kopējo platību 60,6 hektāri, iegādi no bankas "Citadele" un SIA "Hortus RE" bijušajā "Liepājas metalurga" teritorijā. Apvienojot šo teritoriju ar pašvaldībai jau piederošajiem zemes gabaliem, sākta Liepājas Industriālā parka izveide 120 hektāru platībā. Darījuma summa bija 2,76 milj. eiro.

Darba vizītē Liepājā viesojās finanšu ministrs Jānis Reirs

1. oktobrī vienas dienas darba vizītē Liepājā uzturējās finanšu ministrs Jānis Reirs, kurš vēlējās klātienē vairāk uzzināt par Liepājas speciālās ekonomiskās zonas un pašvaldības pieredzi uzņēmējdarbības vides kvalitātes uzlabošanā, kas ļauj attīstīties jau esošajiem ražošanas uzņēmumiem, ienākt jauniem un radīt jaunas darba vietas. Ministrs apmeklēja Liepājas Biznesa centru, kurā mājvietu raduši 17 uzņēmumi, kas nodrošina vairāk nekā 1300 darbavietu, viesojās AS "UPB" ražotnēs un pārrunāja darbību epidemioloģiskās situācijas apstākļos, bet īpaša uzmanība tika veltīta bijušā "Liepājas metalurga" teritorijas apskatei, kuras laikā ministrs ar Liepājas SEZ vadību pārrunāja teritorijas attīstības perspektīvas. Reirs uzsvēra, ka būtu ideāli, ja visai bijušajai "Liepājas metalurga" teritorijai būtu viens saimnieks, vēlreiz uzteicot Liepājas SEZ un pašvaldības paveikto gada laikā.■

Beigusies 2020. gada jahtu sezona

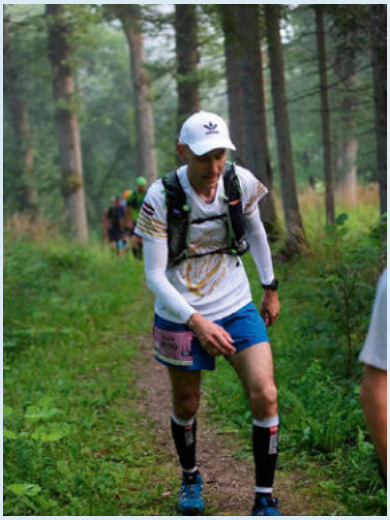
Šā gada 1. oktobrī simboliski noslēdzās 2020. gada jahtu sezona, kas tradicionāli ilgst no aprīļa līdz oktobrim. Kā skaidro Jahtu ostas vadītājs Kārlis Kints, tas gan nenozīmē, ka netiks pieņemta kāda jahta, ja tā ieradīsies oktobrī vai citā laikā ārpus tradicionālās sezonas. Šogad Liepājas Jahtu ostā apkalpotas 170 jahtas. Iepriekšējos gados osta varēja lepoties ar apkalpoto jahtu stabilu pieaugumu, bet 2020. gads ienesa korekcijas, kas vistiešākajā veidā bija saistītas ar Covid-19 radītajiem ceļošanas ierobežojumiem. 2019. gadā dominēja jahtas no Vācijas un Polijas, 2020. gadā no Lietuvas, no

Vācijas bija vien 29 (pirms tam vidēji ap 100 jahtu). Tāpat šogad ostā ienāca jahtas no Šveices, ASV, Maltas, Rumānijas, Lielbritānijas, Somijas un citām valstīm. Jau pavasarī Kārlis Kints prognozēja, ka šovasar Covid-19 izplatības dēļ jahtu skaits Liepājā, tāpat kā citās ostās, būs ievērojami mazāks nekā ierasts, bet laikā, kad tiek īstenots Jahtu ostas projekts, tas, iespējams, nemaz nav tik slikti, jo daļa piestātņu ir slēgtas.

SIA "RERE Meistari" turpina Liepājas Jahtu ostas infrastruktūras būvniecības projekta 1. kārtu. Projekta ietvaros top jahtu centra ēka, tiek rekonstruēta piestātne Nr. 80 un jau uzstādītas peldošās piestātnes (pontoni). Darbus plānots pabeigt līgumā noteiktajā laikā – līdz šā gada novembrim. Projekts tiek īstenots INTERREG Igaunijas – Latvijas pārrobežu sadarbības programmas (EST-LAT 55), projekta "Uzlabota jahtu ostu infrastruktūra un ostu tīkla attīstība Igaunijā un Latvijā" ietvaros.■

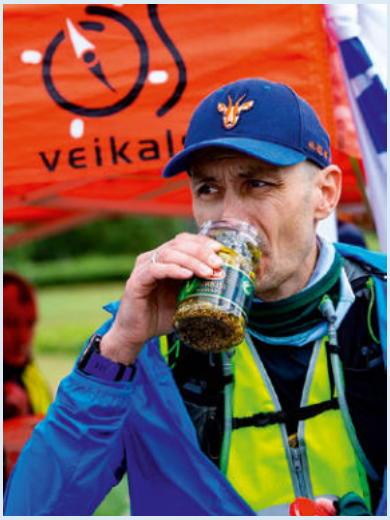
Ja kaut ko daru, tad daru par visiem 100!

Ivars Brauns, kurš jau sešus gadus ir kapteiņa vecākais palīgs uz ASV naftas kompānijas "Chevron" supertankkuģiem, par sevi saka: "Ja es kaut ko daru, tad daru! Tas attiecas gan uz darbu, gan manu vaļasprieku – garo distanču skriešanu."



Ivara tēvs strādājis uz zvejas kuģiem bijušajā Salacgrīvas zvejnieku kolhozā "Brīvais vilnis", un Ivars jau kopš pirmās klases zinājis, ka noteikti kļūs par jūrnieku. Viņš nekautrējas atzīt, ka atradis īsto aicinājumu un savu darbu patiešām mīl. "Mans darbs – tas ir nepārtraukts izaicinājums. Kapteiņa vecākajam palīgam ir jābūt lietas kursā un jāatbild par visu, kas notiek uz kuģa, jebkurā brīdī jāspēj izvērtēt situāciju un pieņemt lēmumus," saka Ivars Brauns.

"Ar skriešanu nodarbojos jau pamatskolā, skrēju īsās distances, sprintu. Biju tam piemērots, jo esmu tāds geparda tipa cilvēks, ar ievilktu vēderu un garām kājām. Bet līdz garajām distancēm nonācu gandrīz nejauši – pirms gadiem četriem pieciem bijām aizveduši meitu, tolaik vēl pusaudzi, uz "Stirnu buku". Un tā sanāca: vai tad es sēdēšu telefonā, kamēr meita skrien? Skrējām kopā, un tad sapratu, ka pulveris vēl sauss!" smejas Ivars.



Pagājušajā gadā Ivars Lietuvā noskrējis 68 kilometru distanci, kuras lielākā daļa vedusi pa Kuršu kāpām. Tas ir pavisam kas cits, nekā skriet pa asfaltu vai mežu. "Vismaz 12 kilometrus skrēju tā kā pa šķidru cementu – sper soli, iegrimsti, izvelc kāju, sper soli, iegrimsti, un tā tik uz priekšu," atceras Ivars.

Šovasar 11. jūlijā noskriets 107 kilometrus garais ultramaratons Rīga – Valmiera, Ivars to pieveica 15 stundās, piedzīvojot arī kārtīgu lietus gāzienu posmā starp Vangažiem un Sēnīti, savukārt 15. augustā "Stirnu buka" ietvaros pieveikta "Vilka" distance – 71 kilometrs no Siguldas pils līdz Zvārtas iezim, skrienot pa takām un metot līkumus gar Gauju, Braslu un Amatu. "Tā bija iespēja redzēt Gaujas Nacionālo parku no pavisam cita skatu punkta! "Stirnu bukā" šī bija pirmā tāda veida distance, taču turpmāk tās būšot katru gadu, arvien garākas, tātad būs, uz ko tiekties!"

"Man ir gan treneris, gan arī savs uztura speciālists – pareiza ēšana ir ļoti svarīga, gatavojoties garo distanču skrējieniem, turklāt jāēd arī pa ceļam. Starp citu, visi speciālie sporta ēdieni un dzērieni ir tādi saldi, lai dotu enerģiju, tāpēc, kad esmu noskrējis, man

vislabāk patīk padzerties konservēto gurķīšu marinādi! Tik garšīga! No malas var izskatīties, ka tā kā uz paģirām," tā Ivars.

"Trenējoties noskrienu vidēji 100 – 120 kilometru nedēļā. Parasti nedēļā skrienu piecas dienas, viena diena ir atpūtai, vēl viena fiziskās slodzes vingrinājumiem. Gatavošanās ultramaratonam – tas ir kā darbs. Kad esmu jūrā, skrienu uz trenažiera. Tas, protams, nav tas pats, kā skriet pa mežu vai pa asfaltu, tā ir pielāgošanās. Jūrniekam ir jāspēj pielāgoties. Covid laikā biju jūrā piecarpus mēnešus plānoto triju mēnešu vietā – tā arī ir pielāgošanās. Skriešana uz kuģa man ir arī atslodze un atpūta no ikdienas darba," skaidro Ivars.

Skrienot garās distances, Ivars maršrutu parasti sadalot pa posmiem, piemēram, posms līdz nākamajam kontrolpunktam, kur varēs kaut ko uzkost. "Tā ir vieglāk, jo iedomājoties, ka jānoskrien 70 vai 100 kilometru, pirmā reakcija būs – nu nē! Tāpat arī darbā uz kuģa nedomāju par to, ka mājās tikšu, teiksim, tikai pēc trim mēnešiem. Domāju par konkrēto pārgājienu – tik un tik garš, tik un tik ilgs, pēc tam par nākamo."

Meita, ar kuru kopā Ivars sāka startēt "Stirnu bukā", nu jau mācās 12. klasē, bet uz skriešanu tā arī nav "pavilkusies". "Viņai vairāk patīk spēlēt klavieres, gleznot. Taču viņa labprāt pavada mani uz divriteņa, kad dodos savos ikdienas skrējienos. Viņa man jautā: "Tēti, nu, cikos brauksim?" Es labi atceros savus astoņpadsmit gadus, zinu, ka tad ir daudz dažādu darīšanu, zinu, ka meitai ir draugs, ar kuru noteikti gribas pavadīt laiku kopā, un esmu ļoti priecīgs, ka viņa tomēr labprāt ir arī kopā ar mani. Domāju, ka mēs esam labi draugi, mūsu attiecības ir ļoti elastīgas, es viņu neierobežoju, bet uzticos. Kad noskrēju "Vilka" distanci, viņa mani sagaidīja, apķērās ap kaklu, iedeva buču un teica: "Tēti, es tevi mīlu, es ar tevi lepojos!" Tu atskrien, esi piekusis, pārguris, un tad ir tāds gandarījums, ka tavs bērns tevi novērtē!" neslēpj Ivars.

Viņš secinājis, ka no hobija viņam ir vismaz trīs vērtīgi ieguvumi – veselība, psiholoģiskā noturība un ģimenes vienošana. Turklāt tas ir arī tik ļoti nepieciešamais izaicinājums – katru reizi atkal no jauna!■

Sarma Kočāne

Kuršu 8. – 12. gadsimta jūras kuģis (piratika)

Tautas atmiņā ir saglabājušies nostāsti par savdabīgu pirātisma veidu, ko piekopuši Kurzemes zvejniekciemos. Vētras laikā zvejnieki esot vadājuši gar krastu klibu zirgu ar kaklā piesietu vējlukturi. Nomaldījušies kuģinieki domājuši, ka tā ir bākuguns, un uzskrējuši uz sēkļa. Vētrai pierimstot, piekrastes zvejnieki avarējušos kuģus izlaupījuši. Varbūt, ka tā ir taisnība, kuršiem sirojumi un laupīšana ir asinīs – šo arodu viņi veiksmīgi piekopa, jau sākot ar astoto gadsimtu.

Smagās ozolkoka durvis atsprāga vaļā un iekšā iebrāzās aizelsies pusaudzis no blakus ciema: "Konung, saulei austot ostā iebrauca kurši un sāka nežēlīgi laupīt. Mūsu vīrus apkāva, izglābās vien pāris!"

Laika nebija daudz, pa īsāko taku Svens Zaķalūpa kopā ar vairākiem karadraudzes locekļiem skrēja uz robaino pauguru, no kura bija labi pārredzama jūras piekraste. Uzkāpuši uz varena granīta bluķa, viņi saspringti vērās tālumā. Klinšainā krasta ielokā pāris kilometru tālāk atradās kaimiņu ciems ar ostu. Vikingu kuģus ar raksturīgajiem pūķiem priekšgalā neredzēja, laikam devušies kādā sirojumā vai tirdzniecības braucienā, toties pie garajām dēļu laipām ūdenī zvalstījās četri kuršu kaujas kuģi. Viena sirotāju dežūrlaiva palikusi dziļāk selgā, tai vajadzēja padot ziņu laupītājiem, ja gadījumā tuvotos pretinieks. Krastā izkāpušie kurši jutās droši, staigāja pa ciemu un netraucēti laupīja. Vairākas mājas jau dega sarkanām liesmu mēlēm, un gaisā pacēlās melni dūmu stabi.

Svens lika sagatavot konunga kuģi. Nama kalpus aizsūtīja ar ziņu uz apkārtnes ciemiem, lai kaimiņi vāc kopā floti un traucas palīgā, cik ātri vien iespējams, bet pats pa to laiku apbruņoja savas saimes vīrus, sasauca kopā tos karadraudzes kaušļus, kuri mita viņa paspārnē, izcēla no cisām divus tuvējo māju jarlus, un, sasēdušies kuģī, vīri iegūla airos. Tuvojoties ostai, kuršu izlūklaiva aizmuka atklātā jūrā, savus biedrus nebrīdinājusi, un vikingi varēja pielavīties laupītājiem, tiem neko nenojaušot. Kad kurši pamanīja briesmas, bija jau par vēlu – liedaga smilti griežot, konunga kuģis piestāja krastā starp sirotājiem un viņu kaujas laivām. Kurši saprata, ka nepaspēs atsiet savus kuģus un aizburāt, tāpēc pielietoja kara viltību. Viņi pameta salaupīto un, izlikdamies par gļēviem, sabēga biezi saaugušā krūmu joslā starp jūras malu un klinšaino krastu. Svens Zaķalūpa nenojauta, ka tās ir lamatas, viņš ar saviem vīriem izlēca krastā. Skaļi kliegdami kurši metās ārā no krūmu slēptuves un skrēja uzbrukumā. Vikingi krita viens pēc otra kā pērnā zāle, Svena Zaķalūpas kaklu pāršķēla bulta, un viņš noasiņodams aizrāpoja nostāk pludmalē. Bez cilvēkiem palikušo konunga laivu kurši sadragāja ar kaujas cirvjiem un pēc tam nogremdēja. Tad, savākuši laupījumu un atņēmuši kritušajiem ieročus, sasēdās savos kuģos, lai dotos atpakaļ jūrā. Izkuģojuši atklātā jūrā, kurši pamanīja vikingu floti, kas steidzās palīgā savējiem. Pieci vikingu kaujas kuģi pilnā gaitā nāca tieši virsū, sadursme bija neizbēgama.

"Sadalīties pa divi!" noteica kuršu karadraudzes vecākais. Viņa rīkojums tika padots no kuģa uz kuģi, kurši sadalījās pa pāriem un pašķīrās, lai tuvotos vikingu flotei katrs no savas puses. Tad divas kuršu kaujas laivas no abiem sāniem ielenca pretinieka kuģi.

"Visas mantas pārnest uz kuģa aizmugurī!" atskanēja nākamā pavēle. Kad tas bija izdarīts, laivas priekšgals pacēlās augšup. Atrodoties pusotru divus metrus augstāk par pretinieka kuģa klāju, kurši no abām pusēm nomētāja vikingus ar šķēpiem. Tikuši galā ar divām laivām, kurši to pašu manevru vērsa pret atlikušajām. Pa to laiku piektā vikingu laiva piestāja pie tām, kuru apkalpes jau bija izkautas, un pārvilka savā laivā vēl dzīvus palikušos kaujas biedrus. Pēc pusstundas četru vikingu laivu apkalpes bija iznīcinātas, bet piektā, piekrauta ar ievainotajiem, metās bēgt. Kurši pārlēca uz pamestajām

▶▶▶ 46. lpp.

▶▶▶ 45. lpp.

vikingu laivām, izsita to bortos robus un ļāva kuģiem nogrimt.

Tādas un līdzīgas sadursmes starp kuršu sirotājiem un tā laika jūras valdniekiem vikingiem nebija retums. Ap devīto gadsimtu kuršu sabiedrība gan ekonomiski, gan militāri bija tiktāl attīstījusies, ka viņiem jau bija sava tirdzniecības un kara flote. Gan Indriķa hronikā, gan Sakša Gramatiķa hronikā un citos vēstures avotos senos Ziemeļkurzemes jūras kuģus sauc par "piratica". Indriķa hronikā aprakstīta jūras sadursme starp kuršiem un Vakareiropas krusta karotājiem – peregrīniem. Kurši parādījās ar astoņām pirātu (piratica) kara laivām pie jūras krasta Zundā. Viņi veda kravu, kuģi bija lieli, un tiem bija noteikta kaujas kārtība. Kaujas laikā krusta karotāji nespēja aizsniegt ienaidnieku, kas stāvēja augstu pār viņiem. Peregrīni kauju zaudēja un atkāpās.

Kāds bija kuršu kaujas kuģis? Arheoloģiskajos izrakumos tas nav atrasts, jāiztiek ar atsevišķām uzietajām detaļām un būvelementu atkārtojumiem vēlākajos Ziemeļkurzemes laivu tipos. Pēc tiem vadoties, inženierzinātņu maģistrs, seno kuģu pētnieks Arturs Eižens Zalsters radīja kuršu kuģa modeli ar septiņdesmit procentu ticamību. Tas ir ļoti daudz, tādu pat ticamību arheologi dod izrakumos atrasto koka ēku rekonstrukcijām. Tātad – kāds bija kuršu kaujas kuģis?

Tas bija 21,8 metrus garš un 4,2 metrus plats ātrgaitas laivveida jūras kuģis. Uz priekšu to dzina 30 airētāji vai vēja laikā bura. Visi airētāji bija arī karavīri. Tas bija tipisks sirotājkuģis, un tādus darināja gan vienā, gan otrā pusē Irbes jūras šaurumam – Ziemeļkurzemē un Sāmsalā. Piratiku būvniecības iemaņas nodeva no paaudzes paaudzē, un kuršu kuģis uzskatāms par senās amatniecības šedevru, kura konstrukcijā izmantoja risinājumus, kas atšķīrās no tolaik Eiropā pieņemtajiem kuģu būvēšanas paņēmieniem. Kuršu laivas stiprība un ūdens aptekamība bija daudz labāka nekā to laikabiedriem – Skandināvijas vikingu kuģiem. Piratikai bija slīpi novietoti taisnas formas vadņi. Ķīlis bija 16 metrus garš, gan ķīlis, gan vadņi bija no melnā ozola. Kuršu kuģi būvēja pēc tā saucamās saspriegtās metodes, kur pirmo dēļu pāri ķīlim piestiprināja, to stipri saspriegojot, lai rastu pakāpenisku izlīdzinājumu starp dēļa gandrīz vertikālo stāvokli pie gala vadņa un gandrīz horizontālo stāvokli laivas vidū. Saspriegtie dēļi veido īpatnu deformētu sinusoīdu, kam piemita lieliska pludlīnija.

Ārējais apšuvums sastāvēja no 10 apšuvuma vai laidu dēļu pāriem, pie kam vienu pāri darināja no viena koka, pārplēšot to uz pusēm un vēlāk aptēšot. Tas nodrošināja pāra dēļu vienādu saraušanās un izplešanās amplitūdu dažādos laika apstākļos. Kuģim bija 15 airētāju soli, no kuriem 14 demontējami. Braucot ar paceltu buru, airētāju solus noņēma un nostiprināja kā sēdekļus gar borta malām. Airu balstam izmantoja duļļus. Kuģinieku ķermeņus sargāja gar borta ārmalu nostiprināti vairogi. Interesants ir jautājums par priekšvadņa dekoru. Vikingu kultūrā parasti ir pūķis. Vadoties pēc nostāstiem un tautas dziesmām, kuršu kuģa priekšgalu, visticamāk, rotāja zirga galvas atveids. Tam bija simboliska un reliģiska nozīme. Baltu kultūrā zirgs ir svētais dzīvnieks (likteņzirgs, ķēves dēls Kurbads utt.), un zirgs vienmēr zina ceļu uz mājām.

Piratikas devās ekspedīcijās un sirojumos pa Baltijas jūru, piedalījās tā laika karos Dānijā, Gotlandē, Zviedrijas teritorijā un citur. Stāsta, ka kuršu kuģa vraku Liepājas jūrmalā esot redzējis Egons Līvs pagājušā gadsimta astoņdesmitajos gados. Rakstnieks vējainā laikā staigājis gar jūras krastu un pēkšņi pamanījis, ka no viļņiem paceļas kuršu kuģa priekšgals. Viss melns un draudīgs, ar gliemežiem un jūraszālēm aplipis. Egons Līvs apjucis, kamēr skrējis sasaukt citus, kamēr meklējis fotoaparātu, jūra kuģi jau atkal bija paslēpusi savā klēpī. Varbūt rakstnieks kuģi patiesi redzēja, varbūt Vēja māte viņam galvu sagrozīja – kas to nu tagad pateiks, bet kādreiz kuršu piratikas iedvesa bailes tā laika jūrasbraucējiem.■

Agris Liepiņš

Dramatiskākā no zināmajām latviešu jūras kuģu katastrofām

Cenšoties saskaitīt 20. gadsimtā notikušās latviešu burinieku katastrofas, sanāk ap piecdesmit uzskriešanas uz sēkļa (strandēšana), sadursmju, kā arī pazušanas bez vēsts. Ņemot vērā tā laika kuģošanas drošību, tas ir normāli. Turklāt daudzos gadījumos komandai izdevās izglābties, kuģi un arī kravas bija apdrošinātas.

Trīsmastu burinieku "Bangpūtis" un "Milda" sadursme Kategatā 1907. gada 24. novembra naktī, kad no abu kuģu 15 jūrniekiem izdzīvoja viens, pēc autoritatīvu vēstures pētnieku domām ir dramatiskākā no zināmajām latviešu jūras kuģu katastrofām.

Nesaudzīgais rudens

Trīsmastu gafelšonera "Bangpūtis" īpašnieks tolaik bija firma "F. Martinsons & Co" Ventspilī. Līdz 1906. gadam viens no kuģa līdzīpašniekiem un kapteiņiem bija Jegors Raudseps. "Bangpūti" izgatavoja un nolaida ūdenī 1901. gadā Ventspilī. Tā kravnesība bija 430 tonnas, garums 33,5 metri, platums 8,3 un tilpnes dziļums 3,3 metri. Kuģi vadīja astoņu vīru apkalpe. "Milda" bija līdzīga – kravnesība 450 tonnas, garums 36,6 metri, platums 8,5 un tilpnes dziļums 3 metri. Kuģis piederēja valgalciemniekiem K Angelsonam un brāļiem Mārtiņkalniem, to uzbūvēja meistara Ernesta Priedes vadībā Ķesterciemā 1900. gadā. Komandā bija kapteinis, stūrmanis, pavārs un trīs matroži, kopā septiņi vīri. 1907. gada rudens pie Ziemeļeiropas krastiem jūrnieku dzīvības netaupīja. Pasaules burukuģu vēsturē tas iegājis ar visu laiku lielākā burinieka, amerikāņu septiņmastnieka "Thomas W. Louson" nogrimšanu pie Sili salām Lielbritānijas dienvidrietumu smailē. Viena no bīstamākajām vietām šajā kuģu satiksmes rajonā ir arī Kategats – šaurums starp Ziemeļjūru un Baltijas jūru, starp dāņu Jitlandes pussalu un Skandināvijas krastu. Tur ir gan spēcīga straume, kas gandrīz katru gadu Baltijas jūras virsējo slāņu ūdeņus nes Ziemeļjūrā, gan bīstami sēkļi. Turklāt "Bangpūša" un "Mildas" sadursmes brīdī tur plosījās vētra ar sniegputeni.

Pretvējš, vētra, putenis

Par "Bangpūti", kura visa astoņu vīru komanda aizgāja bojā, zināms, ka kuģis atradās ceļā no Fovejas Anglijas dienvidrietumos uz Rīgu. Tas bija smagi piekrauts ar akmeņoglēm un kaolīnu, tā sauktajiem Ķīnas māliem, ko veda Kuzņecova porcelāna fabrikai. "Milda" savā liktenīgajā reisā no Greindžmutas ostas Skotijas austrumu piekrastē uz Mēmeli Austrumprūsijā (tagadējā Klaipēda) veda akmeņogles. Ziemeļjūru tā bija šķērsojusi septiņās diennaktīs. Līdzīgs varēja būt arī "Bangpūša" ceļā līdz Kategatam pavadītais laiks. Lielākās grūtības sākās pie Skāgena zemesraga, kur no rietumiem nākošajiem buriniekiem bija asā leņķī jāpagriežas uz dienvidiem, lai sekmīgi trāpītu kuģu ceļā Kategata šaurumā. Šeit "Bangpūtis" un "Milda" iekļuva stiprā pretvējā, kas drīz pārvērtās vētrā. Turklāt kuģu gaitu kavēja arī jūras straume. Līkloču līnijā manevrējot, ar vētru spēkojoties, burinieki lēni tuvojās dzimtajai Baltijas jūrai. Taču daudz straujāk dila attālums starp abiem kuģiem. Kaut arī vējš bija stiprs, redzamība vēl bija laba, un ap 23.45 "Mildas" stūrmanis Jānis Krūmiņš labajā pusē pamanīja dāņu Skāgenas bāku. Pēkšņi sākās putenis, kas aizsedza gan bākas ugunis, gan tuvāko apkārtni. Pusnaktī kapteinis Mārtiņš Kalniņš nomainīja nogurušo stūrmani. Pēc stundas vai divām tieši "Mildas" kursā parādījās sniega aizplīvurots sarkanas gaismas plankums, visticamāk kāda kuģa kreisā borta ugunis. Kuģa apkārtnes novērotājs par to nekavējoši ziņoja. Kapteinis tūlīt pavēlēja mainīt kursu, taču pretvējā ar samazinātām burām ejošais šoneris, augsto viļņu mētāts, slikti klausīja stūrei. Varbūt minūti ilga stūresvīra pūliņi novērst katastrofu, jo vēl pirms sadursmes, dzirdot kapteiņa trauksmes pavēli, atpūtā esošie komandas locekļi paspēja saģērbties un izlēkt uz klāja. Vienu brīdi likās, ka no sadursmes laimīgi izdosies izvairīties, jo sarkanās gaismas plankums "Mildas" priekšā pazuda. Bet tad "Milda", no viļņa galotnes ieplakā krizdama, tomēr uztriecās slikti saskatāmajam šķērslim. Caur vētras auriem bija dzirdams, kā lūst koks un trūkst troses... Sadūrušos burinieku komandas sāka sasaukties angļu valodā, bet tā izrādījās lieka, jo tūlīt atklājās skaudrā patiesība, ka katastrofā ir satikušies latviešu vīri, kuri pazina cits citu un dzimtajā krastā bija dzīvojuši pat kaimiņos. "Mildas" priekšvadnis jeb tēviņš bija dziļi ietriecies "Bangpūša" sānos, kam pārtrūka vantis un abi priekšējie masti iegāzās jūrā. Zem izpostītā buru aprīkojuma jeb takelāžas sloga palika arī "Bangpūša" glābšanas laiva, kuru vairs nevarēja nolaist ūdenī. Aptuveni divas stundas, vētras dauzīti un viļņu svaidīti, abi kuģi kaut kā turējās kopā. Nav zināms, tieši kurā brīdī un pēc kādiem apsvērumiem tika pieņemts liktenīgi kļūdainais lēmums visiem "Bangpūša" vīriem pārlēkt uz "Mildu", kura drīz pēc abu kuģu atdalīšanās nogrima, turpretī komandas pamestais "Bangpūtis", kaut ar nolauztiem mastiem, vētrā noturējās un pēc remonta vēl nokalpoja desmit gadus, līdz to Pirmajā pasaules karā nogremdēja zemūdene.

Versijas par traģisko izvēli

Pēc pāris nedēļām Krišjāņa Valdemāra tuva līdzgaitnieka Anša Bandrēviča rediģētā nedēļas avīze "Jūrnieks" jautāja: "Vai tiešām nebija iespējams pāris stundu laikā pārliecināties, kurš kuģis mazāk apskādēts, kurš drošāks? Abi kapteiņi – Eduards Martinsons un Mārtiņš Kalniņš – jūrnieki spēka gados, ar lieliem piedzīvojumiem, izveicīgi kuģu vadītāji..." Tālāk "Jūrnieks" izteica savu versiju pa traģisko izvēli. Pirmkārt, tika vainota primitīvā, diemžēl latviešu buriniekos pārsvarā lietotā koka lata, ar ko tad mērīja ieplūdušā ūdens daudzumu kuģa rūmē. Bagātāki ārzemju kuģi šiem mērījumiem tolaik jau lietoja drošāku ierīci – peilrori. Iespējams, ka toreizējos ekstremālajos apstākļos "Bangpūša" viļņu bangās piemirkusī lata kļūdaini rādīja, ka kuģim varētu būt trieciena radusies sūce, kaut patiesībā tādas nebija. Otrkārt, netieši tika vainoti abu kuģu apkārtnes novērotāji. "Jūrnieks" pamācoši rakstīja:

▶▶▶ 48. lpp.

"Lucky 73"

ASV zemūdene "Pampanito", kas Otrā pasaules kara laikā nopelnīja sešas kaujas zvaigznes, nogremdēja sešus japāņu kuģus un vēl četrus sabombardēja, kā arī Dienvidķīnas jūrā izglāba septiņdesmit trīs Lielbritānijas un Austrālijas karagūstekņus, tagad ir galamērķis simtiem un tūkstošiem tūristu. Bet stāsts par karagūstekņu izglābšanu ir visai pārsteidzošs, jo glābšana notika trīs dienas pēc tam, kad "Pampanito" piedalījās japāņu kuģu nogremdēšanā, ar kuriem, kā vēlāk izrādījās, veda 2200 ieslodzīto no dzelzceļa būves darbiem uz vara raktuvēm Japānā.

Šo karagūstekņu pārdzīvotās grūtības gandrīz nav aptveramas, viņi kā vergi strādāja bēdīgi slavenā "nāves dzelzceļa" celtniecībā, kas savienoja Taizemi un Birmu. Gandrīz divus gadus šie vīrieši ar primitīviem darba rīkiem izcirta džungļus un nolīdzināja kalnus, lai liktu sliedes. Tiek lēsts, ka Taizemes un Birmas dzelzceļa būves darbu laikā no slimībām, bada, medicīniskās aprūpes trūkuma, vardarbības un pārmērīga smaga darba nomira 12 tūkstoši britu un Austrālijas ieslodzīto.

1944. gada 12. septembrī "Pampanito" kopā ar zemūdenēm "Growler" un "Sealion" patrulēšanas laikā pārsteidza 11 Japānas kuģu kolonnu un nogremdēja septiņus no šiem kuģiem. Trīs dienas vēlāk, atgriežoties no patrulēšanas, uzbrukuma vietā zemūdenes atrada cilvēkus, kuri, pieķērušies tam, ko nu kurš atradis un pielāgojis par improvizētu plostu, angliski sauca pēc palīdzības. "Pampanito" uzņēma 73 izdzīvojušos britus un austrāliešus.

Izdzīvoja 73 no vairāk nekā 2200 karagūstekņiem, kas tika vesti ar nogremdētajiem kuģiem no dzelzceļa būves darbiem uz vara raktuvēm Japānā. Lai gan japāņi šiem transporta kuģiem varēja pieprasīt drošu kuģošanu, šāds lūgums netika izteikts un kuģi nekādā veidā arī netika marķēti, lai norādītu, ka tie pārvadā karagūstekņus.

"Pampanito" apkalpe dokumentēja izdzīvojušo stāstus, pierakstīja viņu pieredzēto un pārdzīvoto, un 2010. gadā šie stāsti iegūla grāmatas "Lucky 73" pamatā, kas tika izdota ASV jūras vēstures stāstu sērijā.

ASV zemūdens spēkos Otrā pasaules kara laikā no patrulēšanas neatgriezās 52 zemūdenes ar 3500 vīriem, un tagad par tām saka – mūžīgās patruļas.■

▶▶▶ 47. lpp.

"Kuģa vadītājiem nekad nevajadzētu piemirst raudzīties, lai šis novērotājs būtu acīgs, tālredzīgs, modrs un uzticams cilvēks, jo nereti no viņa atkarājas viss kuģa liktenis un visu kuģa ļaužu dzīvība." Tomēr pārsvaru katastrofas komentāros ņēma viedoklis, ka galvenokārt vainojami smagie laika apstākļi. Kaut arī abi kuģi, "Bangpūša" sarautajās trosēs un virvēs sapinušies, ilgāku laiku turējās kopā, neviens nevarēja pateikt, kurā mirklī tie atdalīsies, tādēļ pamatīga kuģu bojājumu noteikšana bija apgrūtināta. "Milda" triecienu bija saņēmusi kuģa korpusa izturīgākajā daļā, tās masti un takelāža bija lietošanas kārtībā, tādēļ tā izskatījās daudz drošāks patvērums.

Pēc izglābšanās nicina

Kādi bija traģēdijas pēdējie brīži un kā izglābās viens no piecpadsmit vīriem – "Mildas" stūrmanis Jānis Krūmiņš? Vispirms jāpiebilst, ka pēc izglābšanās šim vīram vieta uz latviešu un igauņu kuģiem vairs neatradās. Mūsu jūrnieki viņu nepieņēma, uzskatot, ka viņš ir vainojams savu biedru nāvē. Objektīva patiesība gan nav izzināma. Krūmiņš intervijā norvēģu avīzei stāstīja: "Aptuveni divas stundas pēc sadursmes, ap pulksten četriem no rīta putenis mazinājās un nelaimē nonākušie latviešu jūrnieki ieraudzīja tvaikoni, kas tuvojās abiem buriniekiem no Trindeles bākas puses (dienvidaustrumiem). Vīri, sanākuši "Mildas" pakaļgalā, kliedza, pūta miglas tauri. Vienu brīdi likās, ka tvaikonis jau samazina ātrumu, bet varēja būt, ka tvaikoņa jūrnieki neievēroja "Mildas" bīstamo stāvokli. Vēlāk gan tika sadegtas gaišākas ugunis, kas nozīmē atrašanos briesmās. Bet tad jau tvaikonis bija pagājis garām. Otrs tvaikonis pagāja garām tālu. Raķetes un zilās ugunis uz "Mildas" neatradās." Abi kapteiņi, kuri stāvēja burinieka pakaļgalā, iesaucās, ka jāglābjas botē (glābšanas laivā), bet tad "Bangpūša" kapteinis Martinsons, ar skatienu novērtējis "Mildas" glābšanas laivu, aizrādīja, ka tur visiem nav vietas. Burinieki atradās pilnīgā viļņu varā un, iegriezušies ar sāniem pret vēju, ūdenim gāžoties pār klāju, sāka briesmīgi zvalstīties. Tikt atpakaļ uz "Bangpūti" vairs nebija iespējams, jo kuģi attālinājās un vairs tikai pa retam sasitās kopā. Vīri pumpēja nez no kurienes "Mildas" tilpnēs ieplūstošo ūdeni, dedzināja lāpas. Šādā situācijā kapteinis Kalniņš pieņēma lēmumu, ka kādam no jūrniekiem tomēr vajag kāpt glābšanas laivā, ko viļņi draudēja sadragāt pret "Mildas" aizmugurējā masta buru apakšu stiprinošo bezānbomi, kas bija pārkāries pār burinieka labo bortu. Tika izraudzīts stūrmanis Jānis Krūmiņš. Ar mokām, viscaur slapjš, viņš ietika glābšanas laivā. Viņam padeva trīs airus, trauku ūdens smelšanai un muciņu ar dzeramo ūdeni. Pēc brīža Krūmiņš izdzirdis skaļu brīkšķi – "Bangpūtis" bija uztriekts "Mildas" kreisajiem sāniem. Pēc kādas pusminūtes satrauktie jūrnieki sanāca kuģa pakaļgalā un sāka pievilkt glābšanas laivu. Bet, tā kā bezānbomis vēl arvien bija pārsvēries pār burinieka malu, boti nekādi nevarējis pievilkt. Tad jūrnieki mēģināja pievilkt laivu pie kuģa priekšgala, taču tas arvien dziļāk sāka grimt jūrā. Krūmiņš kliedza, lai jūrnieki glābšanas laivu tuvāk nevelk, bet, aplikuši glābšanas vestes, mēģina peldēt uz laivu un "Bangpūti". Jāpiebilst, ka kapteiņi šajā nesekmīgajā glābšanas laivas pievilkšanā nepiedalījās. Lāpu gaismā viņi, aukstasinīgi nāvei acīs skatoties, stāvēja "Mildas" pakaļgalā. Saskaņā ar vecu jūrnieku likumu grimstošais kuģis kapteinim bija jāatstāj pēdējam, bet glābšanas laivā visiem taču vietu nepietika... Brīdi vēlāk stūrmanis Krūmiņš, kā vēlāk pats paskaidroja, ledainas ūdens brāzmas triekts, izlaida no rokām virvi, kas glābšanas laivu saistīja ar kuģi. Arī divus no trim airiem viņš jau bija viļņos pazaudējis. Tādējādi manevra iespējas, lai piekļūtu pie slīkstošajiem biedriem, glābšanas laivai bijušas niecīgas. Atskanot šausmu kliedzieniem un nodziestot lāpām, četrpadsmit "Bangpūša" un "Mildas" kuģinieki piepulcējās jūrnieku gariem, kas, pēc sena ticējuma, katras vasaras visīsākajā naktī Skāgena raga galā sanāk kopā un dzīvajiem dzirdami sarunājas. Palicis ar mazu saldūdens muciņu, divas dienas viļņos mētāts, līdz nāvei nomocījies un pārsalis, "Mildas" stūrmanis bija laimīgi ieairējies starp norvēģu dienvidu saliņām. 26. novembra pēcpusdienā šeit viņu atrada un nekavējoties nogādāja krastā norvēģu tvaikonis "Cement".■

Izmantotie materiāli: latviešu jūrniecības vēsturnieku publicistu Arvja Popes un Jāņa Hartmaņa publikācijas, Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja materiāli.

Pasaules jūrniecības 2021. gada tēma – "Jūrnieki – nākotnes kuģošanas pamats"

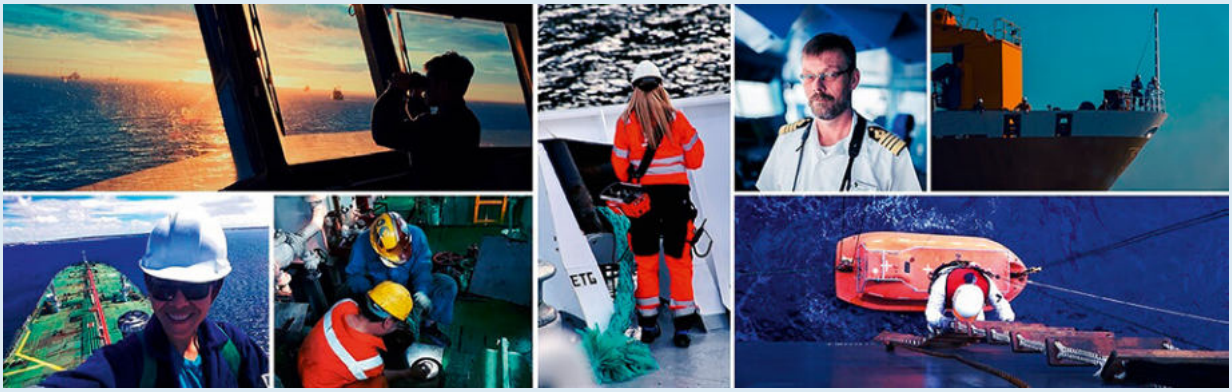
"Jūrnieki – nākotnes kuģošanas pamats" izraudzīts par pasaules jūrniecības tēmu 2021. gadam, atspoguļojot nepārprotamo vajadzību palielināt izpratni par jūrnieku svarīgo lomu pasaules tirdzniecībā, kā arī palielināt jūrnieku atpazīstamību un celt viņu darba prestižu.

2020. gadā jūrnieki nonāca uzmanības centrā sakarā ar Covid-19 pandēmiju, kas ārkārtējās situācijas apstākļos uzlika viņiem papildu atbildību un izvirzīja vēl nebijušas prasības. Simtiem tūkstošu cilvēku bija spiesti strādāt uz kuģiem vēl ilgi pēc tam, kad kontrakta laiks bija beidzies. Mēnešiem ilgi viņi bija ieslodzīti jūrā uz saviem kuģiem, neredzot ģimenes un tuviniekus. Krīze ir parādījusi arī to, cik milzīgu ieguldījumu pasaules tirdzniecības nodrošināšanā gan pandēmijas laikā, gan parastos apstākļos dod jūrnieki.

IMO ģenerālsekretārs Kitaki Lims ir īpaši uzsvēris, ka Covid-19 situācija vairāk nekā jebkad ir parādījusi, cik ārkārtīgi svarīgi ir nodrošināt globālo piegāžu nepārtrauktību, organizējot efektīvu jūras transporta darbību. "Šajos grūtajos pandēmijas laikos starptautiskā sabiedrība ir redzējusi, cik izšķiroši ir kuģniecības pakalpojumi un jūrnieku spēja piegādāt svarīgas preces, tostarp medicīnas preces un pārtiku. Pārvarēt pandēmijas radītos izaicinājumus nebūtu iespējams bez pasaules jūrnieku profesionalitātes un viņu ikdienas darba," sacīja Lims. "Jūrnieki vienmēr ir bijuši IMO uzmanības centrā. IMO allaž ir aktualizējusi jūrnieku apmācības un augstu profesionālo standartu svarīgumu, un vienmēr uzmanības centrā ir bijis pats jūrnieks. Teikto apliecina kaut vai tas, ka 2020. gada Starptautiskajā jūrnieku dienā, kas tika atzīmēta 25. jūnijā, kā arī visa gada gaitā jūrniecības nozarē akcents ir likts uz lozungu "Jūrnieki ir galvenie darbinieki"."

Šogad Pasaules jūras diena tika atzīmēta 24. septembrī ar tiešsaistes pasākumu, ko organizēja IMO sekretariāts. Ieplānotie klātienes pasākumi un svinības pandēmijas ierobežojumu dēļ nevarēja notikt, tos paredzēts rīkot 2021. gada Pasaules jūras dienas ietvaros.

Domājot par 2021. gada centrālo tēmu "Jūrnieki – nākotnes kuģošanas pamats", IMO uzsver, ka arī nākamajā gadā no aktuālo darbu saraksta nepazudīs jautājumi, kas saistīti ar izglītību un apmācību, zaļu kuģošanu un augstu vides standartu ievērošanu, inovācijām un rūpniecību, kas saistīta ar jūrniecības nozares attīstību, dzimumu līdztiesību un sievietes pieaugošo lomu un karjeras iespējām jūrniecībā, kā arī, protams, jūrnieku tiesībām un darba apstākļiem jūrā. Būtībā 2021. gada tēma ir uzskatāma par 2020. gada tēmas "Ilgtspējīga kuģošana ilgtspējīgai planētai" turpinājumu, jo jūrnieki ir visu šo jautājumu un pašas kuģošanas pamatā.■



Rīgas ostai 820

Bijusī Klīversala - mūsdienu Pārdaugavas teritorijā Broces zīmējumā.

Lielākais un bīstamākais Rīgas ostas ienaidnieks līdz pat 1939. gadam, kad ierindā stājās Ķeguma HES, bija ledus. Kopš 19. gadsimta beigām cīņā ar ledus sastrēgumiem aizvien vairāk iesaistījās ledlauži, un tika izmantotas arī sprāgstvielas. Krastus aizsargājošie dambji, kā arī iztaisnotā un padziļinātā Daugavas gultne samazināja sastrēguma briesmas, taču cilvēkus un būves apdraudēja arī pali ledus iešanas laikā. Ledus sablīvējumu un katastrofālu plūdu hronika Daugavas lejtecē ir visai bagāta un plaša. 1358. gadā ūdens Doma baznīcā bijis cilvēka augumā, un augstākais līmenis atzīmēts ar baznīcā iemūrētu krustu, bet pēc 1709. gada bargās ziemas, kad ledus biezums Daugavā sasniedza gandrīz metru, ledus iešanas un palu beigās, Doma baznīcā uzstādīja piemiņas plāksni, kurā fiksēja, ka ūdens līmenis bijis 4,68 metrus virs vidējā. Postu nesa praktiski katrs pavasaris, tāpēc bija kļuvis par paradumu izšaut trīs lielgabala šāvienus, lai brīdinātu pilsētas iedzīvotājus par ledus iešanu un plūdu briesmām. Bet ledus spēks darīja savus posta darbus: lauza pilsētas vārtus un tiltus, noliktavas, nopostīja dzīvojamās ēkas, kuras nereti kopā ar cilvēkiem aiznesa jūrā. Tā, piemēram, 1814. gada pavasarī mucu brāķeris Heinrihs Bokslafs izglāba sešus pieaugušos un četrus bērnus, kas, uz mājas jumta uzrāpušies, tika nesti uz jūru.

Mūsdienās klimats kļuvis maigāks, arī Daugavas HES kaskādes mazina ledus spēku, bet Rīgas ostas ledlauzis "Varma" bargākās ziemās cīnās ar ledu Rīgas jūras līcī, lai nodrošinātu kuģu satiksmi uz un no Rīgas ostas.