



JŪRNIĒKS

NR. 5 (114) 2019



Latvijas Jūras akadēmijai 30

**Ostas valsts kontroles
laikā pārbauda kuģu
avārijas sistēmas**

**Prāmja "Estonia"
tragēdiju pieminot**

**Latvijas Jūras
akadēmijas rektore
KRISTĪNE CARJOVA:**

**"Paldies visiem, kas
dibināja un atbalstīja
Jūras akadēmiju! Paldies
visiem, kas strādā Jūras
akadēmijas nākotnes labā!
Paldies visiem par
šiem svētkiem!"**

**Kā dzima Latvijas
Jūras akadēmija**

**Šogad
Latvijas
valsts
jūrniecības
simtgade**





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

Tāl. 67062165

E-pasts: kr@lja.lv

LATVIJAS JŪRNIEKU REĢISTRS

Tāl. 67099419

E-pasts: jr@lja.lv

HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tāl. 67062101

E-pasts: lhd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS

Tāl. 67062155

E-pasts: kdd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA

Tāl. 67062166, fakss 67860083

E-pasts: kdi@lja.lv

KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA

Tāl. 67062128

E-pasts: koai@lja.lv

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



@LVJurasAd

Saturs

LATVIJAS VALSTS JŪRNICĪBAI 100

- 2 Kā dzima Latvijas Jūras akadēmija
- 5 Svētki ir kā bākuuguns tālākam ceļam

LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 10 Sēru vēsts
Pie Gvinejas krastiem pirāti uzbrūk Latvijas tankkuģim "Ance"
LSC kuģa "Elandra Corallo" apkalpe izglāb astoņus Brazīlijas zvejniekus
- 11 Irāna atbrīvojusi tankkuģi "Stena Impero"
Baltijas valstu speciālisti pārrunā jūrnieku sertifikācijas un kuģošanas drošības jautājumus
- 12 Piešķirtas "Enkura" stipendijas pirmajam semestrim
Apstiprināta Latvijas kibernetikas stratēģija 2019.–2022. gadam

JŪRĀ UN KRASTĀ

- 13 Viņu kaps ir Baltijas jūra
Divdesmit pieci gadi pēc "Estonia" traģēdijas. Joprojām nekas nav beidzies
- 15 Pasažieru prāmja "Mare Balticum" pirmo reisu atceroties
- 17 Kā dzīvot tehnoloģiju laikmetā?
- 18 Brīdinājumi jūras nozarei
- 19 ASV Krasta apsardze brīdina kuģniecības firmas par kiberuzbrukumiem
- 21 Jūrniecības ziņas īsumā
- 22 Jūrniecība mainās, autonomie kuģi lauž ceļu uz jūru
- 24 Jūrniecības ziņas īsumā
- 25 Lēmumi jāpieņem katram pašam
- 27 Mani notur jūra un Latvija
- 32 Arod biedrība sakārto darba vidi
- 34 Jūras spēku jaunumi
- 35 Mācību, pilnveidošanās un attīstības ceļš ir nemīgts
- 40 "Grāmata vieno Burtņieku ar jūru"

OSTAS

- 41 Statistika
Kontroles kampaņas laikā pārbaudīs kuģu avārijas sistēmas
- 42 Navigācijas līdzekļu apsaimniekotāju tikšanās Skultē
Izdotas jaunas navigācijas kartes
- 43 Latvijas ostas un tranzīts cenšas piesaistīt Baltkrievijas kravas
- 44 Latvijas transporta un loģistikas nozare iesaistās konkurences cīņā
par kravu pārvadājumiem Transsibīrijas maršrutā
Ventspils brīvostas pārvalde iesaistījusies projektā "Baltijas transporta loks"
- 45 Panākumu atslēga – tālredzīga politika
Ārzemju ostu ziņas īsumā
- 46 Engures ostas kanāls atkal ir kuģojams

VĒSTURES LAPPUSES

- 46 Igaunju flote mūsu Brīvības cīņās
- 48 Jūra mīl stiprus vīrus



Žurnāls "Jūrnīks". Latvijas Jūras administrācijas bezmaksas izdevums. Iznāk 6 reizes gadā. Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048. Tālr. 67062125. E-pasts: jurniks@lja.lv. Redaktore: Anita Freiberga, tālr. 29229063. E-pasts: marnews@com.latnet.lv. Datorgrafika: Kaspars Vēveris. Ilustrācijām izmantoti Raita Mūrnieka, Sarmas Kočānes, Anitas Freibergas, Normunda Smāļinska, Satiksmes ministrijas, Latvijas Jūras spēku, Engures ostas, "Stena Imperio", AFP, flickr foto, ārzemju preses foto materiāli, foto no Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja arhīva, "Jūras Informācija", Arvīda Miltrečica arhīva, kā arī foto no Anīta Šķinuma, Ulda Ozola un Krista Kristīša personīgā foto arhīva. JA materiālus sagatavoja Sarmā Kočāne. Informāciju žurnālam apkopoja un sagatavoja Anita Freiberga, informācijai izmantoti ES, EP, EK, IMO, ITF, LETA, SM, RBP, LSEZ, IMO un ICS, kā arī ārzemju preses materiāli.

Esam gatavi kritizēt. Bet mainīties?

Oktobra pirmajās dienās Latvijas Jūras akadēmija svinēja savu trīsdesmitgadi. Piedzīvojām skaistus un aizkustinošus brīžus gan tad, kad paldies vārdi skanēja akadēmijas pamatlicējiem, pirmajiem pasniedzējiem, esošajai mācībspēku komandai, visiem administratīvajiem un saimnieciskajiem darbiniekiem, gan noliekot ziedus pie Brīvības pieminekļa un Krišjāņa Valdemāra kapa, gan piemiņas brīdi akadēmijas ilggadējā rektora Jāņa Bērziņa atdusas vietā.

Kultūras pilī "Ziemeļblāzma" jūrniecības sabiedrība bija nedaudz samulsusi par Jūras akadēmijas jubilejai izrādīto negaidīti lielo interesi no valsts institūciju puses: par saņemto Valsts prezidenta Egila Levita apsveikuma telegrammu (prezidents bija vizītē Lietuvā, tāpēc personīgi nevarēja piedalīties svinību pasākumā), par klātesošajiem ministriem un ministriju augsta ranga amatpersonām. Tik sen šāda pārstāvēniecība jūrniecībai svarīgos pasākumos nebija piedzīvota. Brīdi šķita: vai tikai ledus nav sakustējies un valsts līmenī nenāk apjausma par jūrniecības nozares patiešām svarīgo lomu? Tā kā šoruden priekšā ir vēl vairākas jūrniecībai nozīmīgas jubilejas – Latvijas Jūrniecības savienībai 30, Latvijas Jūras administrācijai 25, un kur nu vēl Latvijas valsts jūrniecības simtgade, iespējams, šis būtu īstais brīdis, lai jūrniecības nozare atgādinātu par sevi.

Taču patiesībā palaušanās uz lielo Laimes lāci, šajā gadījumā uz ministriem un augsta ranga amatpersonām, ir sen pierādījies mīts par kādu, kurš atnāks un kaut ko paveiks tavā vietā. Nevienš nenāks un tavu māju nesavāks un tavā vietā neko neizdomās, pašam vien būs jāpaceļ pēcpuse no krēsla. Vai arī ne... Un tad lai viss iet, kā gājis. Ir taču jau iegājies paust viedoklis, ka par jūrniecību nevienš neinteresējas. Un diemžēl tas vīnrotāj atbilst patiesībai.

Jūlijā notikušajā Latvijas Jūrniecības savienības paplašinātajā valdes sēdē, kurā piedalījās arī Satiksmes ministrijas, Latvijas Jūras administrācijas, Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas, kruģinga kompāniju un vēl citu jūrniecības organizāciju pārstāvji, centrālā tēma bija jūrniecības politika un tās attīstība Latvijā. Daudz tika runāts, diskutēts un kritizēts. Visbeidzot pieņēma lēmumu organizēt darba grupu, kuras vadību uzņēmās kapteinis Aleksandrs Nadežņikovs, bet, lai iegūtu plašāku jūrniecības sabiedrības viedokli par esošo situāciju jūrniecībā un iezīmētu nākotnes viziju, par jūrniecības politiku tika veikta aptauja internetā, un aptaujas anketu bija aicināti aizpildīt visi interesenti. Aptauja bija latviešu un angļu valodā, tā tika izplatīta arī ar e-pasta starpniecību un sociālajā tīklā "Facebook".

Lai gan informācija par aptauju sasniedza aptuveni 300 cilvēku ("Facebook" dati + izsūtītie e-pasti), līdz 2019. gada 7. oktobrim anketu bija aizpildījuši 12 respondenti, no kuriem trīs norādīja, ka pārstāv organizācijas, bet pārējie deviņi atzīmēja sevi kā individuālas personas.

Un te nu katrs pats sev uzdosim jautājumu: par ko liecina mūsu pasivitāte? Vai esam apvainojusies uz valsti un ministriem, ka jūrniecības nozarei netiek izrādīta uzmanība? Neredzam jēgu un vajadzību piedalīties savas nozares, tātad arī valsts attīstībā? Varbūt domājam: ko tad es, lai tie citi? Bet varbūt šī pasivitāte tikai liecina, cik maldīgs ir priekšstats, ka tāda jūrniecības sabiedrība vispār vēl pastāv?

Uzrakstīju tik skarbus vārdus un samulsu. No malas raugoties uz Latvijas Jūras akadēmijas absolventiem, kuri akadēmijas jubilejā cildināja Latviju, savu ALMA MATER un ar labiem vārdiem pieminēja savus pasniedzējus, un tie ir šodienas trīsdesmitgadnieki, četrdesmitgadnieki un piecdesmitgadnieki, šķiet, ka cerība par Latvijas jūrniecības nākotnes labajām izredzēm vēl nav mirusi.

Pašlaik jūrniecība piedzīvo paaudžu maiņu. Tie, kuri atjaunotās Latvijas valsts jūrniecībā izcēla no gruveciem, kuri apvienojās, lai veidotu, dibinātu un attīstītu, tagad ar cerībām raugās uz tiem, kuri nāks pēc viņiem un turpinās iesākt, kuri ne tikai spēs apjaust nākotnes tendences jūrniecībā, bet arī reāli darīs, lai sapni kļūtu par īstenību.

Visiem šā rudens jūrniecības jubiliāriem novēlu, lai pieredzes bagātajiem būtu, kam nodot stafetes kociņu, un neaizmirst, ka globālās pārmaiņas sākas ar pārmaiņām katrā no mums.

Anita Freiberga, žurnāla redaktore

Kā dzima Latvijas Jūras akadēmija

Latvijas Jūras akadēmijas izveides process gāja roku rokā ar Atmosdas garu, latviskajām tendencēm kuģniecībā un sabiedrības vēlmi pagriezties ar seju pret jūru. “Latvija – jūras valsts!” – tas skanēja braši, tikai – cik bija to latviešu jūrā gājēju, cik tautasbrāļu bija tikuši līdz tālbraucēja kapteiņa godam? Par to savās publikācijās sūkstījās varas nesalauztais Egons Līvs, pat manāmi piesardzīgais Jānis Lapsa 1988. gadā “Banānu grāmatā” cildina Krišjāni Valdemāru un viņa dibinātās jūrskolas. Tomēr dziļbumbas vēl nebija. Tā nāca pēkšņi, turklāt kompartijas ruporā “Cīņa”, un vaininieks bija neviens cits kā kuivižnieks Harijs Līdaks.

Harijs Līdaks.



“No atmiņām – pie jūras augstskolas” – šāds raksts 1988. gada 16. oktobrī bija lasāms laikrakstā “Cīņa”. Autors – Rīgas jūras zvejas ostas kapteinis Sociālistiskā Darba Varonis Harijs Līdaks ar skaudrumu stāstīja par ilgu gadu valdošo ierēdniecības nevēlmi kaut nedaudz uzlabot latviešu iespējas apgūt jūrniecības izglītību tepat Latvijā. Kopš 1959. gada Latvijas PSR vispār nebija jūrskolnieku apmācības latviešu valodā. Viss labais, ko jūrniecības izglītībā latvieši kopā ar kaimiņtautām bija attīstījuši jau kopš Krišjāņa Valdemāra darbības laikiem 19. gadsimtā, pēc Otrā pasaules kara tika mērķtiecīgi skausts un nīdēts. Nehumānā un policejiskā vīzu izsniegšanas sistēma gandrīz pilnībā slēdza latviešiem ceļu uz jūru, un tikai nedaudzi, kuriem vēstures

Krišjānis Valdemārs.



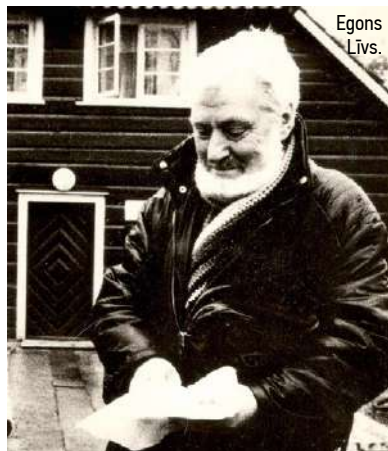
kolīzijās laimējās saglabāt daudz-maz “tīru” biogrāfiju, varēja kļūt par tālbraucēju tirdzniecības un zvejas flotē. Latviju pārludināja migranti svešautieši, “kristālskaidro” biogrāfiju īpašnieki, un Latvijas PSR tirdzniecības flotē, pastāvot šādai kadru komplektēšanas politikai, strādāja vairs tikai seši procenti latviešu, no aptuveni divsimt kapteiņiem labi ja desmit bija latvieši.

Par latviešu jūrskolas atdzimšanas lietām sākotnēji sprieda sirmie kādreiz slavenās Krišjāņa Valdemāra jūrskolas absolventi tikšanās reizēs Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā vai Ainažu vecajā skolā. Sāpe laužās ārā, un 1988. gada 14. oktobrī, kad Ainažos atklāja K. Valdemāra krūšutēlu, nolēma, ka no runām steigšus jāpāriet pie darbiem.

Novembra sākumā izveidojās Latvijas Kultūras fonda Jūrniecības vēstures kopa (JVK), kurai blakus pagājības izpētei bija otrs pamatuzdevums – jau 1989. gadā panākt latviešu puīšu apmācīšanu jūrniecības arodos dzimtajā valodā. Sākamā neviens pat nevarēja iedomāties, ka vēlme, kuru nevarēja īstenot 30 stagnācijas gados, tomēr piepildīsies.

Spēcinošs enerģijas lādiņš uzvirmoja pašu vidusskolnieku un Rīgas jūrskolnieku rīkotajā satecē Leona Pāegles Rīgas 1. vidusskolā. Tosvētdien skolas aulā pulcējās puīši un viņu vecāki, lai izteiktu protestu iestādēm un organizācijām, kuras nekustināja ne mazā pirkstiņa latviešu piesaistīšanā jūrai. Kopā sanākušie pretēji Rīgas jūrskolas interfrontiskās vadības viltīgajai māņu politikai un allaž kultivētajam uzskatam par latviešu slinkumu mācīties jūras zinības pierādīja, ka latvieši ne tikai vēlas braukt pasaules jūrās, bet viņu vidū ir arī daudzi potenciālie jūrskolnieki. Vienprātīgi tika atbalstīta nepieciešamība Rīgas jūrskolā izveidot grupas ar latviešu mācību valodu un virzīties pretim augstākajai jūrniecības izglītības mācību iestādei. Tika pieņemta vēstule LKP CK un republikas valdībai, kurā bija teikts:

“1989. gada 12. februārī Rīgas 1. vidusskolā sapulcējušies Latvijas jūrniecības entuziasti un republikas jūrskolu audzēkņi, kā arī sabiedrisko organizāciju pārstāvji, kuri tieši saistīti



Egons
Līvs.

ar latviešu jūrnieceības problēmām, arī bērni un viņu vecāki konstatēja, ka joprojām tikpat kā netiek praktiski risināti jautājumi par vidējās un augstākās jūrskolas organizēšanu Latvijā ar latviešu mācību valodu. Uzskatām šādu stāvokli par nenormālu, pārkārtošanās laikam neatbilstošu un lūdzam jūsu palīdzību šo jautājumu steidzamā risināšanā.”

Todien, kā allaž šādās reizēs, ar domubiedriem kopā bija rakstnieks Egons Līvs: “Esam iebrīduši purvā un tur nu mīļājamies. Zvejnieku kolhozu sapulcēs par nacionālo kadru sagatavošanu balso ar abām rokām un skaļi aplaudē, bet tālāk netiek. Latviešu jūrskola ir vajadzīga kaut vai tādēļ, lai Rīgā pierakstītā kuģa kapteinis zinātu, kurā gadā šī pil-sēta dibināta. Pagaidām dzīve rāda pretējo.”

Patiesu ieinteresētību izrādīja ventspilnieki. Pensionētais tālbraucējs kapteinis Arvīds Ludevīks, 20. arodividusskolas direktore Dzintra Ozoliņa, daudzi viņu domubiedri vēlējās vidējo jūrskolu atvērt Ventspilī. Taču šim risinājumam, ko sākumā varēja tikai apsveikt, parādījās vairākas nepilnības.

1989. gada 24. februārī JVK organizētajā satecē izveidoja kompetentu jūrnieceības speciālistu un sabiedrisko organizāciju pārstāvju darba grupu, kas, vairākkārt kopā sanākot, 16. martā izstrādāja Latvijas jūrnieceības kadru sagatavošanas un jūrnieceības sistēmas reorganizēšanas koncepciju. Tajā tika piedāvāta jūrnieceku apmācība četrās pakāpēs – no jūrnieceības skolas līdz jūras akadēmijai.



Jūras akadēmija
Kronvalda bulvārī.



Pirmie akadēmijas studenti piedalās Krišjāņa
Valdemāra akadēmiskajos lasījumos.



Gunārs Ozoliņš.

Latvijas jūras kuģnieceības kadru nodaļas inspektors Juris Leimanis, Zvejnieku kolhozu savienības kadru daļas vadītājs Gunārs Ozoliņš un JVK priekšsēdētājs Arvis Pope vairākkārt vērsās Latvijas PSR Tautas izglītības ministrijā, Valsts plāna komitejā un



Juris Leimanis.

LPSR Ministru Padomē. Izšķirošais vārds beidzot piederēja Ministru Padomes priekšsēdētāja vietniekam Leonardam Bartkevičam. Vasaras vidū jau bija skaidrs, ka šoruden jāatver Latvijas Jūras akadēmija.

►►► 4. lpp.



►►► 3. lpp.

Tomēr labās ieceres atkal vājināja, līdz beidzot pavisam nobremzēja Maskava. (Lūk, ko nozīmē suverenitāte tikai uz papīra!) PSRS Jūras flotes ministrija kategoriski iebilda pret jebkuru augstākās jūrskolas atvēršanas iniciatīvu Latvijā. Šeit tūlī radās cits risinājums – dienas nodaļu augstākās jūrniecības izglītībai atvērt Kaļiņingradas Zivrupniecības un zivsaimniecības tehniskā institūta filiālē Rīgā. Ne filiāles vadība, ne augstskolas rektors Kaļiņingradā neiebilda. Lai gan tas šīs PSRS Zivsaimniecības ministrijas augstskolas mācību spēkiem sagādāja daudz papildu rūpju, tika izziņota audzēkņu uzņemšana, noteikts iestājek sāmenu laiks. Maskavas ierēdniecību apmeklēja republikas Valsts plāna komitejas priekšsēdētājs Miervaldis Ramāns, kārtējot finansiālos jautājumus.

Jau pirmajā dokumentu pieņemšanas dienā, 7. augustā, pieteicās 61 potenciālais jūrskolnieks. Pavisam uz 75 vietām kuģu stūrmaņu, mehāniķu un elektromehāniķu specialitātēs pieteicās 313 jaunieši, tādējādi sākumā latviešu plūsmā bija 3,5 kandidāti uz vienu vietu, bet krievu plūsmā vēl vairāk – seši uz vienu vietu. Augustā filiāles telpās notika sagatavošanas kursi. Fizikas un algebras zināšanu nostiprināšanā pušiem daudz palīdzēja Rīgas Politehniskā institūta pasniedzēji.

Viss ritēja rosinoši un cerīgi. Taču 7. septembrī, dažas dienas pirms iestājek sāmenu sākuma, Maskavas varas kabineti vēlreiz vēlējās pierādīt savu diktatorismu. Dienas

1994. gads. Valsts prezidenta Gunta Ulmaņa (pa kreisi) viesošanās Āinažu jūrskolas muzejā. Kā vienmēr šādos pasākumos piedalās arī LJA, Ģertrūde Anīņa un Jānis Berziņš.



nodaļu Kaļiņingradas institūta filiālē aizliedza atvērt. Pāris zvanu un ilgi gaidītās telegrammas no valdonīgā centra nekādu skaidrību neviesa. Ko iesākt? 313 eventuālie jūrniecības augstskolas studenti visnotaļ bija tiesīgi uz izglītību – to taču garantē, lai arī novecojusi, tomēr vēl spēkā esošā konstitūcija. Latvijas Tautas izglītības ministrijā problēmu karmols bija jāatšķetina, un to darīja ministra pirmais vietnieks Ilgvars Forands.

Galu galā Maskavas atļauja tomēr tika saņemta, tiesa gan, laikā, kad visi iestājek sāmeni jau bija nokārtoti. No vairāk nekā 300 reflektantiem studijas uzsāka 50 puši latviešu un 39 krievu plūsmā. Kopumā gan ar skumjām jāsecina, ka sagatavotības līmenis matemātikā, fizikā, dzimtajā

valodā un literatūrā bija zems, jo pēceksāmenu konkursā latviešu un krievu plūsmās piedalījās attiecīgi 1,6 un 2,7 pretendenti uz vienu vietu. Te, protams, ir vēlē ņemams objektīvs iemesls – par augstākās jūrniecības izglītības ieguves realitāti Rīgā republikas jaunieši uzzināja tikai vasaras vidū. Izņemot tos, kuri jau bija izlēmuši mācīties Ļeņingradā, pārējiem pamatīga gatavošanās izpalika. Daudzi vienkārši glābās no iesaukšanas karadienestā. Tā vai citādi, bet turpmāk jūrskolām jāgatavojas laikus un nopietni! Kā redzams, notikumi ap augstākās jūrskolas lietām risinājušies ļoti trauksmaini. Apspiestie un apspiedēji, labas gribas un stagnācijas centieni – viss savērpās un mījās juku jukām.■

Gints Šimanis

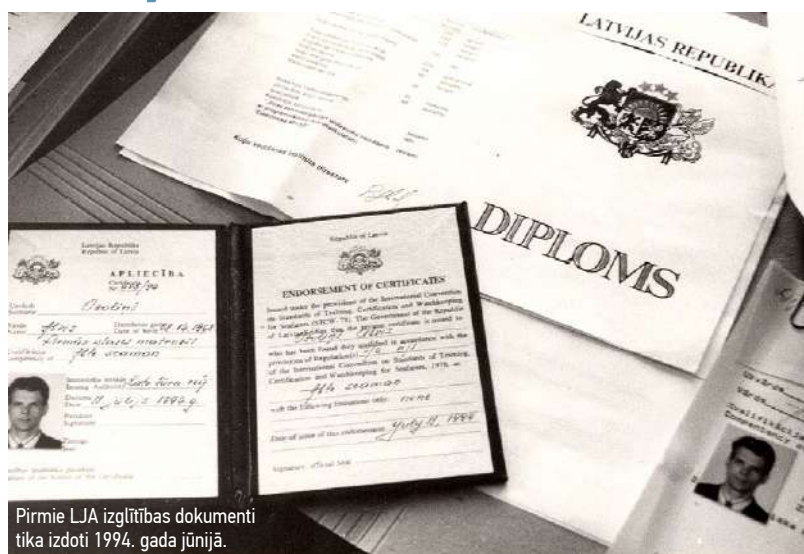
Svētki ir kā bākuguns tālākam ceļam

1989. gada jūlijs. Šobrīd cerību ir pavisam maz. Maskava neko negrib dzirdēt par dienas nodaļas atvēršanu Kaļiņingradas Zivrupniecības un zivsaimniecības institūta Rīgas filiālē. Mazais Zvejnieku kolhozu savienības kadru daļas priekšnieka kabinets ir tāds kā štābs, kurā ik pēc dažām dienām sanākam, lai izstrādātu stratēģiju lielo valdības kabinetu "sturmēšanai". Jā, te ir tapuši uzmetumi visai lielajai dokumentu plūsmai uz LPSR Ministru Padomi, Valsts plāna komiteju, uz LPSR Tautas izglītības ministriju, PSRS Zivsaimniecības ministriju utt.

1989. gada 7. augusts. Ir saņemta LPSR Tautas izglītības ministrijas atļauja sākt dokumentu pieņemšanu, ir Kaļiņingradas Zivrupniecības un zivsaimniecības tehniskā institūta rektora svētība šo darbu uzsākt.



Šie puīši 1989. gada oktobrī uzsāka mācības topošajā Latvijas Jūras akadēmijā.



Pirmie LJA izglītības dokumenti tika izdoti 1994. gada jūnijā.

Top līgums starp Tautas izglītības ministriju un Kaļiņingradas institūtu.

1989. gada 1. oktobris. Mācības sākuši jaunie topošās Latvijas Jūras akadēmijas, tobrīd Kaļiņingradas Zivrupniecības un zivsaimniecības tehniskā institūta Rīgas filiāles dienas nodaļas 50 latviešu valodas apmācības un 39 krievu valodas apmācības grupas studenti.

1990. gada 25. jūlija vēlā vakarā parakstīts Latvijas Republikas Ministru

Padomes lēmums par Latvijas Jūras akadēmijas dibināšanu un 1993. gada 8. janvārī pieņemts Latvijas Republikas Ministru Padomes lēmums Nr.13 par jaunas augstākās mācību iestādes – Latvijas Jūras akadēmijas – izveidošanu. Par rektora vietas izpildītāju iecelts docents Jānis Bērziņš. 1993. gada 5. maijā Jūras akadēmijas Satversmes sapulce docentu Jāni Bērziņu ievēl par pilntiesīgu Latvijas Jūras akadēmijas rektoru. Tāds bija Latvijas Jūras akadēmijas tapšanas laiks un oficiālā statusa iegūšanas ceļš.

Gājuši gadi, un nu oktobra sākumā cienīgi tika nosvinēta Latvijas Jūras akadēmijas 30. dzimšanas diena, LJA jūrskolas 180 un jūrnieceības izglītības Latvijā 230 gadi, bet novembra beigās uz 155 gadiem kopš dibināšanas atskatisies Ainažu jūrskola, kas bija pirmā jūrnieceības mācību iestāde, kur latviešu zēni izglītību varēja iegūt dzimtajā valodā.

Pirms 30 gadiem, dibinot LJA, arī centrā bija ideja par nacionālas jūrnieceības mācību iestādes izveidi.

▶▶▶ 6. lpp.



...Un nu pēc 30 gadiem.



Viens no pirmajiem LJA izlaidumiem.

▶▶▶ 5. lpp.

Okupētajā Latvijā tas nebija iespējams, latviešu valoda no jūrniecebības bija iznīdēta un tiem latviešu puisiem, kuri izvēlējās jūrniecebības profesiju, Rīgā un Liepājā bija jāmacās krievu valodā, protams, nemaz nerunājot par augstākās jūrniecebības izglītības iegūšanu krievu valodā Kaļiņingradā, Ļeņingradā (tagad Sanktpēterburga), Odesā vai vēl kur citur.

Pārskatot tā laika publikācijas un uzklusot akadēmijas dibinātāju atmiņas, ir skaidrs, ka iedzīvināt jauno izglītības ideju bija iedvesmojoši, taču nekādā gadījumā tas nebija viegli oficiālā viedokļa un oficiālo dokumentu kārtošanas ziņā, un, lai cik tas varētu likties neticami, arī pašu studentu dēļ. "Šajā mācību iestādē būtu jāsāk tas lielais darbs jūrniecebības izglītības realizēšanā, kas pārtrūcis. Te, šajā institūtā, kur latviešu valoda nav pat skanējusi, tās gaiteņos, kuros vēl joprojām nav ieplūdusi neviena mūsu tautas atmodas vēsmiņa, būs jāsāk studijas latviešu zēniem. Un, galvenais, klausīties lekcijas latviešu valodā!" Tā savā dienasgrāmatā 1989. gada jūlijā rakstīja Ģertrūde Anija, bet septembrī, iestājesāmenu laikā, viņa, šķiet, ir vilusies: "Pilnā sparā rit iestājesāmeni. Sāpīgi raudzīties, ka zēni grupās ar latviešu valodas apmācību iestājesāmenus kārto daudz sliktāk nekā grupās ar krievu valodas apmācību. Vai tiešām jau par vēlu



Ģertrūde Anija un Jānis Bērziņš daudzus gadus strādāja plecu pie pleca.

esam nākuši ar domu atjaunot izsenās latviešu jūrniecebības tradīcijas, protams, vispirms šajā jomā izglītojoties dzimtajā valodā? Bet šodien jārūnā par to, ka nav pamatzināšanu vispārīzglītojošos priekšmetos. Par latviešu valodas un literatūras zināšanām būtu jārunā īpaši. To nav nekādu."

1990. gada janvārī Anija raksta: "Pirmā sesija. Pirmās neveiksmes. Sesija krievu valodas apmācības grupās nokārtota labāk nekā latviešu valodas apmācības grupās."

LJA rektors Jānis Bērziņš topošajiem un esošajiem studentiem mēdza teikt: "Jūras akadēmijai nav problēmu ar atskaitīšanu." Un nācās atskaitīt gan tos, kuri slinkoja, gan tos, kuri vidusskolā vāji iegūto zināšanu dēļ nespēja paviļēt, piemēram, fiziku un matemātiku. Šajā ziņā trīsdesmit gadu laikā daudz kas nav mainījies.

LJA produkti ir visur

Pati Latvijas Jūras akadēmija ir piedzīvojusi milzīgas pārmaiņas. No augstskolas bez savām telpām, bez materiālā un tehniskā nodrošinājuma tā kļuvusi par salīdzinoši modernu, starptautiski sertificētu un atzītu jūrniecebības mācību iestādi, kas dod labu izglītību gan darbam jūrā, gan krasta dienestos. Protams, vienmēr var vēlēties vairāk un labāk, gribētos, lai akadēmijā būtu jaunāki un modernāki treniņi, lai mehāniķiem būtu vēl labākas laboratorijas, un arī augstskolas finansējums nav tāds, par ko priekā varētu sist plaukstas. Vēl jo vairāk kļūst skumji, ja salīdzina Latvijas un Igaunijas finansējumu topošo jūrniecebības sagatavošanai, kas mūsu akadēmijai ir sešas reizes mazāks nekā igauņiem. To uzzinot, ir tikai viens jautājums: KĀ TĀ VAR BŪT? Vai iespējams, ka situācija varētu mainīties? Pagaidām atbildes nav.

Lai gan Jūras akadēmija ierindota nelielo Latvijas augstskolu kārtā, tā vien šķiet, ka akadēmijas absolventi ir visur: strādā pasaules jūrās un okeānos, ieņem augstus amatus uz starptautisku kompāniju kuģiem, strādā Satiksmes ministrijā, Latvijas Jūras administrācijā, Latvijas ostu pārvaldēs, citās valsts un pašvaldību institūcijās, ārzemju un Latvijas privātajās kompānijās. Kapteiņi, vecākie mehāniķi, dažāda ranga jūras virsnieki, superintendanti, kompāniju prezidenti, ostu pārvaldnieki, departamentu direktori, inspektori, pasniedzēji, un šo uzskaitījumu varētu vēl turpināt.

LJA 25 gadu svinībās pasniedzēju, studentu un viesu priekšā sev raksturīgajā "angļu mierā" stāvēja pirmais un ilggadējais akadēmijas rektors Jānis Bērziņš un ar viņam vien raksturīgo ironijas devu uzrunāja klātesošos. Nu jau būs trīs gadi, kopš rektors Bērziņš aizsaukts



Īpašs paldies akadēmijas pamatlicējiem.



Pateicības vārdi tiem, kuri stāvēja pie akadēmijas šūpuļa. Rektore Kristīne Carjova pasniedz Goda rakstu Gunāram Ozoliņam.

mūžībā, bet viņa darba turpinātāji, studenti un jūrniecības nozares ļaudis uz svinību oficiālo daļu un tradicionālajiem vēstures lasījumiem, kas šogad notika akadēmijas jubilejas svētku ietvaros, pulcējās Jāņa Bērziņa vārdā nosauktajā auditorijā, kur klātesošos uzrunāja viņa bijusī studente, LJA absolvente un kopš 2018. gada jūlijā arī Jūras akadēmijas rektore Kristīne Carjova. "Latvijas ir bijusi, ir un būs jūras lielvalsts, tāpēc Latvijas Jūras akadēmijas pienākums ir sagatavot augstas klases jūrniekus darbam pasaules jūrās, un to nevarētu paveikt, ja nebūtu cilvēku, kuri strādā akadēmijā un visos līmeņos nopūlas, lai te noritētu normāls ikdienas darbs. Tie ir gan pasniedzēji, gan administrācijas un saimnieciskās daļas cilvēki, kuri katrs ir savā vietā. Un, protams, šodien mums nebūtu ko svinēt, ja pirms trīsdesmit gadiem kopā nebūtu sanākuši tie nozares cilvēki, kuri iznesa Latvijas Jūras akadēmijas dibināšanas ideju, pārvarot neticību un esošās varas pretošanos jaunajām vēsmām. Paldies jums visiem par šiem svētkiem!" Tā jaunā rektore uzrunāja akadēmijas dibinātājus Gunāru Ozoliņu, Ģertrūdi Aniņu, Gunāru Šteinertu, Andri Jurdžu, Gintu Šimani, Jāni Brūnavu, Ināriju Voitu, Andri Umbedahtu, pateicības vārdus veltot arī daudziem klāt neesošajiem un jau mūžībā aizgājušajiem. "Paldies jums par svētkiem," un Kristīne Carjova kopā ar studiju programmu



Lielbritānijas militārais atašējs kopā ar LJA rektori Kristīni Carjovu un Jūras administrācijas valdes priekšsēdētāju Jāni Krastiņu.

vadītājiem un jūrskolas direktoru Edvīnu Ruņģi, kurš pateicās visiem par godprātīgi veikto darbu, pasniedza LJA Goda rakstus visiem akadēmijas un jūrskolas darbiniekiem.

Svinīgi plīvo Jūras akadēmijas karogs

Ievērojot LJA iedibināto tradīciju, akadēmijas studenti un jūrskolas kadeti kopā ar pasniedzējiem un jūrniecības nozares pārstāvjiem nolika ziedus pie Brīvības pieminekļa. Īsas apsveikuma uzrunas teica Latvijas Jūras akadēmijas rektore, Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs



Jānis Krastiņš, kurš uzsvēra akadēmijas lomu jūrniecības nozares pastāvēšanā un tālākā attīstībā, Rīgas brīvostas pārstāvis Kaspars Ozoliņš, kā arī Lielbritānijas militārais atašējs.



▶▶▶ 7. lpp.

Sekoja piemiņas brīdis pie Latvijas jūrniecības pamatlicēja un tautas iedvesmotāja Krišjāņa Valdemāra atdusas vietas Lielajos kapos. Pēc tam visi devās uz Mīkeļa kapiem ar klusuma brīdi pieminēt mūžībā aizgājušo LJA rektoru Jāni Bērziņu. Viņš bija kā drošs un stabils kuģis, kas veda Jūras

akadēmiju, studentus un augstāko jūrniecības izglītību pasaules jūrās. LJA pamatlicējs Gunārs Ozoliņš, noliecot galvu Bērziņa paveikto darbu un viņa personības priekšā, teica: "Kad Jānis Bērziņš piekrita kļūt par akadēmijas rektoru, man bija mierīgs prāts – tagad viss būs labi. Akadēmija dzīvos un ies uz priekšu!"

Kad esi savējais starp savējiem

Tā varētu raksturot LJA svinību pasākumu kultūras pili "Ziemeļblāzma", kas notika 3. oktobrī, kad uz svētku šampanieti un torti kopā pulcējās pasniedzēji, akadēmijas absolventi un jūrniecības nozarei piederīgie, un, protams, neiztika arī bez viesiem. Sveikt akadēmiju bija ieradies satiksmes ministrs Tālis Linkaits, ekonomikas ministrs Ralfs Nemiro, Finanšu, Zinātnes un izglītības ministrijas pārstāvji, kā arī Latvijas augstskolu rektori. Ministri atzina jūrniecības nozares lielo lomu Latvijas tautsaimniecībā, uzsverot arī jūrniecības izglītības nenoliedzamo ieguldījumu šīs nozares attīstībā, un novēlēja Latvijas Jūras akadēmijai raženu nākamo darba cēlienu. Izdzīvot, pastāvēt un sadarboties vēlēja augstskolu rektori. Un tad uz skatuves kāpa akadēmijas *produkti* – Satiksmes ministrijas Jūrlietu departamenta direktore Laima Rituma, Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš, Rīgas brīvostas pārvaldnieka vietnieks Edgars Sūna, Roberts Gailītis, kurš tovar pārstāvēja Latvijas Jūrniecības savienību. Viņi pateicās savai augstskolai par



Piemiņas brīdis pirmā un ilggadējā rektora Jāņa Bērziņa atdusas vietā.



Tradicionāli Lielajos kapos LJA pieminēja Latvijas jūrniecības izglītības pamatlicēju Krišjāni Valdemāru.



LJA jubilejas svinību ietvaros 3. oktobrī Vēsturisko lasījumu laikā tika zīmogota LJA 30 gadu jubilejai veltītā pastmarka, kuras autore ir māksliniece Elīta Viliama un kura tapusi ar kapteiņa Antona Ikaunieka atbalstu.



doto izglītību un līdz ar to arī iespēju veiksmīgi veidot karjeru.

Visemocionālākais bija brīdis, kad uz skatuves tika aicināta viena no LJA dibinātājām, bijusī prorektore, tagad pasniedzēja, akadēmijas sirdsapziņa un dvēsele Ģertrūde Aniņa. Zālē valdīja saviļņojums, visi stāvēot aplaudēja, vārdos neizsakāma mīlestība un cieņa nāca no ikviena klātesošā.

"Tāds ir jūsu Lielā ceļa sākums. Pavisam necili notikumi, sīkumi. Bet te sāk veidoties jūsu, katra atsevišķi, attieksme pret lietām, parādībām, attieksme citam pret citu. Te, Kaspar, tu sāk veidot tādu kā centru ap sevi, neviļus pulcinot līdzdomātājus. Te arī pretpoli Alvis un Edgars. Tad Valdis, šķiet, visu viegli tverošais un mūžīgi skrejošais, bet dažreiz ļauj sevi ielūkoties arī dziļāk – aiz ārējās bravūras laba, līdzjūtīga sirds.



Sveicēju vidū LJA atbalstītāji – Jūras administrācija, LJS, LKKA, LTFJA.



Svinību dalībniekus uzrunā satiksmes ministrs Tālis Linkaits.

Nopietnais Raimonds, Māris, ģimenes rūpēs aizņemtais Rolands, un tā varētu ko sacīt par katru no jums. Vai spēsiet to labo, kas šodien ir jūsos, pilnveidot, kļūt iekšēji bagātāki? Specialitāti jūs apgūsiet un, cerams, kļūsiet labi sava amata pratēji, bet vai kļūsiet arī par kultūras cilvēkiem? Jums būs jāuzņemas liela misija, jāsavieno tā paaudžu saite, kas pārtrūkusi pirms piecdesmit gadiem." Tā Ģertrūde Aniņa rakstīja 1989. gada decembrī. Viņa saviem studentiem deva savu mīlestību un savas labās domas. Tagad šeit stāvēja nopietni vīri un godināja savu pasniedzēju. Dots devējam atdodas, un labais nekur nepazūd.

Kādā sarunā Ģertrūde Aniņa teica: "Bija laiks, kad strādāju Latvijas Jūras administrācijā, un priekšnieks bija mans bijušais students Ansis



Ģertrūde Aniņa.

Zeltiņš. Administrācijā pieredzēju ļoti labu pārvaldības modeli, kas varētu būt paraugs tam, kā jāvada iestāde. Arī tagad, kad administrāciju vada akadēmijas absolvents Jānis Krasītiņš, Zeltiņa iesāktais tiek turpināts. No visas sirds novēlu akadēmijas rektorei, arī akadēmijas absolventei, būt stiprai, tālredzīgai un sirdsgudrai un Latvijas Jūras akadēmijā izveidot patiesi labu pārvaldības modeli. Un nekādā gadījumā neaizmirst, ka pats svarīgākais ir cilvēks."

"Kapteiņu kungi! Stipriniet latviešu jūrnieru tradīcijas!" Tā pirmajā mācību dienā topošos jūrniekus parasti uzrunājis K. Valdemāra jūrskolas direktors Kalniņš. Šis novēlējums iederas arī šodien, domājot par Latvijas Jūras akadēmijas un Latvijas jūrnierības nākotni.■

Anita Freiberga

Sēru vēsts IMANTS VIKMANIS

(1932.9.VIII – 2019.14.X)

Astoņdesmit septiņu gadu vecumā no dzīves aizgājis tālbraucējs kapteinis Imants Vikmanis.



Viņš bija cilvēks, kurš jutās atbildīgs par visu, profesionālis, kurš četrdesmit deviņus sava mūža gadus dažādos amatos atdevis "Latvijas kuģniecībai", bet visu dzīvi veltījis jūrai.

Jūrniecības izglītību ieguvis Rīgas zvejniecības jūrskolā, Tallinas jūrskolā, kuru pabeidza ar izcilību, un Admirāļa S. Makarova Ļeņingradas (tagad Sanktpēterburga) Augstākajā inženieru jūrskolā. No 1959. gada strādāja Latvijas jūras kuģniecībā (vēlāk "Latvijas kuģniecība"), kapteiņa diplomu ieguva 1965. gadā, bet par kapteini sāka strādāt 1967. gadā.

Nosvērts un ieturēts attiecībā ar cilvēkiem, pašaieliedzīgs Latvijas patriots, kapteinis Imants Vikmanis bija viens no Latvijas Jūrniecības savienības dibinātājiem un Latvijas jūrniecības izglītības un vēstures izpēti atbalstītājiem.

Jūra nepiedod paviršību, ar jūru ir jāsaaug, jābūt uz "tu" – pēc tāda principa dzīvoja kapteinis Imants Vikmanis.

Enerģija, gribasspēks un mērķtiecība – šie trīs vārdi raksturoja kapteini Imantu Vikmani. "Esmu darījis, ko mīlēju," par savu dzīvi un darbu teica Imants Vikmanis.

Mēs noliecām galvas kapteiņa Imanta Vikmaņa dzīves priekšā.■

Pie Gvinejas krastiem pirāti uzbrūk Latvijas tankkuģim "Ance"

Rietumāfrikas piekrastē pie Konakri Gvinejā 16. septembrī pirāti uzbruka noenkurotajam Latvijas tankkuģim "Ance".

LSC pārstāvji apstiprināja, ka incidents noticis 16. septembra rītā, kad četri bruņoti laupītāji nokļuva uz LSC pārvaldībā esošā tankkuģa "Ance" klāja.

Noziedznieki lika apkalpes locekļiem pulcēties vienā no kajītēm, atsavināja viņu personīgās mantas, naudu, kā arī citas uz kuģa esošas vērtības, tomēr zādzības apmērs tiek vērtēts kā nebūtisks. Pēc kuģa aplaupīšanas pirāti aizbēga.

Incidenta laikā neviens no apkalpes locekļiem neguva traumas, nav cietis arī kuģis.



Par notikušo nekavējoties tika informēta Gvinejas Krasta apsardze, tiesībsargājošās un apdrošināšanas iestādes.

Tankkuģa "Ance" apkalpē bija 21 jūrnies – divi Gruzijas, viens Lietuvas un 18 Latvijas valstspiederīgie. Tankkuģis "Ance" būvēts 2006. gadā un kuģo zem Māršalu Salu karoga.■



LSC kuģa "Elandra Corallo" apkalpe izglābj astoņus Brazīlijas zvejniekus

2019. gada 15. septembra rītā Latvijā bāzētu kuģu tehniskās pārvaldības uzņēmuma LSC pārvaldībā esošā kuģa "Elandra Corallo" apkalpe Brazīlijas piekrastē pamanīja grimstošu

zvejas laivu ar cilvēkiem, kuri signalizēja kuģim. Kuģa kapteinis Andrejs Taraņenko pieņēma lēmumu nekavējoties sākt glābšanas operāciju un no grimstošās zvejas laivas izglāba astoņus Brazīlijas zvejniekus.



Izmantojot glābšanas laivu, apkalpe visus astoņus Brazīlijas valstspiederīgos pārvietoja uz sava kuģa un sniedza tiem nepieciešamo medicīnisko palīdzību. Izglābtajiem zvejniekiem nebija smagu traumu. "Elandra Corallo" devās uz Sanluisas ostu, kur nogādāja izglābtos. Glābšanas operācija ilga aptuveni stundu.■

Irāna atbrīvojusi tankkuģi “Stena Impero”

2019. gada 23. septembrī Irāna paziņoja, ka naftas tankkuģis “Stena Impero”, kas pirms vairāk nekā diviem mēnešiem tika aizturēts Persijas līcī un turēts pie Irānas ostas Banderabāsas, var brīvi pamest Irānu.

“Juridiskais process ir noslēdzies, un, balstoties apstākļi, ka nosacījumi, lai naftas tankkuģis varētu tikt atbrīvots, ir izpildīti, tas var doties tālāk,” preses konferencē teica Irānas valdības pārstāvis sakariem ar presi Ali Rabiei.

“Stena Impero”, kas pieder Zviedrijas kompānijai “Stena Bulk” un kam ir Lielbritānijas karogs, bija ceļā uz Saūda Arābiju, kad tika aizturēts. Uz kuģa atradās 23 apkalpes locekļi, arī viens Latvijas valstspiederīgais. 4. septembrī humānu apsvērumu dēļ Irāna atbrīvoja septiņus apkalpes locekļus, arī Latvijas valstspiederīgo.



“Stena Impero” aizturēšana 19. jūlijā notika dažas stundas pēc tam, kad Lielbritānijas aizjūras teritorijas Gibraltarā varasiestādes bija paziņojušas, ka par 30 dienām pagarina Irānas

tankkuģa “Grace 1” aizturēšanu. Kuģi, kam bija Panamas karogs, britu jūras spēki bija aizturējuši pirms divām nedēļām aizdomās par Eiropas Savienības sankciju pret Sīriju pārkāpumu. ■

Baltijas valstu speciālisti pārrunā jūrnieku sertifikācijas un kuģošanas drošības jautājumus



Muhu salā (Igaunija) notika tradicionālā Baltijas valstu jūras administrāciju tikšanās, kuras laikā dalībvalstu delegācijas apsprieda jautājumus, kas saistīti ar kuģošanas drošību un jūrnieku sertificēšanu.

Šāda gadskārtējā tikšanās norisinājās jau 24. reizi. Sanāksmes galvenais mērķis ir dalīties pieredzē par gada laikā paveikto, pārrunāt kopīgās problēmas un meklēt risinājumus, saskaņot viedokļus dažādos starptautiskā mērogā aktuālos jūrniecības nozares jautājumos.



Šogad darba kārtībā bija jautājumi par jūrnieku elektronisko sertifikāciju, medicīnisko sertifikātu un ārstu atzišanu, e-apmācību, kā arī STCW sertifikātu atzišanu starp ES dalībvalstīm. Triju valstu speciālisti sprieda arī par kuģu un ostu valsts kontroles inspektoru apmācību, Starptautiskās konvencijas par

kuģu balasta ūdens un nosēdumu kontroli un pārvaldību īstenošanu, IMO un ES prasībām attiecībā uz CO2 izmešiem no kuģiem, kā arī IMO jaunajām prasībām par dzīvības glābšanas iekārtām, kas stāties spēkā 2020. gada 1. janvārī, un sagatavošanās darbiem to izpildei. ■

Piešķirtas "Enkura" stipendijas pirmajam semestrim

Septembrī "Enkura" stipendiju komisija lēma par stipendiju piešķiršanu Latvijas Jūras akadēmijas 1. kursa studentiem, kuri, mācoties vidusskolā, piedalījušies jūrniecības nozares konkursā "Enkurs".

Lēmums par stipendijām pirmā mācību gada pirmajā semestrī tiek pieņemts, izvērtējot vidusskolas beigšanas centralizēto eksāmenu rezultātus. Stipendija piešķirta Elvijam Višņevskim no Jēkabpils Valsts ģimnāzijas, Maksimam Dzenim, kurš beidzis Rēzeknes 3. vidusskolu, un Tomam Fišeram Blumbergam, Tukuma Raiņa ģimnāzijas absolventam.



Stipendiju komisija lēma piešķirt stipendiju arī vienam Liepājas Jūrniecības koledžas pirmkursniekam, kuram ir ļoti labi centralizēto eksāmenu rezultāti. Stipendijas apjoms ir 100 eiro mēnesī.

Komisija sprieda par iespēju palielināt stipendijas saņēmēju skaitu, ar Latvijas Jūrniecības izglītības un pētniecības attīstības fonda starpniecību piesaistot ES fondu līdzekļus. Šo jautājumu nolemts sakārtot līdz gada beigām, tātad otrajā semestrī "Enkura" stipendiju saņēmēju skaits varētu būt lielāks. Lemjot par stipendiju piešķiršanu otrajā semestrī, tiek ņemti vērā pirmā semestra mācību rezultāti.

2019./2020. mācību gadā norisināsies jūrniecības nozares konkursa vidusskolēniem "Enkurs" nu jau 14. sezona. Šis sezona jaunums – konkursa atlases kārtas notiks oktobrī un novembrī, bet fināls pavasarī. ■

Apstiprināta Latvijas kiberdrošības stratēģija 2019. – 2022. gadam

17. septembrī Ministru kabinets apstiprināja Aizsardzības ministrijas izstrādāto informatīvo ziņojumu "Latvijas kiberdrošības stratēģija 2019. – 2022. gadam", kas raksturo Latvijas kiberdrošības situāciju, identificē nākotnes izaicinājumus un definē nacionālās kiberdrošības politikas rīcības virzienus.

Kiberdrošība ir visaptverošas valsts aizsardzības sistēmas elements. Visaptverošajā valsts aizsardzībā, kur katrs sabiedrības loceklis tiek organizēts, lai aizsargātu valsti pret visa veida uzbrukumiem, gan militāriem, gan nemilitāriem, kiberaizsardzībai ir aizvien lielāka nozīme, ņemot vērā sekas, kādas valstij un sabiedrībai var nodarīt pret to vērsti kiberuzbrukumi.

Kiberdrošības politikas mērķis ir stiprināt un attīstīt kiberaizsardzības spējas, paaugstinot noturību pret kiberuzbrukumiem, un veicināt sabiedrības izpratni par draudiem kibertelpā. Lai sasniegtu mērķi, noteikti pieci rīcības virzieni: kiberdrošības veicināšana un digitālās drošības risku mazināšana; informācijas un komunikāciju tehnoloģiju izturētspēja; sabiedrībai kritiski svarīgu informācijas un komunikāciju tehnoloģiju un pakalpojumu nodrošināšanas stiprināšana; sabiedrības izpratne, izglītība un pētniecība; starptautiskā sadarbība; tiesiskums kibertelpā un kibernetizācijas mazināšana.

Kiberdrošības stratēģiju Aizsardzības ministrija un citas kompetentās institūcijas realizēs, īstenojot tām uzticētos uzdevumus, piemēram, noteikt drošības prasības mākoņdatu pakalpojumu, viedierīču un interneta lietošanai, izstrādāt ieteikumus autentifikācijai e-pakalpojumu saņemšanai, stiprināt sabiedrības izpratni par drošu interneta lietošanu, sekmēt valsts un pašvaldību iestāžu darbinieku izpratni par drošu informācijas un komunikāciju tehnoloģiju lietošanu, kā arī stiprināt

tiesībsargājošo iestāžu kapacitāti kiberdrošības jomā.

Tāpat stratēģija paredz valsts pārvaldes iestāžu un privātā sektora iesaisti kiberdrošības noturības stiprināšanā, investējot informācijas un komunikāciju tehnoloģiju drošībā, piegāžu drošībā un personāla apmācībā.

UZZIŅAI

"Latvijas kiberdrošības stratēģija 2014. – 2018. gadam" bija pirmais politikas plānošanas dokuments kiberdrošības jomā, un daļu tajā ietvertu uzdevumu plānots īstenot arī laika posmā līdz 2022. gadam, piemēram, informācijas un komunikāciju tehnoloģiju infrastruktūras uzraudzību, eID kartes ieviešanu un sabiedrības izglītošanu kiberdrošības jomā.

Ministru kabinets apstiprināja arī Aizsardzības ministrijas sagatavoto informatīvo ziņojumu "Par pamatnostādņu "Latvijas kiberdrošības stratēģija 2014. – 2018. gadam" rīcības plāna īstenošanu", kurā izvērtēta uzdevumu izpilde iepriekšējā plānošanas periodā, no kuriem būtiskākie bija normatīvās bāzes izstrāde kiberdrošības jomā, kā arī informācijas un komunikāciju tehnoloģiju drošības sistēmas izveide visās nozarēs. Tāpat tika nodrošināta kiberdrošība Latvijas prezidentūras ES laikā, plašāk ieviesta e-autentifikācija un eParaksta lietošana, attīstīta Nacionālo bruņoto spēku kiberaizsardzības spēja, uzsākts kiberjaunsardzes projekts u.c. ■

Viņu kaps ir Baltijas jūra

DIVDESMIT PIECI GADI PĒC “ESTONIA” TRAGĒDIJAS. JOPROJĀM NEKAS NAV BEIDZIES

Tajā septembra vakarā bija ļoti nemierīgs laiks, jūra trakoja un jau ostā varēja paredzēt, ka nakts Baltijas jūrā nebūs tā mierīgākā. Daudzi raizējās par jūras slimību, kas viņus mocīs daudzu stundu garumā, citi jau krastā skaidri zināja, ka savu nelabumu slīcinās glāzītē. Taču no Tallinas uz Stokholmu vajadzēja tikt visiem, kas to bija ieplānojuši: kam tas bija darījuma brauciens, kam saistīts ar izglītības lietām, vēl kādam ar mīlotā sastapšanu, bet citi tāpat vien devās apskatīt Stokholmu. 1994. gada 27. septembrī, lai arī ar nokavēšanos, pulksten 19.15 pasažieru prāmis “Estonia” devās ceļā no Tallinas uz Stokholmu.

28. septembra naktī pulksten 1.24 prāmis raidīja pirmo palīgā saucienu, to sadzirdēja 14 kuģi, pirmie glābēji ieradās pēc 35 minūtēm, tikai dažas minūtes pēc tam, kad 1.55 “Estonia” jau bija zem ūdens. Baisajā tumsā un aukstajā, trakojošajā jūrā bija dzirdami sāpju un šausmu kliegzieni. Tik daudzi no tiem, kuri tajā ārpātā kaut kā tika līdz glābšanas laivām, neizdzīvoja, jo nomira no hipotermijas vai gūtajiem ievainojumiem.

Dzīvību katastrofā zaudēja 852 cilvēki, izdzīvoja vien 137 pasažieri. Neizdzīvoja 97% sieviešu un neviena bērns, jaunāks par 12 gadiem. Izdzīvojušo vidū pārsvarā bija jauni un spēcīgi vīrieši. Kompānija “EstLine” izdzīvojušajiem un bojā gājušo radniekiem izmaksājusi 130 miljonu eiro lielu kompensāciju.

Izdzīvojušais brits Pols Bārnijs bija viens no tiem, kas vēlāk stāstījis, 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 izdzīva kāda cita latviešu puīša dzīvība. Daudzu izglābšanās cerības dzīva ledainajos viļņos. Izdzīvojušajiem Ints Kļaviņš kādā intervijā ir teicis, ka laikraksta “Labrit” žurnālistes Inga Helmane un Andra Jauce, kuras katastrofā gāja bojā, gandrīz nokavēja autobusu, kad tas ceļā uz Tallinu piestāja Ainažos. “Autobuss jau brauca prom, kad šoferis ieraudzīja, ka meitenes skrien pakal. Vēlāk par šo brīdi esmu daudz domājis – vai mēs zinām, kur steigjamies, un vai ir jēga visur paspēt?”

Arī tagad, 25 gadus pēc traģēdijas Baltijas jūrā, nav atbildes, kā un kāpēc tas varēja notikt. Pēc prāmja nogrimšanas tika izveidota starptautiska izmeklēšanas komisija, kas savu darbu noslēdza ar ziņojumu 1997. gadā, kurā teikts, ka katastrofu izraisījis prāmja atveramā priekšgala bojājums. Lai arī tas ir oficiāls slēdziens, iespējams, pat paši



Tiek izcelts kuģa nolūzušais vizieris.

▶▶▶ 13. lpp.

slēdziena autori nekad nav tam ticējuši, vismaz nelaimē cietušie un bojāgājušo tuvinieki jau nu noteikti ne.

Tragēdiju apvij dažādi minējumi par citiem kuģa nogrimšanas iemesliem. Daudzi bojāgājušo radinieki, kuģniecības eksperti un politiķi apgalvojuši, ka prāmis nogrimis pēc sprādziena zem kuģa ūdenslīnijas. Šādai teorijai par labu liecināja arī Zviedrijas atzinums, kurā teikts, ka pirms 25 gadiem ar minēto prāmi vismaz divas reizes transportēts Krievijas militārais aprīkojums. Ir liecības, ka apmēram ducis Zviedrijas militārā izlūkdienesta locekļu strādāja kuģa kravas nostiprināšanā. Lai gan ir minējumi, aizdomas un iespējamās versijas, tās netiek uzklautas un pārbaudītas.

Tūlīt pēc tragēdijas tā laika Zviedrijas premjers Karls Bilts pauda apņemšanos prāmi un bojāgājušos izcelt no jūras, bet tikai trīs nedēļas vēlāk viņš savas domas jau bija mainījis, un Zviedrijas valdība nolēma prāmi "Estonia", tāpat kā Černobiļas atomreaktoru, aplāt ar betona sienu, kas vēlāk gan izrādījās tehniski neiespējami. Jautājums, kāpēc Zviedrijas valdība bija gatava betona sarkofāgam novirzīt 65 miljonus kroņu, ja kuģa izcelšana būtu maksājusi tikai desmito daļu no šīs summas, ir palicis neatbildēts. Varbūt tas, ka Zviedrijas amatpersonas atzina, ka jau daudzos iepriekšējos "Estonia" braucienos tika pārvadāti ieroči, tāpat notikusi nelegāla militārā bruņojuma tirdzniecība, pasaka kaut ko vairāk par šāda lēmuma patieso iemeslu? "Estonia" vraks joprojām guļ jūrā 80 metru dziļumā.

Un tas nebūt nav vienīgais neatbildētais jautājums. 2000. gadā Hamburgas prokuratūrā, kas izmeklē nenoskaidrotas lietas, tika veikta izmeklēšana lietā Nr. 7101 UJs 33/01 – par "Estonia" bojāeju, un tika secināts, ka tas ir bijis terora akts, kas kuģi pārvērtis par gigantisku zārku. 2002. gadā Vācijas žurnāls "Spiegel" bija pasūtījis izmeklēšanu "Estonia" lietā, bet nācās secināt, ka visi pierādījumi ir pazuduši, palicis vien ziņojums par sarūsējušo kuģa vizieri.

"Estonia" nogrimšanas vieta tika slēgta, pirms starptautiskā komisija vēl bija beigusi izmeklēšanu. Vēlāk neatkarīgos pētījumos gan atklājās



23 gadus pēc tragiskās prāmjā "Estonia" bojāejas Somijas dienvidos kādas Jussāri arhipelāga salas piekrastē Somijas mežsaimnieku grupa, kas salā apkaroja savvaļas rožu džungļus, uzgāja glābšanas riņķi no 1994. gada 29. septembrī nogrimušā prāmjā "Estonia". Pagaidām tas ir vienīgais, ko no nogrimušā prāmjā ir atdevusi jūra.

cita aina. Prāmis "Estonia" nebija paredzēts pasažieru pārvadāšanai atklātā jūrā, kuģim pat bija aizliegts atstāt Tallinas ostu sliktā tehniskā stāvokļa dēļ, tomēr tas devās reisā pēc augstu Zviedrijas amatpersonu iejaukšanās, bet pārbaudē konstatētie defekti no dokumentiem mīklaini pazuda.

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

Aculiecinieki apgalvoja, ka pēc tragēdijas viena no Zviedrijas ministriem no Ministru kabineta ārkārtas sēdes iznākusi šoka stāvoklī. Visticamāk, šajā sanāksmē valdības locekļiem tika pavēstīti patiesie katastrofas iemesli.

Igaunu politike Evelīna Sepu apstiprinājusi, ka starp Zviedriju un

Igauniju 1993. gadā tika noslēgta slepena vienošanās par militārā mantojuma transportēšanu. Vienošanās ir valsts noslēpums, ar to saistītie dokumenti ir slepeni.

Neviens nav atklājis, kur palicis "Estonia" otrs kapteinis Avo Pihts, kurš bija redzēts izglābto vidū, bet tad mīklainā veidā pazuda. Pihta sievai Sirjei no pirmās pēctragēdijas dienas bija sava versija. 1996. gada novembrī viņa uzaicināja viesos radus un draugus, ielēja šampanieti un pasniedza uzkodas. Viesi bija vislabākajā noskaņojumā. Vienīgi kāds kapteiņa draugs vērsās pie Sirjes Pihtas ar jautājumu: vai tas nav savādi – svinēt dzimšanas dienu cilvēkam, par kuru neviens nezina, vai viņš joprojām ir dzīvs? Uz to Sirje atbildējusi: kaut kur mans vīrs Avo noteikti ir, un droši vien arī viņš atzīmē savu dzimšanas dienu. Šoruden kapteinim Avo Pihtam ir (būtu) 63. dzimšanas diena.

Lai noskaidrotu tragēdijas patieso iemeslu, bojā gājušo tuvinieki 1994. gadā nodibināja "Estonia" upuru tuvinieku fondu (SEA). Pa šiem 25 gadiem viņi ir patērējuši lielu enerģiju un iztērējuši lielu naudu, lai tiktu pie patiesības, bet tas nav devis nekādus rezultātus. Visur priekšā ir necaursitama siena. Viņi iesniedza prasību pat Eiropas Cilvēktiesību tiesā ar lūgumu izmeklēt

lietu, bet, kas bija ļoti neierasti un dīvaini, saņēma prasības noraidījumu. Eiropas Cilvēktiesību tiesa pat nesenās iedzījināties lietas būtībā.

Var, protams, jautāt, kā tad ir ar 21. gadsimta demokrātiju Eiropā? Uz šo jautājumu ļoti asi atbildējusi vācu žurnāliste Juta Rābe, kura 25 gadus ir izmeklējusi "Estonia" traģēdiju, uzņemusi par to 14 dokumentālas filmas un mākslas filmu "Baltijas vētra" ("Baltic Storm"), kura ir nolaidusies pie "Estonia" vraka un pēc tam publicējusi videomateriālus, kuros redzami neizskaidrojami caurumi kuģa korpusā, kura ir apgalvojusi, ka



Divdesmit piecus gadus "Estonia" traģēdiju pēta vācu žurnāliste Juta Rābe.

kuģa vrakā redzējusi kapteiņa galvā šautu brūci un tiltiņa telpā vairāku cilvēku liķus privātās drēbēs, kurai ir draudēts un atgādināts, ka viņai ir ģimene: "Demokrātija? Aizmirstiet par to! Meli ir visur, visās jomās, un par to neviens vairs nebrīnās. Cilvēki no politiķiem negaida neko citu kā tikai melus. Tiklīdz politiķi atver muti, pār viņu lūpām plūst melu straumes. "Estonia" katastrofas lieta ir tikai viens neliels punkts Eiropas un visas pasaules melu jūrā!"

Sagatavoja Anita Freiberga

P.S. 1994. gadā iznāca laikraksts "Jūras Vēstis", tāpēc ik nedēļu tikāties ar dažāda līmeņa amatpersonām, kas sniedza informāciju par dažādos dienestos nedēļas laikā notikušo. Kāda Latvijas dienestu augsta ranga amatpersona 3. oktobrī neformālā sarunā kategoriski paziņoja: "Uz prāmja "Estonia" bija sprādziens, tika vesta militārā krava, kas nedrīkstēja nonākt līdz Stokholmai, kur to gaidīja muiža, tāpēc kravu vajadzēja iznīcināt. Un iznīcināja." Amatpersonas vārdu nevaru izpaust, jo tā bija privāta saruna, bet amatpersona joprojām ieņem atbildīgu amatu.■

Pasažieru prāmja "Mare Balticum" pirmo reisu atceroties

Piektdienas vakars Tallinā atnāca ar nemīlīgu slapjdraņķi: lietus pārgāja slapjā sniegā un ķepīgām pārslām krita uz sēru ziedos slīgstošo pilsētas pakalnu, kur, metot mēmas ēnas, dega neskaitāmu svečīšu jūra. Cilvēki nepārstāja aizdegt sveces un nest ziedus, vainagu 11. novembra vakarā tur nolika arī Zviedrijas Riksdāga spīkere Brigita Dāla un godināja bojā gājušo piemiņu. Vēlāk viņa teica runu prāmja "Mare Balticum" iesvētīšanā un devās tā pirmajā reisā no Tallinas uz Stokholmu.

Bija pagājušas četrdesmit četras dienas pēc baisās "Estonia" traģēdijas, kad Tallinā iesvētīja pasažieru prāmi "Mare Balticum", pirms tas devās savā pirmajā reisā – tieši tajā pašā maršrutā, kurā vēl tik nesen kursēja "Estonia". "Ļoti gribējās priecīgi paziņot, ka atsākta prāmju satiksme starp Tallinu un Stokholmu un šajā maršrutā kursēs prāmis "Mare Balticum", bet diemžēl tas nav iespējams, jo gandrīz pa vidu starp Tallinu un Stokholmu dziļi jūras dzelmē guļ kāds cits prāmis, un tajā simtiem cilvēku atraduši savu pēdējo pieturas vietu," tā pēc komandējuma Tallinā rakstīju laikrakstā "Jūras Vēstis". Mēs ar kolēģi Gintu Šimani toreiz saņēmām ielūgumu no kompānijas "Estline" (tā bija Igaunijas un Zviedrijas kopfirma), Igaunijas Jūras kuģniecības (ESCO) ģenerāldirektora Toivo Ninnasa un Tallinas ostas kapteiņa Eduarda Hunta piedalīties jaunā prāmja iesvētīšanas pasākumā. Patiesībā mūs ļoti pārsteidza, cik maz bija uzaicināto žurnālistu – vien Igaunijas un Zviedrijas televīzijas pārstāvji, viens Igaunijas dienas laikraksta žurnālists un mēs divi no Latvijas – no laikraksta "Jūras Vēstis".

Lai arī bijām uzaicināto vidū, nokļūt uz prāmja nebija viegli. Likās, ka vieglāk būtu uz interviju piekļūt kādas lielvalsts prezidentam, nekā uzkāpt uz visparastākā pasažieru prāmja klāja. Iesākumā nevarējām

saprast trakās birokrātijas iemeslus, un tikai vēlāk sarunā ar ESCO ģenerāldirektoru uzzinājām, cik daudz ciešanu kompānijas "Estline" darbiniekiem sagādājuši žurnālisti, kuri pēc traģiskās prāmja "Estonia" bojāejas, arī sensācijas meklējot, nekompetenti sarakstījuši visādas apāmības, tā vēl vairāk uzkurinot līdz galējai robežai satrauktos cilvēku prātus. Lielo piesardzību no zviedru puses diktējusi pati dzīve, jo pēc "Estonia" katastrofas bijuši draudi izrēķināties ar "Estline" vadību, uzspīdzināt firmas ofisu un tamlīdzīgi.

Uz prāmja pavadījām divas stundas. Mums izrādīja visu kuģi, bet apskate iesākās tieši tajā vietā, kas jau tad ekspertiem šķita liktenīga bojā gājušajam prāmiņam "Estonia" (oficiālā slēdziena tolaik vēl nebija, bija tikai iespējamā avārijas versija) – pie 55 tonnas smagā viziera, kas nebija izturējis vētru Baltijas jūrā. Kapteiņa palīgs, stāstot par veiktajiem drošības pasākumiem un uzlabojumiem, īpaši norādīja uz aizmetinātajām viziera durvīm, arī uz ķēdēm, ar ko stiprina automašīnas, jo daudzi speciālisti traģēdijā vainoja arī vāji nostiprināto "Estonia" kravu. Lai gan "Mare Balticum" varēja uzņemt 2000 pasažieru, tika paziņots, ka tas nepārvadās vairāk par 540, jo tieši tik daudzi pasažieri būs nodrošināti ar glābšanas vestēm. Pēc "Estonia"

▶▶▶ 16. lpp.

►►► 15. lpp.

bojāejas izrādījās, ka visiem pasažieriem nepietiktu ne glābšanas vestes, ne vietas glābšanas plostos, jo šis aprīkojums bija dārgs, un kompānijai nepietika līdzekļu tā iegādei. Tagad īpaši mūsu vēribu pievērša jaunā modeļa glābšanas plostiem, kam pāri bija tents, kas nelaiemes gadījumā pasargā cilvēkus no mīkšanas ūdenī.



Prāmis "Mare Balticum". Labi redzams aizmetinātais vizieris.

Tovakar sarīkotajā preses konferencē vairakkārt izskanēja doma, ka, neskatoties uz drausmīgo nelaيمي, dzīve neapstājās, tāpēc arī darbs nedrīkst apstāties, un jaunais prāmis tieši būs darba un labās gribas apliecinājums, kas tādā situācijā visvairāk esot vajadzīgs.

Prāmi "Mare Balticum" pirmajā reisā uz Stokholmu vadīja kapteinis Eriks Moiks, bet pirms viņa no kapteiņa pienākumiem atteicās divi amata pretendenti, jo tie psiholoģiski nebija gatavi vadīt kuģi līnijā, kur bojā bija gājuši viņu kolēģi un draugi. Varam tikai nojaust, kādu psiholoģisko barjeru vajadzēja pārvarēt kapteinim, kurš uzņēmās šo pienākumu. Jautāts, vai jūtas drošs par savu lēmumu, kapteinis tikai noteica: "Kādam taču tas ir jādara." Uz "Mare Balticum" strādāja arī seši no "Estonia" apkalpes, kuriem liktenīgajā traģēdijas naktī nebija iekritusi maiņa. Viņi sarunā atzina, ka šis pirmais reiss būs liels pārbaudījums, tomēr bēdās labākās zāles ir darbs. "Ja liktenis tā būtu lēmis, tovar varēja būt mūsu maiņa, un viņu vietā jūras dzelmē tagad būtu mēs. Godīgi

sakot, pēdējā mēneša laikā ir daudz jādāmā par dzīves jēgu. Mums līdzī un ziedi un vainagi, tos nolaidīsim ūdenī liktenīgajā notikuma vietā."

ESCO ģenerāldirektors Toivo Ninnass intervijā toreiz teica, ka pēc "Estonia" avārijas zviedru partneri ne sevišķi glaimojoši izteikušies par igaunju jūrnieku profesionalitāti, pat pārmetuši tiem zemo kvalifikāciju, kam, protams, nevarēja piekrist un ko noliedza igaunji.

Tas bija 1994. gada 11. novembris. Kopš tā laika pagājuši 25 gadi. Bojā gājušo tuvinieku sāras kļuvušas par skumjām, izdzīvojušo skaudrās emocijas pārtapušas atmiņu rētaudos. Tomēr joprojām ir ļoti daudz neatbildētu jautājumu, uz kuriem velti gaidīt atbildi.

Tallinas ostas kapteinis Eduards Hunts toreiz intervijā teica: "Prāmi "Estonia" bija konstrukcijas nepilnības. Esmu pārliecināts par 99,9 procentiem, ka tieši tur meklējams "Estonia" bojā ejas iemesls, lai gan jāteic, ka pastāv arī cita versija – diversija."

Kontrabandas kodolmateriāli, slepenas militārās iekārtas, narkotikas, stratēģiskās izejvielas, sprādziens, apzināta nogremdēšana – tās ir tikai dažas no versijām, kas izskanēja pēc avārijas, bet vēlāk tika noraidītas. "Viasat History" demonstrētajā dokumentālajā filmā nesen izvirzīts pieņēmums, ka uz prāmja atradušās militāro tehnoloģiju ierīces – Krievijas "kara noslēpums", kas vests uz Rietumiem, tādēļ upurēts prāmis ar pasažieriem. Arī 90. gados daudz baumoja par to, ka uz prāmja sprādziens sarīkots speciāli – tā vestās kravas dēļ.

Tolaik visi bija vienprātīgi par galveno jautājumu priekšdienām – kā uzlabot pasažieru prāmju stabilitāti un kuģošanas drošību?

Divdesmit piecu gadu laikā drošības ziņā ļoti daudz kas mainījies, drošības prasības ir stingras un arī šo prasību ievērošanas uzraudzība ir nopietna. Tagad nevienam pat prātā nevar ienākt, ka varētu nebūt kuģa pasažieru saraksta, kas savulaik bija ierasta prakse, arī uz prāmja "Estonia" pasažieru saraksta nebija.

Tā, piemēram, 2016. gada 1. decembrī Eiropas Padome pieņēma

vispārēju pieeju attiecībā uz diviem priekšlikumiem atjaunināt un pārskatīt kopīgos pasažieru kuģu drošības noteikumus. Grozījumos direktīvai par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem ietverti Eiropas Savienībā plašākie pasažieru kuģu drošības noteikumi, un ro-ro prāmju un ātrgaitas kuģu inspekcijās uzmanība tiek pievērsta drošības riskiem, kas raksturīgi šādiem kuģiem.

"Pasažieru kuģu drošība ir ārkārtīgi svarīga. Šodien mēs esam vienojušies par detalizētiem pasažieru kuģu drošības tehniskajiem noteikumiem, lai uzturētu augstu drošības līmeni un vienlaikus vienkāršotu šo noteikumu piemērošanu un uzlabotu inspekcijas. Turklāt valsts iestādes atgūs kontroli pār kuģu uzraudzību tajos gadījumos, kad tas ir lietderīgi vietēju darbības apstākļu dēļ. Es ceru, ka mūsu kopīgā apņemšanās uzlabot pasažieru kuģu drošību vainagosies ar ātru vienošanos ar Eiropas Parlamentu," EP viedokli pāda Slovērijas transporta, būvniecības un reģionālās attīstības ministrs un Padomes priekšsēdētājs Arpāds Ēršeks.

Vispārējā direktīvā par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem izklāstītas detalizētas tehniskās prasības, kurām kuģiem jāatbilst tādās jomās kā konstrukcija, stabilitāte un uguns aizsardzība.

UZZIŅAI

Pēc "Titānika" katastrofas, kas notika 1912. gadā, izstrādāja pirmo SOLAS līgumu, un kopš tā laika noteikumi ir daudzkārt pārskatīti – gan reaģējot uz kuģu avārijām, gan pateicoties proaktīvai esošo regulējumu analīzei.

IMO prasības nosaka, ka uz pašlaik ekspluatācijā esošajiem pasažieru kuģiem attiecas ļoti daudz noteikumu un standartu visos kuģu būves un darbības aspektos. Vairāku gadu laikā notikušie negadījumi ir kalpojuši par pamatu drošības prasību uzlabošanai, tostarp to prasību, kas attiecas uz ugunsdrošības pasākumiem, piemēram, evakuācijas ceļiem un ugunsdzēsības sistēmām, kā arī dzīvības glābšanas ierīcēm un iekārtām.■

Anita Freiberga

Kā dzīvot tehnoloģiju laikmetā?

Kā parasti iesākam savu dienu? Autotātiski tveram pēc viedierīcēm, lai aplūkotu, kas pa nakti varētu būt noticis, kādas jaunas ziņas iekritušas mūsu e-pastā, facebook, twitter, instagram vai vēl citos kontos. Tiklīdz esam atslēgti no globālā tīmekļa, mūs pārņem nez no kurienes uzradies nemiers, kas nereti jau robežojas ar izmisumu – ko darīt, esmu izslēgts no lielās spēles!

Sēžot pie auto stūres vai teātrī, galvā pulsē iegūtu refleksu izraisīta viena vienīga doma – kas TUR, sociālajos tīklos, šajā brīdī bez manis notiek? Ak, šausmas, es taču neturu roku uz pulsa! Esam ieguvuši piekļuvi globālajam informācijas laukam un pavisam nemanāmi zaudējam daudzas nesen vēl tik nepieciešamās zināšanas un iemaņas, un, piemēram, atzīstam, ka telefonā ir visa mūsu dzīve. Tieši tas pats notiek arī jūrā, tāpēc ļoti aktuāls ir jautājums, ko iesākt un kas notiks, ja, teiksim, GPS kļūmes dēļ pārtrūks sakari starp kuģi un krastu?

Kiberdrošības jautājums šodien ir viens no svarīgākajiem, par kuru spriež un diskutē jūrniecības industrija, kas īstenojusi virkni pasākumu, lai ārkārtas rīcības plānos, drošības vadības sistēmās un kuģu un uzņēmumu drošības plānos iekļautu arī pamatnostādnes par kiberdrošību.

Eiropas Kuģu kapteiņu asociāciju konfederācijas (*Confederation of European Ship's Masters Associations*, CESMA) priekšsēdētāja vietnieks kapteinis Dimitris Dimitrovs ir noraizējies par to, ka, domājot par kiberdrošību, ir ģēmti vērā daudzi aspekti, tikai ne kuģa apkalpes un katra tās locekļa mentalitāte. Viņš uzdod it kā retorisku jautājumu: "Vai esam gatavi rīkoties gadījumā, ja pazaudējam savienojumu ar tīklu un nevaram sasniegt adresātu? Es šeit nevēlos atkārtot visas tās vadlīnijas un dažādās procedūras, kas aprakstītas un uzskaitītas kompāniju darbības plānos, vairāk aplūkošu cilvēka faktoru. Diemžēl nākas atzīt, ka, paļaujoties uz tehnoloģiju iespējām, cilvēki zaudē tradicionālās prasmes, kuras vēl pavisam nesen tika izmantotas uz kuģa. Lūk, viens

neliels piemērs, kas raksturo situāciju. 2017. gada jūnijā vairāk nekā 20 kuģu Melnajā jūrā piedzīvoja kiberuzbrukumu. Par laimi, nekas traģisks nenotika, GPS sakari tika atjaunoti un viss atgriezās ierastajās slīdēs. Bet varēja notikt arī pavisam citādi, sekas varēja būt neparedzamas. Iedomājieties, kas notiktu, ja kuģis tuvotos ostai, bet nezinātu precīzas koordinātas. Vai ir alternatīva GPS sakariem un vai šodien komandtiltiņa virsnieki un jaunākās paaudzes kapteiņi spēj tradicionālajā veidā noteikt kuģa koordinātas un ātri pieņemt pareizo lēmumu, lai izvairītos no starpgadījumiem? Mūsdienku kuģniecības pasaulē daudzi vingrinājumi tiek veikti autotātiski vai pat ar attieksmi – tas ir tik ļoti viegli izdarāms, ka man nevajag trenēties, es to darišu, kad būs nepieciešams. Diemžēl dažādu incidentu un negadījumu izmeklēšana parāda, ka ir pietiekami daudz gadījumu, kad šķietami vienkāršas standarta situācijas var novest pie negadījumiem un sadursmēm pat skaidrā laikā un labas redzamības apstākļos tikai tāpēc vien, ka nav apzināta situācija un ir pietrūkušas tradicionālās prasmes, lai novērtētu situāciju, nekavējoties pieņemtu lēmumu un veiktu pareizas darbības. Daudzi domā, ka moderno tehnoloģiju laikmetā cilvēki ir pasargāti no negadījumiem, bet joprojām cilvēki iet bojā un notiek negadījumi, bet to iemesli ir triviālāki nekā pirms gadiem. 2017. gadā Tāļajos Austrumos kuģa virsnieku aplamas rīcības dēļ notika smaga sadursme starp lielu kara flotes kuģi un konteinerkuģi, kurā dzīvību zaudēja jūrnieki un radās milzīgi materiālie zaudējumi.

Kā uzlabot situāciju un samazināt incidentu risku cilvēka kļūdas dēļ?

Visticamāk, ka jāsāk ar pamatiem – ar jūrnieku izglītību un apmācību. Diemžēl tagad mācību process notiek pie datora, bez praktisko iemaņu iegūšanas. Mācību iestādes tau pa līdzekļus uz praktisko nodarbību rēķina. Kad es studēju, ikviens no mums spēja iezīmēt kuģa pozīciju uz papīra kartes, bet šodien tā

vairs nav. Pat tad, ja daži vecmodīgi profesori uzstāj, lai students apgūst šādas zināšanas, laika trūkuma dēļ izglītības procesā to nevar iespiest. Turklāt arī eksāmeni kļūst arvien vienkāršāki, veicami pie datora. Daudzi domā, ka uztraukumam nav pamata, jo uz kuģa taču ir kapteinis, uz kuru var pajauties. Dānijā nevalstiskās organizācijas ir veikušas visaptverošu pētījumu, kas parāda reālo situāciju uz kuģa: 75% sava darba laika kuģa kapteinis ir nodarbināts ar administratīvo pienākumu veikšanu, bet navigācijai atliek mazāk par 20%. Arvien vairāk jauno speciālistu uzskata, ka navigācija ir datorspēle, un diemžēl neapzinās, ka viņiem nav vairāk par vienu dzīvību. Mūsdienās vairākums kuģu kapteiņu jau ir no jaunākās paaudzes, un arī viņiem izzūd tradicionālās prasmes. Turpmāk situāciju vēl jaunāku padarīs tas, ka lielākā daļa kuģošanas uzņēmumu pieder rūpnieciski attīstītajām valstīm, bet kuģu apkalpes tiek komplektētas ar trešo valstu jūrniekiem.

Kas jādara, lai mainītu šo negatīvo tendenci?

Pirmkārt, diskutējot par kuģošanas vai vides drošības jautājumiem, nevajadzētu skatīties tikai finansiālā aspektā. Lai gan finanses ir ļoti svarīgas, tomēr, raugoties ilgtermiņā, nepietiekama izglītība un apmācība radīs milzīgas problēmas nākotnē. Ir nepieciešama drošības kultūra, un arī tradicionālo prasmju apgūšana kļūst arvien svarīgāka nozares nākotnei.

Varētu uzskatīt, ka autonomo kuģu koncepcija atrisinās šīs problēmas, un automatizācija un jaunās tehnoloģijas patiešām ir jāizmanto kā svarīgi instruments drošības uzlabošanai. Tomēr arī tad tradicionālajām prasmēm joprojām nebūs alternatīvas. Autonomo kuģu attīstītājiem būs jāpārzina tradicionālās prasmes, lai radītu nepieciešamos rīkus šādai kuģošanai, un šo kuģu vadītājiem tāpat vajadzēs tradicionālās prasmes, lai pienācīgi pārvaldītu visu procesu."■

Pēc "CESMA News" materiāliem

Brīdinājumi jūras nozarei

Norvēģijas Nacionālās drošības pārvalde (NSM), Norvēģijas Nacionālās kiberdrošības centrs (NCSC) un Norvēģijas Kuģu īpašnieku asociācija nākušas klajā ar paziņojumu, ka no 2019. gada jūnija reģistrēti globāla rakstura kiberuzbrukumi jūrniecības, kā arī naftas un gāzes nozares uzņēmumiem, tāpēc uzņēmumiem un organizācijām jābūt gataviem nepārtrauktai darbībai īstermiņā un vidējā termiņā. Tāpat NSM informē, ka NSM, Nacionālās kiberdrošības centrs un Kuģu īpašnieku asociācija vienprātīgi atzinušas, ka visa veida kuģi un kuģu īpašnieku sauszemes infrastruktūra var būt neaizsargāta pret kiberincidentiem jūrniecības nozarē, vēl jo lielāka drošība jāievēro kuģu īpašniekiem, kuri darbojas MARSEC 2 vai augstākajā līmenī.

Norvēģijas Nacionālās kiberdrošības centra analītiķi uzskata, ka uzbrukumu galvenais mērķis ir ASV, Eiropas un Tuvo Austrumu kompānijas, ko apliecina saņemtie ziņojumi par mēģinājumiem ļaunprātīgi iekļūt datu nesējos un veikt nelikumīgas darbības.

Krievija regulāri šmauc reģiona GPS

Kā liecina navigācijas datu analīze, Krievija ir pioniere satelītu navigācijas signālu viltošanā.

Analītikas un datu koplietošanas platforma (CAADS) veikusi pētījumus par drošības līmeni jūrā un atklājusi, ka Krievijas navigācijas signālu viltošana notikusi netālu no Krievijas un Krimas sensitīvajām teritorijām laikā, kad tur atradās augsta līmeņa ierēdņi. Tāpat novērojumi parādīja, ka šāda krāpšanās ar datiem ir notikusi arī Sirijā.

Datu analīze izgaismo problēmas, apdraudējumus un pat briesmas, kas saistītas ar paļaušanos uz globālās pozicionēšanas datiem un pozicionēšanas sistēmām, kuras darbojas visā pasaulē, jo pakalpojums var būt traucēts vai ietekmēts, kā rezultātā informācija var būt izkropļota vai nepatiesa.

Šādi uzbrukumi parāda satelītu navigācijas sistēmu ievainojamību, kā arī to, ka šādas darbības ir daudz izplatītākas, nekā varēja domāt. Vismaz 10–12 gadus parādās ziņas par dažādām navigācijas problēmām kuģiem, kuri atrodas netālu no Krievijas. Pētnieki atklājuši satraucošu ainu: desmitiem kuģu GPS signāli norādījuši, ka tie atrodas uz sauszemes vai ostā, kaut gan kuģi tobrīd bijuši tālu jūrā. Tā, piemēram, divu kuģu GPS uzrādījušas, ka tie atrodas Soču lidostā netālu no Soču olimpisko spēļu vietas, kas atrodas 12 jūdžu attālumā no ostas, kur patiesībā atradās abi kuģi. Analītiķi to dēvē par GPS masveida traucējumiem un izsaka aizdomas, ka tie ir saistīti ar nepatiesu GPS signālu apzinātu pār raidi, lai sniegtu nepareizus laika un vietas datus.

Jūrniecības nozare vēl tikai piedzīvo pubertāti

Analizējot analītiķu, pētnieku un praktiķu publicēto informāciju par jūrniecības nozares digitalizāciju, kāds publiski visai ironiski pajokojis: jūrniecības nozare beidzot izgājusi no digitālā zīdaļa fāzes un tikusi līdz digitālās pubertātes fāzei. Kad jūrniecības nozare sāka ieviest digitālo praksi un modernās tehnoloģijas, IT tika uzskatītas par darbību apgrūtināšanām izmaksām, nevis par kompānijas kuģošanas biznesa stratēģiju.

Savukārt, kad realizēja kuģu sistēmu modernizāciju, digitalizāciju, automatizāciju un sistēmu un tīklu savienošanu ar internetu, ar pietiekami lielu nopietnību neizturējās pret iespējamiem riskiem un draudiem. Pēc būtības nozare nebija digitāli pietiekami nobriedusi.

Digitalizācija ir ļāvusi sasniegt augstu darba efektivitāti, bet tā ir atvērusi arī Pandoras lādi – reāla apdraudējuma riskus, vispirms jau kiberuzbrukumu risku, kas kļuvis par problēmu, ko neviens vairs nenoliedz un kas nekavējoties un nopietni ir jārisina.

2018. gada jūlijā "COSCO Shipping Lines" kļuva par kiberuzbrukuma

upuri, kad tika nojaukti interneta savienojumi ar kompānijas biroju ASV. Bija vajadzīgs piecu dienu sprāgs darbs, lai aktivizētu ārkārtas plānā paredzēto sistēmu, kas ļāva COSCO atgriezties normālā darba ritmā. Un tas varēja notikt tik operatīvi tikai tāpēc, ka COSCO bija ņēmusi vērā "Maersk" incidentu 2017. gadā un bija īstenojusi pasākumus, lai mazinātu kiberuzbrukuma riskus un sekas.

2018. gada oktobrī Austrālijas prāmuju un aizsardzības kuģu būvētavu "Austral" skāra kiberuzbrukums, kas ielauzās kompānijas datu pārvaldības sistēmā. Aizdomas krita uz Irānas hakeriem, kuriem izdevās nozagt iekšējos datus, daļu no kuriem mēģināja pārdot melnajā tīmeklī, visticamāk jau ar mērķi izspiest naudu.

Šis un tamlīdzīgi incidenti parāda, cik ievainojama ir jūrniecības nozare. Mūdienu modernie kuģi ir aizvien vairāk automatizēti un aizvien atkarīgāki no programmatūrās balstītām vadības sistēmām, tāpēc kiberdrošības pārvaldība kļūst vēl svarīgāka par biznesu.

"Un neesat naivi," saka analītiķi. "Hakeri vienmēr būs soli priekšā. Jūsu uzdevums ir kļūt proaktīvākiem," pēc "NotPetya" uzbrukuma sacīja "Maersk" prezidents Džims Hagemans Snabe. "Radiet piemērotus ārkārtas rīcības plānus kibernegadījumiem, ieskaitot pat nepieciešamību izmantot alternatīvus darbības veidus."

BIMCO vadlīnijas par kiberdrošību kuģos iesaka, lai ārkārtas rīcības plāni un ar to saistītā informācija būtu pieejama arī neelektroniskā formātā, jo kiberincidenta gadījumā var tikt dzēsta informācija un izslēgtas sakaru sistēmas. Kamēr sistēmas pēc kiberuzbrukuma tika pārinstalētas, "Maersk" nācās atgriezties pie manuālajām sistēmām un risinājumiem, tāpēc speciālisti mudina padomāt par pavisam triviālu jautājumu: vai un kāpēc topošajiem jūrniekiem vajadzētu spēt strādāt arī ar parastajām kartēm? Izskatās, ka vakardiena ir un būs nepieciešama arī rītdienai. ■

ASV Krasta apsardze brīdina kuģniecības firmas par kiberuzbrukumiem

2017. gadā globālā kiberuzbrukumā bija skartas vairākas valstis – par datorsistēmu traucējumiem ziņoja Ukraina, Krievija, Dānija, Spānija. Toreiz nozares analītiķi uzskatīja, ka jūnijā hakeri uzbrukumā izmantojuši izspiešanas vīrusu, un eksperti pauda viedokli, ka tā ir tā saucamā “Petya” vīrusa uzlabota versija. Pēc līdzīga principa jau maijā bija uzdarbojies vīruss “WannaCry”, kas inficēja pāri par 200 tūkstošiem datoru vairāk nekā 150 valstīs. Par jaunu kiberuzbrukumu iespējamību brīdināja antivīrusa izstrādātājs “Kaspersky”. Pēc viņu rīcībā esošās informācijas, uzbrucēji visticamāk turpinās izmantot “Android” lietotnes pakalpojumu “Google Play”, lai piekļūtu datiem.

Cietušo vidū bija Ukrainas Centrālā banka, Ukrainas banka “Oschadbank”, Ukrainas energokompānija “Kyivenergo”, Krievijas naftas pārstrādes gigants “Rosneftj”, Kijevas Borispoles lidostas mājas lapa, Čerņobijas radiācijas monitoringa sistēma, Dānijas kuģniecības kompānija “Maersk”, britu reklāmas gigants “WPP”, Francijas industriālā grupa “Saint-Gobain”, ASV farmācijas uzņēmums “Merck”.

Vēlreiz par “Maersk” sāpīgo un pamācošo pieredzi

Blakus Kopenhāgenas ostas esplanādei atrodas kuģošanas giganta “Maersk” galvenā mītne ar ofisa telpām, veikaliem un pat iespaidīgo “Triple-E” konteinerkuģa lego maketu, pie tās ziemeļaustrumu spārņa improvizēta kuģa mastā plīvo Dānijas karogs. Viss liecina par kuģošanas milža pašapziņu, vērienu un pat šķietamu neievainojamību.

Bet 2017. gada 27. jūnija pēcpusdienā “Maersk” varenajā ofisā valdīja haoss, apjukums un izmisums. Datoru ekrānos ar sarkaniem burtiem parādījās uzraksts “Izslēgt datoru!”.

Žurnālists Edijs Grīnbergs, kurš tūlīt pēc kiberuzbrukuma mēģināja intervēt speciālistus, rakstīja, ka neviens “Maersk” darbinieks nevēlējās atklāt savu vārdu, arī “Maersk” IT administrators un vadošais speciālists, kurš nodarbojās ar programmatūras atjaunošanu gandrīz 80 tūkstošu darbinieku datoriem, sākot no ostām līdz loģistikas un naftas ieguves



kompānijām, 574 birojiem 130 valstīs visā pasaulē.

IT speciālisti atzina, ka bezpalīdzība bija šokējoša. “Es redzēju, kā datora ekrāns kļūst melns. Melns, melns, melns, melns,” IT administrators izmisis stāstīja žurnālistam. Datori bija neatgriezeniski bojāti, tos vairs nevarēja restartēt.

“Maersk” tīkls bija tik smagi sabojāts, ka IT darbinieki bija pilnīgi bezspēcīgi. Jūras gigants, kas bija atbildīgs par gandrīz 800 tirdzniecības kuģiem, tai skaitā konteinerkuģiem, kuri pārvadā miljoniem tonnu kravas un aizņem gandrīz piekto daļu no pasaules kuģošanas jaudas, bija izsists no ierindas.

Vīruss bija ļoti slīpēts, tas izplatījās automātiski, ātri, neatstājot pat mazākās izglāšanās izredzes. Kā atzina

IT speciālisti, līdz šim tāda jaunprogrammatūra vēl nebija redzēta. “Kad jūs to pamanījāt, jūsu datu centrs jau bija zaudēts,” teica “Cisco Talos” inženieris Viljams Kreigs, kurš analizēja “NotPetya” darbību.

“Maersk” bija pirmā kuģošanas kompānija, kas piedzīvoja tik liela mēroga kiberuzbrukumu, un tas ļoti spilgti izgaismoja iespējamās draudus pasaules kuģošanai, atgādinot, ka drošības nekad nevar būt par daudz. Vēl jo spilgtāk šis incidents parādīja un izgaismoja problēmu, jo uzbrukumā kapitulējis bija tāds milzis kā “Maersk”, kurš vienmēr ir ļoti nopietni domājis par drošību visos līmeņos.

Haoss valdīja “Maersk” termināļos ASV, Spānijas, Nīderlandes un Indijas ostās, simtiem automašīnu, konteineru, tai skaitā arī refrīeratoru ar

▶▶▶ 20. lpp.

▶▶▶ 19. lpp.

ātri bojājošos precī, kurus nevarēja pieslēgt energopadevei, drūzmējās gan ostās, gan pie ostu vārtiem. Kuģniecības IT vēsturē vēl nebija piedzīvota tik monumentāla krīze.

Piecus mēnešus pēc tam, kad "Maersk" bija reanimējusi savu IT sistēmu pēc "NotPetya" uzbrukuma, kompānijas prezidents Džims Hagemans Snabe piedalījās Pasauls ekonomikas forumā Davosā un pateicās visiem, kas piedalījās IT sistēmu atjaunošanā. Kompānijai



bija vajadzīgas desmit dienas, lai atjaunotu savu 4000 serveru un 45 tūkstošu personālo datoru tīklu, bet pilnīga sistēmas atveseļošana prasīja daudz ilgāku laiku. "Sešus mēnešus visu diennakti strādāja "Maersk" speciālisti, un tikai pateicoties viņu spējām un profesionalitātei, mēs varējām atgriezties normālā darba ritmā," sacīja Snabe.

Tagad "Maersk" IT sistēmu var uzskatīt par vismodernāko kuģošanas nozarē, jo zaļā gaisma tika dota itin visam, kas bija nepieciešams drošības palielināšanai. Snabe Davosā atklāja, ka "NotPetya" kompānijai "Maersk" izmaksājis no 250 līdz 300 miljoniem dolāru, bet daudz grūtāk ir aprēķināt tos zaudējumus, ko traucējumi "Maersk" darbībā radīja globālajās piegādes ķēdēs, kas savukārt skāra neskaitāmus ražotājus, radot jau miljardiem lielus zaudējumus. "NotPetya" bija ārkārtīgi sāpīgs, bet ļoti savlaicīgs un nozīmīgs modinātāja signāls," diskusiju panelī Davosā teica Snabe.

Dīvus gadus pēc "NotPetya" uzbrukuma kiberdrošības eksperti joprojām strīdas par neatklātajiem "NotPetya" noslēpumiem. Paliek jautājums, kādi

bija hakeru patiesie nodomi. Taču vienā jautājumā visi ir vienisprātis – šāds incidents var atkārtoties, pie tam vēl plašākā mērogā. Globālās kompānijas ir cieši saistītas un savienotas, informācijas aprīte ir pārāk sarežģīta, bet uzbrukuma laukums pārāk plašs.

"Johns Hopkins University's School of Advanced International Studies" profesors Tomass Rīds ir paudis viedokli, ka adekvātas un pienācīgas reakcijas trūkums uz kiberuzbrukumu draudiem ir gandrīz vai izaicinošs, lai šā-

di uzbrukumi turpinātos. "NotPetya" visiem atgādina, ka attālums šodien nav šķērslis, jo pasaule ir savienota.

Jūrniecības nozare joprojām pietiekami nenovērtē riskus

Jūrniecības nozare nav gatava cīņai ar kiberuzbrukumiem. Šādu neglaimojošu un arī satraucošu viedokli pauž kiberdrošības speciālisti, un par to arvien vairāk tiek publicēti materiāli gan zinātniskajos izdevumos, gan jūrniecības presē, gan arī diskutēts dažāda līmeņa konferencēs un īpaši rīkotos diskusiju paneļos. Kāds analītiķis pat atļāvās paust viedokli, ka jūrniecības nozare joprojām uzskata, ka pietiek ar pirmā līmeņa risinājumiem, lai cīnītos pret ceturta līmeņa draudiem un iespējamām uzbrukumiem.

Ceturta līmeņa uzbrukums ir ārkārtīgi sarežģīts un paredzēts, lai radītu globālus traucējumus politiskā, sociālā vai finansiālā labuma gūšanai. Un tie noziedznieki, kuri darbojas, lai iekļūtu kuģošanas nozares sistēmās, izmanto tieši ceturta līmeņa uzbrukumu. Precedents jau ir bijis,

kad tika radīts haoss un uzbrukumi 15 tankkuģu navigācijas iekārtām vienlaikus.

Kiberdrošības speciālista "Naval Dome" izpilddirektors Itai Sela brīdina, ka kuģi var izmantot par ļoti efektīvu ieroci, lai radītu haosu ostā vai arī ostu iznīcinātu. Kuģis, kura sistēmas atrodas kibernetizācijas kontrolē, var radīt piesārņojumu vai izraisīt sadursmi, to var izmantot par aizdedzināšanas ieroci. Ja kuģis nav nodrošināts augstākajā līmenī, iznākums var būt katastrofāls. "Stingri iesaku visām ostu iestādēm kontrolēt kiberuzbrukumu draudus, kas ir klātesoši ikvienā kuģī, kurš ienāk ostā," brīdina Sela.

IMO ir devusi kuģu īpašniekiem laiku līdz 2021. gada 1. janvārim, lai ieviestu kiberdrošības pārvaldību. Kuģu īpašniekiem ir jāsniedz informācija, kā tiek īstenota kiberdrošības pārvaldība, un, ja netiks novērsti pārkāpumi, kuģi aizzinās. IMO mērķis ir paaugstināt izpratni par to, ka kiberuzbrukumi ir īpaša veida risks, tāpēc tie jānošķir no vispārīgiem drošības riska novērtējumiem. Tam tiek paredzēta arī papildu apmācība. IMO, kuģu īpašnieki un klasifikācijas sabiedrības ir atzinušas BIMCO vadlīnijas kuģu drošībai.

Ļaunprogrammatūras turpina ievainot kuģus

2019. gada februārī liels tirdzniecības kuģis, kas bija ceļā uz Ņujorku, informēja ASV Krasta apsardzes dienestu, ka piedzīvo iespaidīgu kiberuzbrukumu, kas ietekmē kuģa sistēmas.

Krasta apsardzes ātrās reaģēšanas komanda konstatēja, ka ļaunprogrammatūra ir inficējusi kuģa sistēmas un ievērojami mazinājusi tā darba spējas. Par laimi svarīgākās kuģa vadības sistēmas nebija traucētas.

2019. gada 8. jūlijā ASV Krasta apsardzes militārā nodaļa izplatīja brīdinājumu tirdzniecības kuģiem, stingri iesakot uzlabot aizsardzību pret kiberuzbrukumiem: segmentēt kuģu tīklus, ieviest paroles, noteikt piekļuvi atsevišķām sistēmām tikai vienam lietotājam, uzstādīt pamata drošības aizsardzības sistēmas un regulāri veikt sistēmu tīrīšanu.

"Laikā, kad dzinējus kontrolē ar peles klikšķiem un pieaug paļaušanās uz elektroniskajām kartēm un navigācijas sistēmām, šo sistēmu aizsardzībai pret kiberdraudiem ir jābūt pienācīgā līmenī, tāpēc nodrošināties pret uzbrukumiem datorsistēmās ir tikpat būtiski, kā nodrošināties pret fiziskas piekļuves iespējām kuģim vai kuģa mehānikas ikdienas uzturēšana," teikts ASV Krasta apsardzes paziņojumā.

Eiropas Tīklu un informācijas drošības aģentūra, kas tagad pazīstama kā Eiropas Savienības Kiberdrošības aģentūra, 2011. gadā analizēja kiberdrošības stāvokli jūrniecībā un publicētajā ziņojumā atzina, ka izpratne par kiberdrošību jūrniecības nozarē ir zema vai tās vispār nav un ka gandrīz visi drošības pasākumi vērsti uz fizisku aizsardzību.

Sešus gadus vēlāk, 2017. gada 27. jūnijā, "NotPetya" tā pa īstam pamodināja jūrniecības nozari, kas līdz tam pavisam lēni un negribīgi bija virzījusies uz priekšu kiberdrošības jautājumos.

Kiprā bāzētās jūrniecības nozares IT risinājumu nodrošināšanas aģentūras "SOFTimpact" izpilddirektors Markuss Smits arī tagad ir pārliecināts, ka nozare joprojām nav gatava un nav darījusi visu, lai iespējami labāk nodrošinātos pret šāda veida uzbrukumiem.

"Tādi starpgadījumi kā, piemēram, "NotPetya" uzbrukums, noteikti notiks, tie var piemeklēt arī citas kuģniecības kompānijas un jebkuras citas nozares uzņēmumus," sacīja Smits. "Šajā sakarā kuģniecības nozare nav ne vairāk, ne mazāk neaizsargāta kā jebkurš cits globāls bizness."

Saskaņā ar IMO datiem vairāk nekā 90% pasaules tirdzniecības notiek pa jūras ceļiem, pateicoties kuģniecības ritmiskai un nepārtrauktai darbībai, un tas ir arguments, kas vēl jo vairāk šo nozari no uzbrucēju viedokļa nostāda potenciālā mērķa pozīcijā. Tā kā kuģu sistēmas ir atkarīgas no IT tehnoloģiju darbības, bet šīs tehnoloģijas ir viegli ievainojamas, kuģniecības nozare ir pakļauta liels riskam, kiberuzbrukumu rezultātā jūrnieki var zaudēt kontroli pār kuģiem.

Kuģa apkalpes locekļi pēc būtības ir neatkarīgi darba ņēmēji, kas pilda

reisa līgumu, un tieši salīdzinoši nelielgie darba līgumi apgrūtina jūrnieku apmācību. Parasti viņi pat nav iepazinušies ar konkrētās kompānijas drošības politiku, un patiesībā ir arī riskanti atklāt drošības politikas nianšes.

"Nav iemesla panikai, taču kiberriski ir jāapzinās un problēmas jārisina. Diemžēl daudzos kuģniecības uzņēmumos tie nav pienācīgi izvērtēti un nav veikti nepieciešamie drošības pasākumi," uzsver "SOFTimpact" izpilddirektors Markuss Smits.

Digitalizācija jūrniecības nozarē turpināsies un turpmākajos gados pārvērtīs kuģniecības darbību. Klātesošs un, visticamāk, pat dominējošs būs mākslīgais intelekts, kas optimizēs lēmumu pieņemšanu, reisu plānošanu un kuģu uzturēšanu. Zinātnieki pauž viedokli, ka nākotnē uz mākslīgā intelekta balstītas pozicionēšanas sistēmas ļaus kuģu kapteiņiem un tiltu komandām jau iepriekš prognozēt kuģa atrašanās vietas, kustības un manevrus, uzlabojot situācijas izpratni, lēmumu pieņemšanu un, visbeidzot, drošību.

Tā kā kuģu operācijas kļūst un kļūs aizvien sarežģītākas, robotus aizvien vairāk izmantos atbalstam un tādu uzdevumu veikšanai kā, piemēram, kravas apstrāde un inspekcijas grūti pieejamās vietās, ugunsgrēku dzēšana un korpusa tīrīšana. Robotu iesaistīšana kuģa operācijās, kuras parasti ietekmē laika apstākļi un vide, neapšaubāmi uzlabos darba efektivitāti un drošību, pazeminās izmaksas un samazinās vajadzību pēc darbaspēka uz kuģa.

Bezpilota kuģi, par kuriem tagad tik daudz tiek runāts, tuvākā vai tālākā nākotnē, visticamāk, kļūst par realitāti. Tā vismaz uzskata šīs idejas virzītāji un liela daļa zinātnieku, bet visai skeptiski noskaņoti ir pašreizējie jūrniecības praksiņi. Raugoties no inovāciju viedokļa, virzībā uz autonomo kuģošanu tieši digitālajām tehnoloģijām un risinājumiem būs arvien nopietnāka loma un vieta, un tas mudinās radīt drošākas, vienkāršākas un efektīvākas sistēmas. Un tieši tikpat viedas tehnoloģijas būs nepieciešams ieviest arī uz tūkstotiem parasto kravas kuģu, kuri arī turpmāk pārvietosies pasaules jūrās un okeānos.■

Kipra atvieglos kuģu reģistrēšanu

Lai paaugstinātu savu konkurētspēju, Kipras Kuģu reģistrs plāno atteikties no kuģu reģistrēšanas maksas. Kipras kuģniecības ministra vietniece Nataša Pīlides Kipras parlamenta Transporta komitejai sniedza informāciju par Ministru padomē apspriestajiem noteikumu projektiem, kas paredz nodevu noapaļošanu, grupēšanu un pirmās reģistrēšanas maksas atcelšanu. Par šīm izmaiņām politiķi balsos Kipras Jūras konferencē. Kipras reģistrs pašlaik ir trešais lielākais Eiropas Savienībā un vienpadsmitais lielākais pasaulē, ar Kipras karogu kuģu 1100 kuģu ar 24,4 milj. tonnu bruto tilpību.■

Arvien nopietnāk domā par digitalizāciju

Kompānijas "MAN Energy Solutions", "Daeewoo", "Shipping & Marine Engineering" (DSMS) un "HSD Engine" (HSD) parakstījušas vienošanos kuģu dzinēju sistēmu digitalizācijas jomā. Līgumā, kas parakstīts šā gada 11. jūnijā Kopenhāgenā, kā mērķis izvirzīts uzdevums radīt sistēmu stratēģiskai ilgtermiņa sadarbībai digitalizācijas jomā un jūras nozares pārejai uz digitalizāciju. Sadarbības partneri ir vienisprātis, ka šo pāreju vislabāk var īstenot, ja procesā iesaistās un tiek apvienoti arī kuģu būvētāji, projektētāji, ražotāji un eventuālie klienti.■

Pirātu aktivitātes nemazinās

Šā gada augustā tika saņemti astoņi ziņojumi par pirātu uzbrukumiem kuģiem, no kuriem divi klasificēti kā pirātisma incidenti, bet seši kā bruņotas laupīšanas gadījumi. Gadu iepriekš bija par vienu incidentu vairāk. Lai gan augustā nav reģistrēti kuģu vai apkalpes locekļu nolaupīšanas gadījumi, tomēr tiek paustas bažas, ka joprojām saglabājas apkalpju nolaupīšanas risks ar mērķi pieprasīt izpirkuma maksu. Tāpat pieaug pret velkoņiem vērsti incidenti Singapūras šaurumā, un augustā tādu bija trīs, savukārt citiem kuģiem uzbruka enkurvietās Indonēzijā, Dienvidķīnas jūrā un Vjetnamā. No janvāra līdz augustam saņemti ziņojumi par 44 incidentiem, no kuriem 40 faktiski bija uzbrukumi, bet četri uzbrukuma mēģinājumi.■

Jūrniecība mainās, autonomie kuģi lauž ceļu uz jūru

Pēdējo 25 gadu laikā jūrniecība ir tik ļoti mainījusies, ka tagad tā dzīvo un strādā pēc pavisam citiem principiem un standartiem, nekā tas bija vēl šķietami nesenā pagātnē. Cilvēki visā pasaulē arvien mazāk izjūt jūrnieku klātbūtni un vispār viņu esamību, neskatoties uz to, ka 90% no visām pasaules kravām pārvadā pa jūras ceļiem un šo darbu neveic neviens cits kā jūrnieks.

Ja kādreiz ostas pilsētās valdīja īsts jūrniecības gars – jūrnieki ielās un ostmalas krodziņos, īpaši jūrnieku veikaliņi, kuros tie iegriezās, lai iepirktos, tad tagad kuģošanas grafiks ir tik saspringts un intensīvs, ka jūrniekiem neatliek laika nokāpt krastā. Bet tajā pašā laikā divu kuģošanas kompāniju viena gada operatīvā darba analīze parādīja, ka vairāk nekā 40% no laika kuģi ir pavadījuši ostās un puse no šī laika nav bijusi produktīva, kam pamatā divi iemesli – ostas nestrādāja naktīs un brīvdienās, kā arī kuģi ostā ieradās ātrāk, nekā krāvēji bija gatavi darbam. Daudzviet problēmas sagādā arī kuģa un krasta komunikācija, kuģa operatori nepareizi prognozē kuģa ienākšanu ostā.

Ievērojami mainījies arī jūrnieku etniskais sastāvs. Britu, holandiešu, vācu vai amerikāņu jūrnieku skaits ir dramatiski samazinājies, viņu vietā stājušies indieši, filipīnieši, poļi un rumāņi. 65% no pasaules tirdzniecības kuģu apkalpēm ir starptautiskas – dažādu kultūru, reliģiju un valodu piederīgie, kas rada papildu slodzi gan izpratnes ziņā, gan savstarpējā komunikācijā

Priecē, protams, tas, ka kuģošana kļuvusi draudzīgāka videi. Piemēram, no 1972. līdz 1981. gadam pasaulē bija 223 lielas naftas noplūdes no kuģiem, bet pēdējo 10 gadu laikā šādu negadījumu skaits sarucis līdz 63.

2014. gads bija otrais pēdējo desmit gadu laikā, kad zaudēto kuģu skaits pasaulē nokritās zem atzīmes 100. Vairāk nekā 50% visu jūras apdrošināšanas pieprasījumu saistīti ar kuģa uzskriešanu uz sēkļa. Analītiķi uzsver, ka lielu risku rada jūras



virsnieku pārlietu lielā pašaušanās uz elektronisko navigāciju.

“Allianz Risk Consulting” analītiķis kapteinis Endrū Kinslijs: “Nepietiekama apmācība ir pamats pārlietu lielai atkarībai no e-navigācijas. It kā jau visas prasības jūrnieku sagatavošanā tiek pildītas un atbilst STCW standartiem, tomēr būtu nepieciešams jūras virsniekus sagatavot ne tikai atbilstoši pamatprasībām, bet daudz spēcīgākus un zinošākus, lai viņi nepieļautu, piemēram, nepareizu ECDIS interpretāciju un spētu izvairīties no ekspluatācijas kļūdām, kuru rezultātā notiek nopietni negadījumi ar dārgām un bēdīgām sekām. Ar nožēlu jāsecina, ka izaugusi jauna jūrnieku paauzde, kas uzticas tikai tam, ko redz uz ekrāna, bet nepaceļ acis, kur nu vēl palūkojas binoklī, lai redzētu, kas reāli notiek apkārt.”

Laikā, kad daudzi nozares speciālisti spriež, kā būtu labāk sagatavojami

jūras speciālisti jau esošajai tirdzniecības flotei, pasaulē plaši izvērsās autonomo kuģu nākotnes projektu izpētes process. Vairākas rūpnieciski attīstītas valstis veido pētniecības darba grupas un apvienības, lai nopietni ar to nodarbotos.

Ķīna, Austrālija, Somija, Norvēģija un vēl vairākas valstis jau izraudzījušās teritoriju autonomo kuģu izmēģinājuma braucieniem, bet citas, piemēram, Vācija un Dienvidkoreja, to plāno darīt. Dānija parakstījusi sadarbību e-navigācijas veicināšanā un modernu tehnoloģiju izstrādē. Japāna plāno 2025. gadā sākt izmantot bezpilota kuģus daudz lielākā apmērā, lai kompensētu jūrnieku trūkumu tirdzniecības flotē. Eiropā šo pētījumu pionieri ir Norvēģija, Somija un Apvienotā Karaliste, bet Ķīna jau 2018. gadā veica testa braucienus 771 kvadrātkilometru lielā jūras

teritorijā. Ķīnas bezpilota kuģu alianse plāno 2021. gada oktobrī uzsākt komerciālo bezpilota kuģošanu.

Jaunajos apstākļos, kādi jau šodien sāk veidoties, un iesāktais process, visticamāk, turpināsies, jūrniekiem ir svarīgi aptvert paradigmu maiņu, kas var radīt pilnīgi jaunu darbības lauku un jaunu perspektīvu, domājot par jaunajām kuģošanas tehnoloģijām, komerciālo kuģošanu un cilvēka darbu. Jau tagad var iztēloties, ka nākotnē ar kuģošanas nozari saistītais darbs būs vērsts uz augsta līmeņa problēmu risināšanu, tādu darba specifiku, kāda pašlaik vēl nav īsti izprotama.

Viens gan ir skaidrs: jau tagad vajadzētu saprast, ka pavisam savādāk būs jāsaprot termins *jūrnieks*.

Ja jaunajos apstākļos būs viegli iestiesies un strādāt jaunpienācējiem šajā biznesā, tad kompānijām, kas tagad atrodas tirdzniecības flotē, būs jāspēj elastīgi pārorientēties, gan aprīkojot savus kuģus, gan pārkvalificējot un attiecīgi apmācot arī jūrniekus.

"The Nautilus" 2018. gada pētījums atklāj kādu satraucošu faktu, proti, starptautiskās kuģošanas industrijas valstis tā aizrāvušās ar jauno tehnoloģiju, autonomo kuģu un digitalizācijas pētīšanu, ka gandrīz pilnībā novārtē atstāts, piemēram, cilvēka jautājums – kāds tad būs viņu speciālists, kā un kurš šo speciālistu sagatavos atbilstoši jaunajām prasībām un vajadzībām? Pavisam loģisks ir jautājums, kur radīsies tie, kas strādās ar šīm jaunajām tehnoloģijām.

Starptautiskā Transporta federācija (ITF) kopā ar Starptautisko Kuģu īpašnieku asociāciju (IFSMA) 2018. gadā izstrādāja dokumentu, kur astotajā priekšlikumā teikts: "Aizsargāt kuģošanas un jūras vides drošību no neregulētu darbību riska, no bezpilota kuģu, kas tiek vadīti attālināti un neatbilst esošajiem starptautiskajiem noteikumiem un kam nav atļauts darboties starptautiskajos maršrutos, kamēr nav izveidots attiecīgs starptautisks regulējums, sadursmes ar tradicionāli vadāmiem kuģiem."

"Nautilus" pētījumā vairāk nekā 80% aptaujāto jūrnieku pauž bažas,

ka kuģu automatizācijas rezultātā var zaudēt darbu. Jauno projektu virzītājiem jāapzinās, ka viņi sastapsies ar jūrnieku, tātad arī jūrnieku arodbiedrību lielu pretestību. Jau tagad arodbiedrības pauž viedokli, ka automatizācija tiek virzīta tikai ar vienu mērķi – uz strādājošo samazināšanas rēķina samazināt kuģošanas izmaksas.

Tomēr "Nautilus" pētījums arī atklāj, ka divas trešdaļas respondentu uzskata, ka jaunās tehnoloģijas varētu palīdzēt uzlabot kuģošanas



drošību un darba apstākļus, jo tādējādi būtu samazināta darba slodze, administratīvais slogs, būtu uzlabota kuģu profilaktiskā apkope un informācijas standartu nodrošināšana virsniekiem.

Jaunās tirdzniecības flotes izveide pasaulē vistiešākajā veidā ir atkarīga no pasaules ekonomiskās situācijas un attīstības tendencēm. Tāpat ārkārtīgi svarīgs jautājums ir jūrnieku skaits, flotes pieprasījums un jūrnieku piedāvājums tagad un nākotnē. Jau 2016. gadā ICS un BIMCO kopīgais pētījums par prognozēm saistībā ar pasaules tirdzniecības flotes pieaugumu nākamajos 10 gados un flotes pieprasījumu pēc jūrniekiem parādīja, ka turpinās pieaugt jūras virsnieku deficīts. Neskatoties uz darba apstākļu uzlabošanu, apmācības līmeņa celšanos un izglītības pieejamību, jau pēdējos piecus gadus ir vērojams jūras virsnieku skaita kritums. Tiek prognozēts, ka 2025. gadā jūrnieku deficīts sasnies 147 500, tātad būs par 18% mazāks nekā starptautiskā kuģošanas tirgus pieprasījums pēc jūras virsniekiem. Pētījums arī

parāda, ka augsti kvalificēti jūrnieki pāriet uz labi apmaksātu darbu krasta struktūrās. Attiecībā uz reitingiem tas atklāj, ka jau 2015. gadā pieprasījums ar piedāvājumu bija sabalansēts.

ICS/BIMCO pētījums liecina, ka pēc visoptimistiskākā scenārija pat hibrīdkuģu ienākšana flotē nespēs ievērojami mazināt jūras virsnieku deficītu. Un pēc visoptimistiskākā scenārija 2020. gadā tikai aptuveni 100 kuģu varētu būt automatizēti, taču tie nebūs lielgabarīta kuģi, pie-

devām tie būs piemēroti kuģošanai piekrastē, tāpēc nekādā veidā nevarēs ietekmēt starptautiskās jūras tirdzniecības piegādes.

Pēc optimistiskākā scenārija 2025. gadā aptuveni 1000 kuģu varētu būt autonomi vadāmi un vēl 2000 kuģu pusautonomi, taču nedrīkst aizmirst, ka tai pašā laikā būs vajadzīgi jaunas kvalifikācijas kuģu vadītāji, lai nodrošinātu šo kuģu darbību.

Teorētiski autonomo kuģu piedāvātās iespējas ir vilinošas, bet pagaidām vēl nav atrasts veids, kā autonomās sistēmas sadarbosies ar cilvēku kontrolētajām sistēmām, tāpēc riski pastāv un problēmas joprojām nav atrisinātas. Daudzi uzskata, ka tam būs nepieciešami vismaz 20 gadi.

Viens no pētījuma autoriem Kevins Testlirs uzskata: "Autonomie kuģi drīzāk var mainīt darba specifiku, nevis likvidēt darba vietas, un šajā gadījumā runa varētu būt par trīsdesmit līdz piecdesmit tūkstošiem jaunas kvalifikācijas speciālistu."

Sagatavoja Anita Freiberga

Liedz ieeju Parīzes saprašanās memoranda ostās

Sentkitsas un Nevisas karoga kuģim "Sara", kas 3. septembrī tika aizturēts Manfalkones ostā Itālijā, turpmākos trīs mēnešus liegta ieešana Parīzes SM ostās. Pēdējo divu gadu laikā kuģim tā bija jau trešā aizturēšana Parīzes SM reģionā.

2003. gadā būvētajam un Azerbaidžānas uzņēmumam "Sio Shipping" piederošajam kuģim tika konstatēti 20 pārkāpumi, kas saistīti ar navigācijas drošību un drošību uz kuģa, kā arī ar jūrnieku darba un sadzīves apstākļiem. Pieci no tiem bija pamats aizturēšanai. ■

Satelītsakaru tirgū jauns spēlētājs

Pēc ilgstošas saskaņošanas procedūras kompānija "Iridium Communications" saņēmusi oficiālu IMO atļauju strādāt GMDSS pakalpojumu jomā, ko plāno uzsākt 2020. gada 1. janvārī.

Tādējādi "Iridium" ir kļuvusi par otru lielāko GMDSS satelītu pakalpojumu nodrošinātāju aiz "Inmarsat", ko atzinusi IMO Kuģošanas drošības komiteja (MSC). 2019. gadā "Iridium" atklāja termināli – LT-3100 satelītsakaru sistēmu, kas paredzēta kuģošanas drošības nodrošināšanai. Sistēmai ir balss un datu nesēja iespējas ar 100% pārklājumu visā pasaulē, lai nodrošinātu savienojumu starp kuģi un krastu. Vēl "Iridium" gaida sertifikāta saņemšanu no Glābšanas koordinācijas centra (RCC) un Starptautiskās mobilo satelītu organizācijas (IMSO), kā arī šī sistēma jāintegrē Jūrniecības drošības informācijas (MSI) sistēmā. ■

Kurš iegūs, kurš zaudēs

Proгноzes liecina, ka degviela ar samazinātu sēra saturu maksās par aptuveni 30% dārgāk nekā pašreizējā. Saskaņā ar konsultāciju kompānijas "Drewry" datiem Singapūras ostā degviela ar samazinātu sēra saturu maksā aptuveni 560 dolāru par tonnu. Tomēr nozares dalībnieki brīdina, ka nevajadzētu šo cenu ņemt par pamatu, jo novembrī un decembrī ievērojami pieaugs pieprasījums, tāpēc nav izslēgta degvielas cenu maiņa. "Drewry" prognozē, ka 2020. gada pirmajā pusē cenas varētu būt visai nesaprotīgas, tās varētu stabilizēties un kristies 2021. gada beigās un 2022. gadā. ■

Pārkāpējiem aizliedz tuvoties ostām

Austrālijas Jūras drošības pārvalde (AMSA) ļoti strikti reaģē uz MLC konvencijā darba devējiem noteikto uzstādījumu pārkāpumiem un vispirmām kārtām, protams, uz darba algas savlaicīgu neizmaksāšanu. Tā, piemēram, Panamā reģistrētajam kuģim "Fortune Genius" un Honkongā reģistrētajam "Xing Jing Hai" aizliegts attiecīgi 12 un 18 mēnešus pat tuvoties Brisbenas ostai.

AMSA inspektori saņēma sūdzību no Starptautiskās transporta darbinieku federācijas, un pārbaudē atklājās, ka operators "New Fortune Genius Management" kuģa "Fortune Genius" apkalpei nav samaksājis algu no aprīļa līdz augustam, pavisam aptuveni 100 tūkstošus dolāru. Pārbaudē tika konstatēti gan kuģa ekspluatācijas, gan starptautisko tiesību pārkāpumi, arī tas, ka kuģa īpašnieks operē ar diviem algas kontiem: vienā uzrāda



algas apmēru, kas apkalpei būtu jāmaksā, otrā – cik faktiski samaksāts.

Otra kuģa apkalpei algas nebija izmaksātas aptuveni 140 tūkstošu dolāru apmērā. ■

Būvē modernāko LNG prāmi pasaulē



Prāmis "Wasaline", ko pašlaik būvē Somijas "Rauma Marine Constructions" kuģu būvētavā, varēs lepoties ne tikai ar pašu modernāko navigācijas un sakaru sistēmu, bet arī ar jaunākajiem risinājumiem degvielas patēriņa samazināšanai. Tam būs

hibrīdpiedziņa un jaudas pārvaldība, tas varēs darboties ar LNG un bioLNG degvielu, tā kļūstot par vienu no efektīvākajiem un videi draudzīgākajiem kuģiem pasaulē. Kuģim būs par 50% mazāks CO2 izmešu apjoms nekā pašreizējiem prāmiem. ■

Lēmumi jāpieņem katram pašam

Ar ANITU ŠĶINUMU tiekamies tieši pirms viņas brauciena uz lidostu, lai dotos kārtējā reisā. Par kuģa stūrmani Anita nostrādājusi piecus gadus un savu izvēli nekad nav nožēlojusi. Tomēr viņas ceļš uz jūru nosaucams drīzāk par nejaušu.

"Beidzot 12. klasi, radās jautājums, ko darīt tālāk. Biju jau iesniegusi dokumentus RTU Ķīmijas fakultātē, kad ieraudzīju reklāmu par studijām Latvijas Jūras akadēmijā. Mani ieinteresēja studiju programmas, arī tas, ka, beidzot akadēmiju, iegūšu profesionālā bakalaura grādu, bet, pats galvenais, perspektīvas – pēc studijām noteikti būs darbs. Bija viens šķērslis – studiju maksa. Jau zināju, ka Tehniskajā universitātē būšu budžeta grupā, bet akadēmijā togad bija tikai 20 budžeta vietu. Tomēr iekļuvu budžetā arī akadēmijā. 1. septembrī aizgāju uz akadēmiju un vispār nesapratu, kur atrodos. Par laimi, man bija istabas biedrene, kura visu jau bija izpētījusi un zināja, kas kur atrodas, tad es visu laiku staigāju viņai pa pēdām!" atceras Anita.

Uzsākot mācības, Anita sapratusi, ka nonākusi pilnīgi jaunā un nepazīstamā pasaulē. Pirmā apjaušana par to, kas vispār ir jūra un jūrniecība, radusies pirmajā praksē, kuras laikā viņa nonākusi uz kompānijas "Tallink" prāmja, taču pa istam sapratusi, kas viņu sagaida, tikai otrās prakses laikā kompānijā "Anglo-Eastern". Šajā kompānijā Anita strādā joprojām.

"Tikai otrās prakses laikā sapratu, ka patiesībā neko nesaprotu. Jūrnieki runā, es nesaprotu. Viņi visu laiku piemin "ģedu", es domāju: nu ko viņi ņemas par to vectēvu? Jābrauc uz kuģi, bet es pat nezinu, ko ņemt līdz. Vēlāk jau tu apjēdz, ka uz kuģa ir gan velas mazgājamā mašina, gan tīrīšanas līdzekļi, gan ēdiens... Kad kļuva par trešo stūrmani, bija vēl trakāk. Aizlidoju, mani, protams, lidostā sagaidīja, aizveda uz kuģi un pateica – pēc 20 minūtēm sākas tava sardze! Un tad tu paliec viena ar sardzes matrozi. Tā laikam jūtas kaķēns, kuru iemet ūdenī un kuram pašam jāsaprot, kā izpeldēt malā. Neizpeldēsi – nogrimsi. Uz pirmā kuģa, kur strādāju par stūrmani, kapteinis bija ar pārliecību, ko viņš



nemaz neslēpa, ka sievietes uz kuģa nes nelaimi. Ātri sapratu, ka man viss ir jādara mazliet labāk, nekā to pašu izdarītu stūrmanis vīrietis. Vīrietim sīkas kļūdas piedod, sievietei – nekad. Vienmēr kāds pajautās: bet kāpēc tu to tā darīji? Nu jā, tu jau esi sieviete!" stāsta Anita.

Savu darba gadu laikā viņa sapratusi, ka sievieti stūrmani grūtāk pieņemt nevis pārējiem virsniekiem, bet tieši klāja komandai, vecajiem "jūras vilkiem", kuri nespēj samierināties ar domu, ka sieviete viņiem kaut ko mācīs. "Parasti saku: es jums neko

nemācu, es daru savu darbu un gribu, lai jūs darāt savējo."

"Lai cik dīvaini tas izklausītos, bet es esmu novērojusi, ka vīriešiem vairāk nekā sievietēm patīk patenkot, paklačoties. Ja tu esi vienīgā sieviete uz kuģa, tad skaidrs, ka tiksi apspriesta un aprunāta. To vienkārši nevajag ņemt galvā. Uz kuģa vispār nav vietas nekādām sievišķīgām izpausmēm, piemēram, uz kādu par kaut ko apvainoties. Dari savu darbu, un viss. Ieklausies, ko tev saka, bet aizmirsti sliktu, atceries labo!" skaidro Anita.

Viņa uzsver, ka, strādājot par stūrmani, ir ļoti svarīgi, lai varētu palauties uz kuģa komandu. Taču jāsaprot, ka cilvēki ir ļoti dažādi – cits nosvērts un mierīgs, cits ātri "uzvelkas", citam pietiek ar īsu komandu, citu vienmēr jāpārbauda, vai viņš ir sapratis. "Man paveicās divus gadus strādāt ar vienu un to pašu komandu, tad jau bija sajūta, ka tā ir mana otra ģimene. Tagad daļa komandas ir nomainījusies, atkal jāsaprot, kāds kurš ir. Protams, ļoti daudz ir atkarīgs no kapteiņa. Profesionālā ziņā visi kapteiņi tiešām ir augstākās klases speciālisti, īsti *profi*, no kuriem ļoti daudz var mācīties. Taču tīri cilvēciskā ziņā viņi ir

▶▶▶ 26. lpp.

►►► 25. lpp.

dažādi. Gadās, ka kapteinis nav labā omā un noteikti sabojās noskaņojumu arī visai komandai. Tas ir smagi. Tagad dodos uz savu kuģi un zinu, ka ir nomainīts kapteinis. Es viņu nepazīstu, esmu tikai dzirdējusi nostāstus. Taču braucu ar pārliecību, ka gan jau būs labi. Kāds vecākais mehāniķis man reiz teica: Anita, tu esi pārdzīvojusi to un to, tev jau vairs nav, par ko uztraukties, tu ar visu tiks galā!”

Anita strādā par otro stūrmani, viņai ir arī kapteiņa vecākā palīga sertifikāts, taču jāgaida, kad atbrīvosies kāda vecākā palīga vieta. “Esmu visu laiku strādājusi uz *heavy lift* kuģiem, ja tagad gribētu pāriet, piemēram, uz tankkuģi, atkal viss būtu jāsāk no gala, no trešā stūrmaņa, un to man negribētos. Man patīk mans darbs. Kādreiz paskatos uz savu kuģi no krasta un nodomāju: ārprieks, es taču to milzīgo monstru vadu! Citreiz esi uz kuģa, velkas mākoņi, nāk vētra, un tad saproti – tas kuģis, pat vislielākais, patiesībā taču ir tikai tāds puteklītis pret dabas spēkiem. Man laiks uz kuģa nekad nevelkas. Kad nokāpju krastā, saplānoju –jāizdara tas un tas, bet, kad viss ir izdarīts, tad velk atpakaļ uz kuģi. Gribas uz tiltiņa, gribas savas sardzes un to īpašo darba režīmu. Uzkāpjot uz kuģa, visas problēmas paliek krastā, ir tikai jūra, es un mans darbs.”

Gadās, ka reisa laikā visus četrus mēnešus tā arī neiznāk nokāpt no kuģa krastā. Bet ne vienmēr: “Esmu skrējusi maratonu Singapūrā, esmu kāpusi kalnos Meksikā, braukājusi ar kvadracikliem un motocikliem, esmu apciemojusi savus radniekus, kuri dzīvo ārzemēs, ir daudz laba, ko atcerēties.”

Anita atzīst, ka nekad nav bijusi uz vietas sēdētāja, arī atpūta, atgriežoties mājās no kārtējā reisa, viņai var būt tikai aktīva un rosīga: “Es dejoju tautas dejas, tā man ir sirdslieta. Pagājušā vasarā piedalījos simtgades Dziesmu un deju svētkos, nodejoju gan lielkoncertu “Māras zeme”, gan “Vēl 100 gadu dejai”. Te gan man nākas saskarties ar sieviešu nenovīdību, un to var arī saprast – ir meitenes, kas nākušas uz mēģinājumiem mēnešiem ilgi, bet es atbraucu mājās no jūras un uzreiz varu “ielēkt” un nodejot labāk nekā



Anita Jūras akadēmijas izlaidumā.



Jūras akadēmijas airēšanas sacensībās, meiteni komandas kapteine ir Anita.



Uz kuģa komandtiltiņa.



Ar *heavy lift* kuģi fonā.

viņas. Taču tas ir tāpat kā ar vīriešu nenovīdību darbā – es neņem galvā un daru to, kas man patīk, ko protu un varu labi izdarīt. Kad esmu Latvijā, skrienu “Stirnu buku”, skrienu maratonus, braukāju ar moci – man ir motocikls “Honda”. Man ir arī divi lieli suņi, kuri mani gaida mājās, un liels dārzs. Darba pietiek. Aizbraucu arī uz ārzemēm atpūsties, tikai esmu sapratusi, ka ārpus darba man nepatīk lidot ar lidmašīnu, jo lidostas ir tik ļoti nogurdinošas. Labāk braucu uz tuvākām valstīm, bet ar mašīnu. Kad esmu mājās, stāstu tuviniekiem par savu darbu jūrā, kaut gan zinu, ka viņi mani nevar saprast, jo paši to visu nav redzējuši un piedzīvojuši. Visādi kuriozi gadās, piemēram, es pieminu tiltiņu, bet man prasa: vai tas ir tāds kā īsts tilts uz kuģa?”

Atrodies Latvijā, Anita ir izmēģinājusi roku arī pasniedzēja darbā, lasot lekcijas Latvijas Jūras akadēmijā, un pārliecinājusies, ka šis darbs nav viņai piemērots. “Esmu strādājusi ar pirmo, otro un trešo kursu. Pirmais kurss nesaprot, ko un kāpēc es stāstu, jo viņi kuģi vispār nav redzējuši. Otrais kurss gatavojas iet praksē, tāpēc viņus nekas cits neinteresē. Savukārt treškursnieki ir atgriezušies no prakses un nu jau visu zina un uzskata, ka vairāk neko mācīties nevajag. Lielākā nelaime ir tā, ka studenti negrib domāt, viņi nemēģina saskatīt sakarības, izdarīt secinājumus. Diemžēl jāatzīst, ka studentiem trūkst mērķtiecības. Es atceros sevi studiju gados – tiecos pēc zināšanām un zināju, ko vēlos sasniegt. Mums vispār bija fantastisks kurss, visi, kas pabeidza, strādā jūrā, visi ir otrie stūrmaņi, trīs jau vecākie palīgi.”

Nereti kolēģi jūrnieki, kuriem aug meitas, prasa Anitai, vai var meitām iedot viņas telefona numuru, lai viņa izstāsta, ko nozīmē sievietei strādāt uz kuģa. “Es saku: tu taču pats redzi, vai tad nevari izstāstīt? Taču neatsaku, ja meitenes interesējas, pastāstu par savu darbu, par to, kāda ir situācija uz kuģa, ar ko jāreķinās. Padomus gan nekad nedodu un neko neiesaku. Uzskatu, ka to nedrīkst darīt, jo katram pašam ir jātieks skaidrībā ar sevi, pašam jāpieņem lēmumi un pašam jāatbild par savu dzīvi. Tā ir mana pārliecība,” uzsver Anita Šķinuma.■

Sarma Kočāne

Mani notur jūra un Latvija

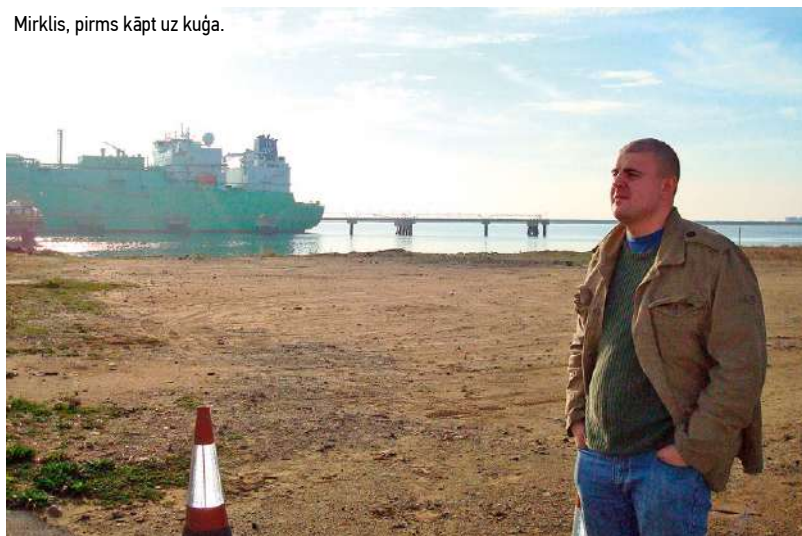
Saruna ar ULDI OZOLU brieda jau ilgāku laiku. Viņu ievēroju jau tad, kad viņš studēja Latvijas Jūras akadēmijā, patiesībā topošo speciālistu nemaz nevarēja nepamanīt – viņš bija aktīvs, nevairījās kāpt tribīnē un paust savu viedokli arī tad, ja zālē sēdēja jūrnieceb nozares autoritātes. Starp citu, arī tagad nekas nav mainījies, Uldis ir savas profesijas un savas valsts patriots, viņam ir viedoklis, pieredze, arī krietna paškritikas deva, drosme paust savu viedokli un būt opozīcijā, par ko nācies arī ciest. Mehānika – tā bijusi skaidra izvēle un pārliecība, ko Uldis nevienu savas dzīves mirkli nav nožēlojis.

Kad jautāju viņam, kāpēc tāda izvēle – Jūras akadēmija, un kāpēc tieši mehānika profesija, Uldis atzīstas, ka, pirms nākt uz interviju, par to jau domājis un pārcilājis savus papīrus un fotogrāfijas. 1997. gadā laikrakstā "Diena" bijusi reklāma, ka LJA uzņem studēt gribētājus, un tas nostrādājis. Savukārt mehānika profesiju izvēlēties tāpēc, ka no mazām dienām bija noņēmis ar tehniskām lietām, pēc 9. klases vienu gadu Zviedrijā mācījies par automehāniķi. Tas sakrita ar laiku, kad traģiski nogrima prāmis "Estonia", un notikušais tik skaudri uzrunāja jauniešu, ka atkal un atkal lika domāt par jūru, bet punktu uzlika tolaik Latvijas televīzijā demonstrētais seriāls "Rēdereja". Tā nu Kolkā un Pitragā uzauģušais Uldis Ozols, kurš bija sapņojis kādreiz tāpat vien iekuģot līci, bet nopietni savas profesijas saistību ar jūru nebija apsvēris un par LJA līdz tam neko nebija dzirdējis, nu pēkšņi aptvēra – kuģa mehānika profesija ir tas, kas viņam vajadzīgs.

"Jūras akadēmija tolaik vēl bija Kronvalda bulvārī, bet ar pirmo piegājienu sekmju dēļ akadēmijā netiku iekšā," Uldis ir atklāts. "Gaidot nākamā gada uzņemšanu, izmācījos par mērnīku. Tagad iekrē, kad no Rīgas lidoju uz kuģi un lidmašīna paceļas gaisā, atceros to laiku, kad vadīju lidostas pirmā termināļa ģeodēzijas projektu, bet tas bija tikai interesants starpposms ceļā uz jūru."

Uldis neslēpj, ka kopumā sekmes nav bijušas pašas labākās, bet tikai ar vienu piebildi: "Man nav problēmu ar domāšanu, vienkārši neredzu jēgu bāzt galvā nevajadzīgas lietas, tās mācījos tikai nepieciešami minimālā apjomā, tik vien, lai nokārtotu eksāmenu, bet to, kas mani patiesi

Mirklis, pirms kāpt uz kuģa.



interesēja, apguvu ar novērtējumu "izcili". 1997. gadā atšķirībā no šodienas tika uzņemtas divas pilnas mehāniķu grupas. Lai tiktu iekšā akadēmijā, gāju uz sagatavošanas kursiem, krietni piemācījos matemātiku, fiziku un angļu valodu. Kad Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā rektors Bērziņš akadēmijas pirmā kursa studentiem izsniedza apliecības, viņš ironiski pajokoja, ka apliecības tagad gan saņem visi, bet visi jau neizturēs un pēc pirmā semestra atsijāsies. Taču tā nebija, mēs turējāmies. Kam bija mērķis un kas gribēja, tas izturēja," saka Uldis. "Bija draugi, kas aizgāja no akadēmijas un atkal atgriezās, jo tajā laikā akadēmija bija vienīgā iespēja, kā tikt pie izglītības un darba diploma. Tagad ir dažādi moduļu kursi un viss ir savādāk. Pirmie atsijājās pēc pirmās jūras prakses, jo saprata, ka tas nav priekš viņiem. Ar tām praksēm gāja traki, bija problēmas vispār tikt jūrā, vienalga, uz kāda peldoša līdzekļa,

kaut kambīzē, ka tikai jūrā. Patiesībā jau mēs nemaz nezinājām, uz ko un uz kuriem gājām, jo līdz praksei daudziem vienīgais priekšstats par kuģi bija akadēmijas mācību kuģis "Veidenbaums", kas stāvēja piestātnē. Piedevām akadēmijai bija savi principi, pēc kuriem studenti tika sadalīti un nonāca praksē. Man paveicās, kursa biedrs atteicās, un es viņa vietā nokļuvu uz "Latvijas kuģniecības" kuģa "Tālava", kam tas bija pēdējais reiss pirms nodošanas sagriešanai. Tur nu es ieguvu pieredzi visam mūžam."

Vēlos zināt, vai tolaik "Latvijas kuģniecība" skaitījās laba prakses vieta. Uldis uzskata, ka viss atkarīgs no cilvēka ambīcijām: ja bija ambīcijas nopelnīt naudu, tad ne, bet, ja bija ambīcijas iegūt gan labu, gan sliktu dzīves pieredzi, tad tā bijusi laba prakses vieta. Izsaku aizdomas, ka otrajā kursā diezin vai daudzi tādās

▶▶▶ 27. lpp.

kategoriņās domā par savām ambīcijām, bet Uldis man nepiekrīt, jo cilvēkam deviņpadsmit gadu vecumā ir gan ambīcijas, gan galva uz pleciem.

Konstruktīvais opozicionārs

Uldis Ozols jau studiju laikā atšķīrībā no citiem, kuri neapmierinātību ar akadēmijā notiekošo izteica vien šaurā draugu lokā vai noklusēja, savu viedokli pauda skaļi un publiski, arī Latvijas Jūrniecības savienības kopsapulcēs. Kā pats saka, ne jau tāpēc, lai kritizētu, bet gan ar domu meklēt risinājumu, kā uzlabot, darīt labāk, lai sasniegtu vairāk. "Savulaik daudz esmu kritizējis akadēmiju, ne viss bija pieņemams, bet tolaik pats svarīgākais tomēr bija tas, ka, pateicoties akadēmijai, tu vispār varēji tikt jūrā, citas iespējas jau nebija."

Uldis uzskata, ka akadēmijas studenti, vismaz uz mehāniķiem tas noteikti attiecas, daloties tādās kā divās daļās: vieni no tehnikas neko nesaprot un visu cītīgi mācās no grāmatām, bet otri jau kopš bērnības ir darbojušies ar tehniku, tāpēc lietas, ko māca no grāmatām, jau sen ir apguvuši praksē, un mācību process viņiem šķiet neinteresants. Vieniem ir tehniskā domāšana, bet otri zina visas formulas. "Starp citu, šodien jūrā strādā tieši tie tehniski domājošie džeki, un tieši viņi ir superintendanti un vecākie mehāniķi," saka Uldis "Tagad, pēc piecpadsmit gadiem, skumīgākais tomēr ir tas, ka no mūsu divām akadēmijas mehāniķu grupām reti kurš vairs iet jūrā. Pats gan neplānoju nākt krasta darbā. Visiem saku, ka krastā var strādāt, ja ir veselības problēmas vai arī tas ir mans ofiss."

Starp teoriju un praksi

Kopš 2005. gada Uldis strādā jūrā un neslēpj, ka nav pabeidzis Jūras akadēmiju. Ceturtā kursa beigās sapratīs, ka tas viņam nav tik svarīgi. "Vēl pavisam nesen sazvāņijos ar bijušo kursa biedri, kura ļoti labi mācījās, bija pabeiguši Rīgas 1. vidusskolu, tagad ģimnāzija, bet es tolaik biju tāds kā divnieku karalis. Tagad abi jau krietnu laiku esam nogājuši jūrā, ieguvuši pieredzi, un sekmīga ir bijusi arī mūsu profesionālā jūras karjera. Kad bijām studenti un arī



tagad mūsu viedoklis sakrīt – ar to, ko mācīja un arī šobrīd māca akadēmijā, ir par maz. Nevar mehāniķi sagatavot, zīmējot kaut ko uz tāfeles. Lai gan iegūts bakalaura grāds, pēc būtības jaunais speciālists nav ne šis, ne tas – nav nekāds zinātnieks un arī ar rokām nemāk strādāt. Kad mācījos 4. kursā, jūrskolā trūka pasniedzēju, un mani palīdzēja pamācīt par dzinējiem un citām tehniskām lietām. Vienīgais mācību līdzeklis jūrskolā bija melnā tāfele un krīts, cita nekā."

Tomēr neatlaižos un tincinu, kāpēc gan studijas nav pabeigtas, jo būtībā jau Uldis Ozols nav cilvēks, kurš iesātko atstāj pusratā. "Kad biju studentu padomes priekšsēdētājs,

uzliku veto mācību maksas pacelšanai, kam sekoja mājiens, ka varu savākt savas mantas un lasīties. Fizikā bija palicis parāds un vēl kādā priekšmetā, kad man pateica – pie komisijas tiksimies. Bija skaidrs, kas sekos. Un tieši tobrīd man piedāvāja darbu, tāpēc nolēmu, ka neiešu vairs ģemties. Vēlāk gan profesors Cimdanskis, pie kura bieži gāju parunāties, teica: "Beidz mulķoties, pabeidz studijas!", bet neesmu to izdarījis, lai gan pagājušajā gadā atjaunojos akadēmijā studijām neklātienē. Savulaik man bija palicis tikai viens nenokārtots priekšmets, bet tagad, pēc izmaiņām mācību programmās, tādi jau ir seši. Uz mācību iestādi cilvēks taču iet gūt zināšanas, bet, kad redzu, kā viss notiek, nolaižas rokas, jo esmu saskāries ar absurdu situāciju. Piecpadsmit gadus esmu gājis jūrā, bet man, pirmajam mehāniķim, pasaka, ka jāiziet kadeta grāmata, jo pietrūkst viena kredītpunkta. Eju uz kuģi un prasu vecākajam mehāniķim: "Paklau, vai vari man iedot kadeta grāmatu?", bet čifs ir nesaņemšanā: "Pag, kāds tev sakars ar kadetu?" Saprotu, ka burts paliek burts, bet jēga tam maza. No vienas puses ir tāds kā akmens uz pleciem, jo neesmu dabūjis augstskolas diplomu, bet redzu, ka manā dzīvē tas neko nemainīs, tāpēc man vairs nav ambīciju pabeigt akadēmiju. Par mani kā profesionāli ir perfekta atsauksmes, pat ja neesmu pabeidzis akadēmiju, eju uz paaugstinājumu."

Kompānija, kurā Uldis strādā, ir paziņojusi, ka tā neuzticas nevienam augstskolas diplomam un nevienam mācību kursu sertifikātam, kas izsniegts ārpus kompānijas mācību centra. Darba devējs aprēķināja, ka apdrošināšanas gadījumi izmaksā daudz dārgāk nekā sava mācību centra izveidošana, lai sagatavotu savus jūrniekus tādā līmenī, kāds atbilst kompānijas standartiem un prasībām. Lekcijas šajosursos lasa pasaules līmeņa profesionāļi, un, kā saka Uldis, tās ir augstākā līmeņa personības. "Iesākumā mēs, protams, spurojāmies pretī, jo kurš gan vēlas savā atvaļinājumā braukt un mācīties kaut kādosursos, bet kompānija maksā un diktē savus noteikumus, un tad tu saproti, ka šīs kompānijas prasības ir pamatotas," saka Ozols.

Kāds tad ir tas darbs jūrā?

Lai palīdzētu studentiem labāk izprast, kā studiju procesā iegūtās zināšanas izmantot praksē, kā arī pilnīgotu studentu izpratni par mūsdienu jūrniecības nozares attīstības tendencēm, Latvijas Jūras akadēmijā izveidota mentoringa programma, ko atbalsta Jūrniecības savienība, un Uldis Ozols, būdams atvērts sabiedriskām aktivitātēm, bija gatavs savā jūrnieka darba pieredzē dalīties ar akadēmijas studentiem. "Mentoringa programmā topošie jūrnieki uzdod jautājumus par darbu jūrā. Atbildot uz jautājumiem, saku, ka vienas domas par darbu jūrā ir tad, kad tu esi viens, bet situācija mainās, kad jārēķinās ar otru cilvēku un ģimeni. Neslēpju, ka jūrā strādā ļoti daudz nelaimīgu cilvēku, ka nereti ģimenes jūk un brūk. Esmu tik daudz redzējis studentus no visas pasaules, tāpēc varu teikt, ka viss ir atkarīgs no katra cilvēka paša. Ja ir iedots darba tikums, tad viss kārtībā, bet, ja cilvēkam ir ap trīsdesmit, bet man viņam ir jāatgādina, ka pēc tualetes jānomazgā rokas, tad ko no viņa vispār var gaidīt un kāda būs šā cilvēka attieksme pret darbu? Kad uz kuģa praksē atnāk kadeti, es viņiem visiem uzdodu vienu jautājumu: vai tas, ko esi izvēlējis darīt, interesē tevi pašu vai kādu citu, varbūt vecāki piespieda? Ja pašu interesē, tad es tev tiešām palīdzēšu visu saprast un apgūt, bet, ja tas vajadzīgs taviem vecākiem, tad varam formāli ierakstīt, ka prakse ir izieta. Katram pašam ir jāspēj atbildēt uz jautājumu: ko es vēlos sasniegt? Bija gadījums, kad students uz kuģa pakārās. Izrādās, vecāki maksāja par dēla studijām un vēlējās, lai viņš kļūst par jūrnieku, bet viņš pats to negribēja, un tad vēl kapteinis bija aizrādījis, ka kaut kas nav izdarīts, un rezultātā cilvēks pakārās. Kam to vajadzēja?"

Uldis uzskata, ka akadēmijā topošos speciālistus psiholoģiski nesagatavo darbam jūrā, tāpat kā nemāca strādāt ar cilvēkiem. Kāds no testiem ir parādījis, ka aptuveni astoņdesmit procenti no Jūras akadēmijas studentiem psiholoģiski nav gatavi darbam jūrā. "Jāsaprot, ka reāli tas ir cietums, tikai cilvēks tur nonāk labprātīgi, bet studiju laikā to neviens nesaka," savu viedokli pauž Uldis. "Par sevi varu teikt, ka man



Pirmais mehāniķis uz LNG kuģa "Sonangol Sambizanga".

ir vienalga, kuģis jauns vai vecs, jo man ir svarīgi, lai uz tā būtu normāli cilvēki, taču pēdējā laikā arvien vairāk ir tādu, par kuriem rodas jautājums, vai viņiem ir izziņa no psihiatra. Tā ir nopietna un reāla problēma. Nežēlīgi! Ja neesi mentāli stiprs, cilvēku reāli samaļ. Īpaši grūti ir tad, kad cilvēks nonāk augstākā amatā un viņam ir jāvada padotie. Daudzi to nespēj, trako, kliez, taču

no tā jau nekas nemainās. Nedod dievs, ja rodas avārijas situācija, kurā vari aizmirst savu vārdu, bet tev ir jāpaliek mierīgam, savāktam un jāreaģē adekvāti. Mums uz kuģa bija labs vecākais mehāniķis, kurš nespēja komunicēt ar cilvēkiem, nevienam neko nevarēja pateikt un neprata sevi prezentēt. Lielie bosi viņam deva pusgadu, lai iemācās

▶▶▶ 29. lpp.

komunicēt. Mūs neinteresē, ka tu esi labs profesionāls mehāniķis un lieliski pārzini savu darbu, tavos darba pienākumos ietilpst vadīt cilvēkus, bet tu to nespēj. Tāds bija darba devēju uzstādījums. Šo komunikāciju un prasmi sevi prezentēt māca speciālos kursos.

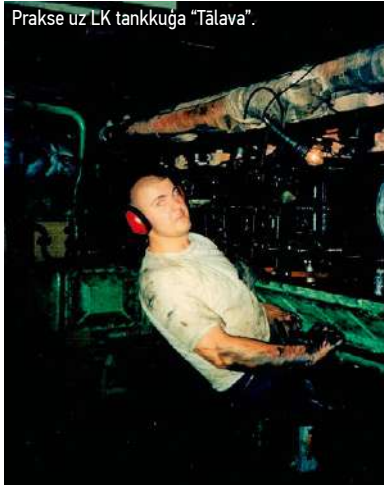
Uz kuģa, uz kura strādāju, kapteinis un vecākais mehāniķis strādā kā viens vienots mehānisms, un ir prasība, ka augstākajiem virsniekiem uz kuģa jāspēj radīt tāda atmosfēra, lai apkalpe labi justos. Piedevām jāņem vērā, ka tā ir daudznacionāla apkalpe. Savulaik akadēmijā pasniedzēji, kuriem nebija reālas prakses, mums teorētiski stāstīja, kā tas varētu būt – strādāt ar filipīniešiem un ķīniešiem. Tagad, kad jau n-tos gadus strādāju kopā ar dažādu tautību cilvēkiem, varu teikt, ka ne tuvu nav tā, kā akadēmijā stāstīja. Patiesība ir tikai viena, un jāievēro viena elementāra lieta – jārespektē vienam otru, bet to arī tagad nemāca.

Kamēr Latvijā vēl nebija ieviestas moduļu programmas un jaunie jūrskolas izglītības standarti, Latvijas Jūras akadēmijas diploms bija vienīgā iespēja tikt līdz vecākā mehāniķa vai kapteiņa amatam. Tolaik es, gandrīz beidzis akadēmiju, darba tirgū biju vienā līmenī ar citu valstu jūrskolas absolventu, un tikai tāpēc, ka viņš, piemēram, ir no Anglijas, kur ir cita izglītības sistēma. Mūsu akadēmijas absolventi, kuri, augstskolu pabeidzot, saņēma zelta pulksteni, darba tirgū nostājās vienā līmenī ar citas valsts vienkāršas jūrskolas beidzējiem.”

Pasaules likumsakarības

Kad dažādu ekonomisko apsvērumu dēļ daudzi angļu jūrnīki bija palikuši bez darba, Anglijā tika pieņemts lēmums, ka kruinga kompānijām darbā jāņem jūrnīki ar angļu vai skotu pasi, pārējie varēja būt brīvi. Uldim un vēl dažiemi viņa Latvijas kolēģiem paveicās, jo viņi amerikāņu kompānijā, kuras kruings ir Anglijā, bija sākuši strādāt vēl pirms šī politiskā un stratēģiskā lēmuma pieņemšanas, bet pēdējo piecu gadu laikā no Latvijas šajā kompānijā neviens vairs nav ticis iekšā, jo tas ir lobijs visaugstākajā līmenī.

Prakse uz LK tankkuģa “Tālava”.



Ulda Ozola matroža laiks.



“Kad savulaik man piedāvāja strādāt kompānijas kadetu programmā, painteresējos, vai varēšu programmā ņemt arī studentus no Latvijas Jūras akadēmijas, uz ko atbilde bija noliedzīga. Ja es kaut ko jēdzīgu nevaru izdarīt savējiem, tad šāds projekts mani pilnībā neinteresēja. Sazinājos ar akadēmijas studentiem un ieteicu pašiem uzrakstīt pieteikumu kadetu programmai, uz ko viņi visi saņēma atteikumu ar motivāciju, ka kaut kas īsti neatbilst kompānijas prasībām. Protams, tā ir diezgan apšaubāma motivācija, jo mūsu akadēmijas programmas taču ir akreditētas un starptautiski atzītas, patiesais iemesls ir sava darba tirgus aizsardzība un savu jūrnīku lobijs – tāpat nozares stratēģija,” uzskata Ozols.

Kā pārlēkt pāri pīļu dīķa latiņai?

Arī Latvijas jūrnīcības sabiedrība šogad ķērusies pie jaunas jūrnīcības politikas veidošanas. Stratēģija – tā mums ir ļoti nepieciešama. Notiek diskusijas, kādai vajadzētu būt šai politikai, lai mēs būtu moderna valsts ar modernu un uz nākotni vērstu jūrnīcības nozari. Par šo tematu runājot ar Uldi, kurš vairākus gadus bijis ārā no Latvijas aprites, vispirms nākas dzirdēt nopūtu – mēs joprojām esam pīļu dīķis. “Joprojām te nekas daudz nav mainījies. Varbūt ir jānomainās paaudzēm, lai viss notiktu savādāk? Varbūt būs savādāk, kad strādās cilvēki bez padomju atmiņas un pieredzes? Varbūt mani bērni te ienesīs kaut ko jaunu? Taču pašlaik nav nedz redzējuma, nedz vēriena, nedz arī uzdrīkstēšanās.

Atgriežoties no ārzemēm pēc dažādiem semināriem, gribas jautāt – kas te neiet kopā? Pie mums viss tā bremzējas, bet tur lietas notiek! Kad mūsējiem stāsti par pasaulē dzirdēto, te visu noliedz – kādas mulķības, tā nav! Ja labi padomā, Singapūra taču ir tikusi tālāk nekā mēs. Daudzas lietas, protams, nevar salīdzināt, bet daudz tomēr var mainīt ar attieksmi un izpratni. Runāt un spriest var bez gala, bet laiks iet un nekas nemainās.

Pirms gadiem piecpadsmit LJS kopapulcē diskutēja un jautāja: kur ir jaunie? Būtu labi, ja katrs seniors uz LJS atvestu vismaz vienu jauno, bet pa šiem gadiem tā arī nekas nav mainījies. Robertam Gailītim ir entuziasms, bet cik ilgi viņam tā pietiks? Viņš pabeidza studijas ārzemēs un, lai gan tur bija visai vilinoši un labi apmaksāta darba piedāvājumi, tomēr atgriezās Latvijā. Taču cilvēks viens pats nevar to vezumu pavilkt. Mums ar Robertu ir bijušas daudzas idejas, un es, protams, varu Robertam palīdzēt, cik manos spēkos, bet manos plānos neietilpst pārnākt krasta darbā, jo es vēlos strādāt jūrā. Jūrā iešu, kamēr mani iznesīs ar kājām pa priekšu. Bija piedāvājums strādāt krasta darbu Londonā, bija arī piedāvājums no Singapūras, bet es tam visam pateicu nē, paldies, tas nav man. Mani notur jūra un Latvija. Esmu Latvijas patriots, un mājas ir mājas. Mani kolēģi no Latvijas, un

nekrīt svarā, vai tas krievs, baltkrievs, ukraiņis vai latvietis, visi saka vienu un to pašu – Latvija ir mūsu mājas, un es vienmēr gribu mājās. Mēs, jūrnieki, jau visu nopelnīto investējam Latvijā, četras piecas ģimenes pelna naudu no tām iespējām, ko dod viens jūrnieks.”

Maizei ir arī garoza

Tāpat kā jebkurai darbam, arī jūrnieka darbam ir savas tumšās pušes, un Uldis piesauc darbu pirātu rajonos. “Tad reizēm sev uzdošu jautājumu, vai man to vajag. Bet viss jau ir atkarīgs no tā, cik nopietni kompānija rūpējas par savu kuģi un saviem jūrniekiem. Mūsu kompānija par to visu domā tiešām nopietni, piedevām mums ir tik liels kuģis, ka tam nemaz nav viegli tikt klāt, ja ejam pilnā gaitā, to darīt ir bīstami. Un tomēr, kad notiek mācības un klāt ir drošībasnieki, pat mācību situācijas rada spriedzi. Spriedze ir arī tad, kad ir pārlidojumi uz kuģi vai mājup, īpaši, ja tas notiek Āfrikas valstīs, Indonēzijā vai Indijā. Kādu manu kolēģi, piemēram, ielika Kongo cietumā, jo kaut kas nebija kārtībā ar dokumentiem, un tas nu gan nav nekāds joks. Ja Rīgā notiek kāds pārratums, to nekādā gadījumā nevar salīdzināt ar incidentu Kongo. Kolēģi, kuri bija piedzīvojuši pirātu uzbrukumu Nigērijā, vienā mirklī bija nosirmojuši un pateikuši nē darbam jūrā. Kamēr tu pats to neesi piedzīvojis, par notiekošo ir viens viedoklis, bet, kad kaut kam tādām nākas iziet cauri un izjust uz savas ādas, viss mainās.”

Būtu pavisam neloģiski, ja es kā žurnāliste neuzdotu mūžseno un tik triviālo jautājumu par jūras romantiku, kuru allaž piesauc vecākās paaudzes jūrnieki, bet ne īpaši izceļ jaunie. Uldis saka, ka viena romantika ir tad, kad tu no krasta skaties uz jūru, bet pavisam savādāk izskatās, no jūras raugoties uz krastu. Pats par romantiku vairāk esot domājis pirmajā jūras praksē, bet, kad profesionāli jādara darbs, tad romantika aiziet otrā plānā. Tagad, kad kuģi ostā izkrauj un iekrauj diennakts laikā, visu kontraktu var nostrādāt, nenokāpjot krastā. “Un tad, kad puse ekipāžas jūdžas nost, arī nav prātā domāt par romantiku,” teic Uldis. “Ir gadījies, ka tev klūp virsū ar nazi, un tad tu nedomā, vai jūrā ir kāda romantika,



Uz kuģa pie svētku galda.



Kuģis “Berge Arzew”, uz kura Uldim Ozolam sākās profesionālā jūrnieka gaitas.

bet prātā iešaujas doma, vai tev to visu vajag. Diemžēl notiek arī tā, bet kopumā jau dzīvot un strādāt var.”

Uldim ir nepieciešamais cenzs, lai no pirmā mehāniķa kļūtu par vecāko, bet daudzi nemaz nevēlas būt par vecāko mehāniķi, jo tad ir jāklūst par tādu kā starpnieku starp krasta ofisu un kuģi, un tās problēmas, kas gāžas pār vecākā mehāniķa galvu, esot visai nopietnas. No ofisa bieži vien nāk tik stubli jautājumi, ka atliek tikai nobrīnīties, bet no vecākā mehāniķa prasmes komunicēt ar krasta ofisu ir atkarīgs, vai viņš par savu darbu savāks plusus vai mīnus. “Vecākais mehāniķis viens neko nevar, viņam ir nepieciešama laba komanda, zinošs un uzticams pirmais mehāniķis, tikai tad tu vari mierīgi dzīvot. Tas ir komandas darbs, bet ar uzticēšanos arī var būt problēmas, jo nekad nevar zināt, ko atsūtīs darbā, un raksturojums uz papīra par cilvēku jau neko nepasaka. Ir labi,

ja komandā ir cilvēki, ar kuriem kopā jau strādāts, par kuriem zini, ko viņi prot un var. Mūsu kompānijā ik pa laikam kapteini un vecāko mehāniķi rotē, lai neiesēžas vienā vietā. Patiesībā ir tāda sajūta, ka tev visu laiku seko. Uzticas, bet pārbauda. Strādājot uz kuģa, vienmēr jāņem vērā nacionālās īpatnības. Viskrātiskākie, piemēram, ir norvēģi, bet horvātiem ir savas dīvainības. Ja tu neesi no viņa pilsētas vai ciema, par paaugstinājumu vari aizmirst un gadiem to gaidīt. Uz kuģa reiz biju tādā komandā, kur visi bija horvāti, un, lai gan es pierādīju sevi darbā, viņi mani diez kāpēc tomēr uzskatīja par krievu spiegu. Tagad gan daudzi no viņiem man ir kļuvuši ļoti draugi.”

Iedzimtais jūrnieka gēns

Sarunas laikā atkal un atkal atgriežamies pie Jūras akadēmijas un Latvijas jūrniecības politikas. Var just,

▶▶▶ 32. lpp.

▶▶▶ 31. lpp.

ka Uldim Ozolam šie jautājumi nav vienaldzīgi, viņam no sirds gribētos, lai lietas grieztos uz labo pusi. "Žēl, ka akadēmijai nav pievilksanas spēka, jo tie, kas šeit studējuši, maz komunicē savā starpā, nav tāda īsta patriotisma, bet gribētos, lai būtu. Tāpat gribētos, lai Jūras akadēmija kļūst dinamiskāka un modernāka. Piemēram, Novikontas koledžai ir jauns skatījums uz lietām, cilvēki visu dara ātri un rīkojas izlēmīgi. Biju desmit dienu kurss Īrijas Jūras akadēmijā, kur ir tieši tādi paši studenti kā pie mums, bet tur ir tāda materiālā bāze, un, kas vēl svarīgāk, tur ir jūtams cilvēka faktors – ieinteresēti pasniedzēji, bet mūsu akadēmijā var just daudzu pasniedzēju neieinteresētību. Kā jau teicu, man bija nelieļa pasniedzēja darba pieredze LJA jūrskolā, kur nebija pilnīgi nekādu uzskates līdzekļu, tāpēc rakstīju visām lielajām kompānijām, kas ražo dzinējus, un jautāju, vai var atsūtīt kādu plakātu, piemēram, ar dzinēju šķērsgrizumā. Atsaucība bija milzīga, spēju tik staigāt uz pastu pēc jauniem sūtījumiem. Jautāju akadēmijā, vai var iedot kādu rāmīti, kur šos plakātus ielikt, bet ar to bija nepārvaramas problēmas. Tolaik vēl nevienam nebija laptopu, kā tas ir tagad, tāpēc šādi uzskates materiāli bija ļoti noderīgi."

Sarunas laikā aizdomājos, kas Uldim liek būt tādām nemiera garam. Atbilde, visticamāk, rodama senču gēnos – no vecāsmātes vectēva mantotajās jūrnieka asinīs. Viņš bija kuģa kapteinis, kuram jau divdesmit piecu gadu vecumā piederēja kuģa daļas, ko mūsdienās sasniegt nemaz nevar. "Viņš bija no Pitraga un mācījās Mazirbes jūrskolā," stāsta Uldis. "Pirmajā jūrniecības enciklopēdijā ieraudzīju viņa vārdu, sāku izjautāt vecmammu, atradu vēstules un bildes, daļu no kurām nodevu muzejam."

Vecā kapteiņa mājā dzīvo Uldis ar ģimeni. Tās ir mājas, kas stabili stāv jūras krastā, kā saka Uldis, tās stāvēs vēl gadus divsimt. Un sauks mājās jūrnieku Uldi Ozolu, kur viņu gaida ģimene, lai viņš brīvā brīdī pārmaiņus pēc no krasta varētu lūkoties jūrā. ■

Anita Freiberga

Arodbiedrība sakārto darba vidi

Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība (LTFJA) ir Latvijas Brīvo arodbiedrību savienības (LBAS), Starptautiskās Transporta darbinieku federācijas (ITF, Londona), Eiropas Transporta darbinieku federācijas (ETF, Brisele), kā arī Baltijas valstu pastāvīgi darbojošos komiteju locekle. Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrībā ir vairāk nekā seši tūkstoši biedru. LTFJA prezidents IGORS PAVLOVS uzskata, ka tas ir tīri solīds skaits, tomēr vienmēr varētu vēlēties vēl lielāku jūrnieku aktivitāti un interesi par savu tiesību aizsardzības deleģēšanu arodbiedrībai.

"Ja paskatās uz Eiropas valstīm, redzams, ka jaunu biedru piesaistīšana arodbiedrību kustībai ir diezgan problemātiska, nemaz nav tik viegli pārliecināt cilvēkus stāties arodbiedrībā," atzīst Igors Pavlovs. "Ir divi veidi, kā mēs varam aizstāvēt un cīnīties par savām tiesībām. Pirmais – to var darīt katrs pats: esmu pietiekami gudrs un kompetents, tāpēc man nav vajadzīgs neviens, kas pārstāvētu manas tiesības vai ar kuru kopā gribētu to darīt. Daudzi arī netic, ka kopā panākumi varētu būt labāki. Otrs veids ir darīt to ar arodbiedrības palīdzību, bet te, protams, ir jautājums, kā pārliecināt jūrniekus par nepieciešamību stāties arodbiedrībā? Viņi daudz laika pavada jūrā, un tā ir pavisam cita domāšana. Te labs piemērs varētu būt šāds: autobusā brauc daudz cilvēku, iekāpj kāds huligāns un uzmācas vienam no pasažieriem. Pārējie to vēro, bet neiesaistās, jo huligāns jau mani neaiztiec. Mēs it kā visi esam kopā, un tomēr katrs par sevi."

Latvijā tikai desmitā daļā no aptuveni deviņsimt tūkstošiem strādājošo ir arodbiedrības biedri, un tas šķiet dīvaini, jo sabiedrība kopumā nav īpaši apmierināta ar saviem darba devējiem, ar atalgojuma apmēru, darba drošību un garajām darba stundām, tāpēc arodbiedrība varētu būt labākais veids, kā uzlabot un kontrolēt situāciju darba tirgū.

Pasaules jūrniecības prese diezgan daudz apraksta situācijas, kad jūrnieki ir bijuši neaizsargāti, ir bijušas pārkāptas viņu tiesības, viņi nav saņēmuši darba samaksu vai vispār atstāti bezpalīdzīgā situācijā. To ir piedzīvojuši arī Latvijas jūrnieki, pamatā ierindas personāls, un tad jūrniekiem ir nācies meklēt palīdzību tieši pie arodbiedrības.

Kopīgums uztur kārtību kuģošanas biznesā

Starptautiskajā tirdzniecības flotē uz vairāk nekā 50 tūkstošiem kuģu strādā vairāk nekā miljons jūrnieku no visas pasaules, tāpēc loģisks ir jautājums, kas pārstāv tirdzniecības flotes jūrnieku intereses. Igors Pavlovs ir pārliecināts, ka tā ir diezgan aktīvi strādājošā jūrnieku arodbiedrību kustība, piemēram, Latvijā, Vācijā, Zviedrijā, Horvātijā, Filipīnās, Korejā un vēl daudzās valstīs, kas visas kopā veido Starptautisko Transporta darbinieku federāciju jeb saīsināti ITF. "Pateicoties ITF, uz daudziem pasaules kuģiem darbojas kopīgums," saka Pavlovs. "Bet bieži vien jūrnieki nemaz īsti neizprot kopīguma jēgu un nenovērtē, cik tam ir svarīga loma. Cilvēks domā, ka kopīgums ir tādi kā darba noteikumi, ko izgudrojis darba devējs, bet patiesībā kopīgums ir dokuments, kas tiek parakstīts starp divām pusēm – arodbiedrību un darba devēju. Ja nav arodbiedrības, nav arī iespējams noslēgt kopīgumu, un paliek vien līgums starp darba devēju un darbaņēmēju. Jūrnieki parasti paraksta darba līgumu, kurā ir norādīts vārds, uzvārds un, iespējams, arī atalgojums, bet zemāk maziem burtiem rakstīts: pārējie nosacījumi saskaņā ar kopīgumu. Reizēm cilvēks šim punktam pat nav pievērsis uzmanību, bet kopīgums darbojas un aizstāv viņa intereses. Bet iedomāsimies, kas notiktu, ja starp darba devēju un darbaņēmēju nebūtu arodbiedrības, kas regulē abu pušu attiecības, un kā jūrnieks varētu aizstāvēt savas tiesības. Uz katru jūrnieka iebildumu kuģa īpašnieks var teikt: atvaino, durvis ir vaļā, ja nepiekrīti nosacījumiem, vari meklēt citur izdevīgākus. Labi, teiksim, ka līgums ir noslēgts, bet kā lai jūrnieks atrod palīdzību

un atbalstu situācijā, ja darba devējs nepilda savas saistības? Viņš ar savu problēmu atkal ir palicis viens. Piemēram, bijušās "Latvijas kuģniecības", tagad kuģošanas kompānijas LSC trīsdesmit četri kuģi ir zem mūsu koplīguma, un mēs visus jautājumus risinām operatīvi, taču nevajadzētu domāt, ka koplīgums ir kāds automātiski parakstāms dokuments. Tā nav, jo katru koplīguma punktu mēs izrunājam, izdiskutējam un parakstām vien tad, ja esam vienojušies par labāko variantu mūsu jūrniekiem. Ir reizes, kad diskusijas par katru ciparu un nosacījumu notiek diezgan augstos toņos. Vislielākās diskusijas, protams, ir par darba algām, īpaši tas attiecas uz ierindas jūrniekiem, jo kuģu īpašnieki saka, ka viņi var aizpildīt šīs darba vietas ar trešo valstu jūrniekiem. Arodbiedrībai visu laiku jādomā, kas mūsu jūrniekam ir vissvarīgākais – darba alga vai darba vieta. Es uzskatu, ka tā tomēr ir darba vieta, jo garantē noteiktu ienākuma līmeni. Lai arī tas nav tāds, kādu mēs visi vēlētos, cilvēks tomēr neatrodas bezdarbnieku rindās. Vienmēr ir jāatceras, ka mūsu ierindas jūrnieku vietas var aizņemt filipīnieši, trešās pasaules valstu jūrnieki.

LTFJA ir laba sadarbība ar kompāniju "Tal-link", kuras divi kuģi reģistrēti zem Latvijas karoga un uz kuriem strādā mūsu jūrnieki, ar kompāniju "Stolt", kā arī ar citām kuģošanas kompānijām, ar kurām esam noslēguši koplīgumu, kas attiecas uz tiem Latvijas jūrniekiem, kuri strādā uz šo kompāniju kuģiem zem dažādiem karogiem. Kas attiecas uz jūrnieku sadzīves apstākļiem, tad tie lielā mērā ir sakārtoti, lai gan vienmēr var vēlēties uzlabojumus, bet galvenais jautājums ir jūrnieku sociālā aizsardzība, īpaši ņemot vērā to, ka viņi strādā uz lēto karogu kuģiem."

Lietišķas sarunas lietišķā gaisotnē

Igors Pavlovs stāsta, ka parasti tieši gada nogales arodbiedrībai ir intensīva darba pilnas, jo tad ir pienācis laiks pārslēgt koplīgumus ar daudzām kompānijām un kuģu īpašniekiem. Liela daļa koplīgumu tiek noslēgti, pamatojoties uz principiem, par kuriem panākta vienošanās IBF foruma (*International Bargaining Forum*) ietvaros, kura dalībnieki ir ITF un IMEC. Kad līguma termiņš ir beidzies, puses pārskata darba nosacījumus un, ietverot jaunus nosacījumus, koplīgumi tiek pārslēgti uz četriem gadiem – no 2019. gada janvāra līdz 2022. gada decembrim.

2018. gada 21. novembrī arodbiedrību apmeklēja pārstāvji no ITF un Starptautiskās



Igors Pavlovs, LSC valdes priekšsēdētājs Roberts Kirkups un Andrejs Zvaigzne.

jūrnieku darba devēju padomes (IMEC). Pārrunas vadīja LTFJA prezidents Igors Pavlovs, no ITF puses piedalījās federācijas jūras operāciju nodaļas vadītājs Džons Kaniass, IMEC pārstāvēja organizācijas priekšsēdētājs un "V-Ships India" izpilddirektors kapteinis Raješs Tandons, IMEC izpilddirektors Frančesko Gargiulo, pārstāvis no kompānijas "Columbia Shipmanagement Cyprus" Andreass Andreou. Kā novērotāji klāt bija kompānijas "Hanza Marine Management" izpilddirektors Aleksandrs Goridjko un personāla menedžere Jūlija Mickeviča. Tikšanās laikā tika apspriesti Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības koplīguma nosacījumi, veiktas izmaiņas jūrnieku labklājības un darba apstākļu uzlabošanai, kā arī saskaņotas minimālās algu likmes nākamajiem diviem gadiem, bet ar SIA LSC pārstāvjiem apsprieda jauna koplīguma pārslēgšanu uz nākamajiem četriem gadiem.

Uz valsti nevajag dusmoties, katram pašam jābūt atbildīgam par sevi

Tos darba un sadzīves apstākļus, kādi ir šodien, nekādā ziņā nevar salīdzināt ar tiem, kādi bija pirms gadiem divdesmit pieciem trīsdesmit. Jūrnieki strādā, saņem algu, pēc kontrakta beigām atpūšas krastā, slēdz jaunu kontraktu, šķiet, nav nekādu problēmu. Jūrnieks samaksā arī valsts nodeikto iedzīvotāju ienākuma nodekli, un viņa sirdsapziņa ir tīra, cilvēks naktī var mierīgi gulēt. Līdz laikam, kad pienāk pensionēšanās vecums un jūrnieks pēkšņi attopas, ka nav maksājis sociālo nodekli, un tad gan naktīs viņu moka bezmiegs. Kā saka Igors, arodbiedrība vienmēr ir mudinājusi

jūrniekus neatlikt uz vēlāku laiku to, par ko vajadzētu domāt laikus. Trīsdesmit un četrdesmit gadu vecumā šķiet, ka pensija vēl ir aiz kalniem, bet gadi paskrien ātri, un, kad pienāk sešdesmit pieci, atklājas bēdīga aina. "Pie manis atnāk cilvēks un saka: Igor, es visu mūžu esmu nostrādājis jūrā, vai tu zini, cik lielu pensiju es saņemšu no valsts? Jā, es zinu, ļoti maz, sešdesmit vai septiņdesmit eiro. Un cilvēkam ir aizvainojums uz valsti, jo viņš nesaprot, kā tas var būt. Cilvēks pat neapver, ka no četrdesmit gadiem divdesmit astoņus viņš nostrādājis pilnīgi citā situācijā, valstī, kurā ir pavisam citi likumi, nekā tas bija kādreiz. Es viņam saku, ka šodien katram Latvijas iedzīvotājam ir iespēja brīvprātīgi piedalīties sociālās apdrošināšanas sistēmā, katrs pats var maksāt sociālo nodekli, pievienoties trešajam pensiju līmenim vai kādam citam pensiju fondam, piemēram, "Jūrnieku foruma" programmai. Cilvēks sava darba mūža laikā var parūpēties par vecumdienām, tomēr viņš to īsti neizprot un nedara. Viņam ir psiholoģiska problēma – grūti pieņemt domu, ka labprātīgi jāšķiras no kādas summas, no savas naudas. Viena lieta, ja to izdara darba devējs, ar to cilvēks spēj samierināties, bet izņemt naudu no savas kabatas, kad ir tik daudz vajadzību šodien un tūlīt... Saku cilvēkam, ka viņam jau divdesmit astoņus gadus vajadzēja domāt, ko darīs, kad sasnies pensijas vecumu. Bet viņš saka – neticēju šai valstij, neticu bankām! Cilvēki nonāk lielas problēmas priekšā, un šajā ziņā viņiem neviens nevar palīdzēt, ja pirms divdesmit astoņiem gadiem viņi nesaprata vai nepieņēma domu, ka sākušies jauni laiki un ir jādodomā savādāk!"

Anita Freiberga

Jūras spēku jaunumi

Jūras spēki starptautiskajās mācībās "Northern Coasts 2019"

No 2. līdz 18. septembrim Vācijas, Dānijas un Zviedrijas teritoriālajā jūrā norisinājās starptautiskās jūras spēku mācības "Northern Coasts 2019", kuru mērķis bija trenēt kuģu komandu un vienību sadarbību ierobežotos un seklos ūdeņos starptautiskā vidē, izspēlējot dažādu krīžu scenārijus, kā arī veikt mīnu iznīcināšanas treniņus, ieskaitot vēsturisko sprādzienbīstamo objektu iznīcināšanu.



Mācībās "Northern Coasts 2019" Baltijas valstu jūras eskadras (BALTRON) komandieris komandleitenants Armands Grebežs vadīja astoņu kuģu grupu un Latvijas Jūras spēku štāba un apgādes kuģis A-53 "Virsaitis" nodrošināja štāba funkciju izpildi, kā arī trīs virsnieki pildīja dažādus uzdevumus mācību vadības štābā. Savukārt mīnu kuģis M-06 "Tālivaldis" piedalījās mācībās NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas sastāvā. Mācībās "Northern Coasts 2019" kopā piedalījās vairāk nekā 40 kuģu un aptuveni 3000 karavīru no Beļģijas, Dānijas, Vācijas, Igaunijas, Somijas, Francijas, Lielbritānijas, Itālijas, Kanādas, Horvātijas, Latvijas, Lietuvas, Nīderlandes, Norvēģijas, Polijas, Zviedrijas, Šveices un ASV.

Mācības vadīja Vācijas Jūras spēki ar Dānijas Jūras spēku atbalstu, un tās notika trijās fāzēs – krasta, treniņu un taktiskajā.

BALTRON ir viens no ilgstošākajiem Baltijas valstu sadarbības projektiem, kas darbojas kopš 1998. gada augusta. Baltijas valstu jūras eskadru izveidoja, lai nodrošinātu pastāvīgas ātrās reaģēšanas spējas jūrā miera un krīzes laikā. Baltijas valstu jūras eskadras mērķis ir nodrošināt

Baltijas jūras spēku mīnu meklēšanas kuģu pastāvīgu gatavību piedalīties nacionālu uzdevumu veikšanā un NATO pretmīnu kuģu grupas realizētajās operācijās. Paralēli Baltijas valstu jūras eskadra veicina Jūras spēku savstarpējo savietojamību un sadarbību, tostarp nodrošina pastāvīgas kopīgas ātrās reaģēšanas spējas jūrā miera un krīzes laikā, piedalās jūras atmiņēšanas operācijās, militārajās mācībās un misijās, Baltijas valstu teritoriālo ūdeņu un ekonomiskās zonas drošības stiprināšanā.

NATO 1. pastāvīgā jūras pretmīnu grupa ir viena no četrām NATO pastāvīgajām Jūras spēku grupām. NATO pastāvīgās Jūras spēku grupas veido NATO Reaģēšanas spēku jūras komponenti, kas darbojas kā tūlītējas reaģēšanas spēki. NATO 1. pastāvīgā jūras pretmīnu grupa ir viena no divām alianses jūras komponentes daudz nacionālām vienībām, kas izveidota mīnu iznīcināšanas operāciju veikšanai un NATO Reaģēšanas spēku sastāvā spēj nekavējoties veikt operācijas jebkurā vietā. Latvijas Bruņotie spēki NATO 1. pastāvīgajā jūras pretmīnu grupā piedalās kopš 2007. gada.

Krasta apsardzes dienesta mācības uz Itālijas prāmja "Scottish Viking"

19. septembrī Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta Jūras glābšanas un meklēšanas koordinācijas centrs (MRCC Rīga) veica plānotas mācības, iesaistot Itālijas prāmi "Scottish Viking".

Mācībās piedalījās arī Gaisa spēku helikopters "Mi-17", Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta Operatīvās vadības centrs un Kurzemes reģionālā centra mediku brigāde, un tajās tika izvērtēta iesaistīto dienestu sadarbība, veicot cietušā evakuāciju no prāmja uz slimnīcu.

Prāmis bija ceļā no Ventpils uz Nīneshamnu Zviedrijā. Saskaņā ar mācību scenāriju, izejot jūrā no Ventpils ostas, Itālijas prāmja apkopes loceklim bija nepieciešama neatliekama medicīniskā palīdzība. Par to tika ziņots



UZZIŅAI

Pamatojoties uz Starptautisko konvenciju par cilvēka dzīvības aizsardzību uz jūras, MRCC Rīga veic šāda veida mācības ar visiem pasažieru prāmjiem, kam ir pastāvīgas kuģošanas līnijas Latvijas jūras meklēšanas un glābšanas atbildības rajonā. Mācības notiek gan diennakts gaišajā, gan tumšajā laikā.

MRCC Rīga, kas, izmantojot speciālu jūras sakaru un trauksmes tālruna savienošanu, nodrošināja medicīniskās konsultācijas iespēju, savienojot konferences režīmā prāmi "Scottish Viking" ar Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta Operatīvās vadības centra ārstu.

Jūras spēku mācībās "Flotex" izspēlē rīcību krīzes situācijā

No 23. līdz 30. septembrim Liepājā militāro mācību cikla "Namejs 2019" ietvaros notika Jūras spēku mācības "Flotex", kuru mērķis ir visām Jūras spēku apakšvienībām trenēt rīcības modeļus dažādās krīzes situācijās vienotas komandvadības sistēmā.

Mācību laikā tika veikti ostas un bāzes aizsardzības sistēmas vingrinājumi, praktiskās šaušanas nodarbības, jūrnieceības elementu vingrinājumi, kā arī spēku aizsardzības treniņi krastā un jūrā.

Militārajās mācībās "Flotex" piedalījās visas Jūras spēku vienības, Mīnu kuģu eskadras kuģi A-53 "Virsaitis", M-04 "Imanta", M-05 "Viesturs", M-08 "Rūsiņš", Patruļkuģu eskadras kuģi P-05 "Skrunda", P-06 "Cēsis", P-08 "Jelgava", P-09 "Rēzekne", KA-08 "Saulē", rezerves karavīri un Zemessardzes 46. kājnieku bataljons.■



UZZIŅAI

No 12. augusta līdz 6. oktobrim Latvijā notika Nacionālo bruņoto spēku militāro mācību cikls "Namejs 2019", lai pārbaudītu un pilnveidotu vienību gatavību izvēršties valsts aizsardzības uzdevumu izpildei kā patstāvīgi, tā arī kolektīvās aizsardzības sistēmas ietvaros.

Mācību, pilnveidošanās un attīstības ceļš ir nemitīgs

Kopš 2019. gada marta komandkapteinis KRISTS KRISTLĪBS ir Latvijas Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta priekšnieks. Tas ir jauns darbības lauks, vēl viens izaicinājums, kā arī loģisks posms viņa militārajā karjerā. “To, ka būšu militārists, zināju jau bērnībā. Kad pēc vidusskolas vajadzēja izdarīt izvēli, nebija citas domas, kā vien doties uz Latvijas Nacionālo aizsardzības akadēmiju,” saka Kristis Kristlībs. “Taču nekad iepriekš nebiju domājis, ka nonākšu Jūras spēkos, jo lielāka interese bija par sauszemes dienestu. Tas, ka mani, Ugāles zēnu, pēc akadēmijas pabeigšanas automātiski ieskaitīs Jūras spēkos, bija negaidīti, un tas bija jauns izaicinājums. Uz militāro dienestu gāju mērķtiecīgi, bet Jūras spēkos nokļuvu vairāk nejaušības dēļ.”

Krista Kristlība militāro karjeru var uzskatīt par veiksmīgu. “Pirmo reizi uz Jūras spēku kuģa uzkāpu 1999. gadā, kad vēl biju Aizsardzības akadēmijas kadets, tas bija arī pirmais gads, kad akadēmijas kadetus sūtīja uz praksēm vienībās, un tā bija pirmā iepazīšanās ar Jūras spēkiem, ar kuģiem un dienestu uz šiem kuģiem. “Dienests Jūras spēkos man sākās uz mīnu tralera M-01 “Viesturs”, kas tagad jau ir norakstīts, uz patruļkuģa P-04 “Bulta”, tam sekoja dienests uz kuģa A-53 “Virsaitis”, tad uz M-03 “Namejs”, kas arī jau norakstīts stāv Liepājas kanālā. Tieši M-03 “Namejs” bija pirmais kuģis, kas piedalījās NATO reaģēšanas spēku grupā. Mēs bijām pirmie, un tas bija kaut kas jauns ne tikai mums, bet arī Latvijas Jūras spēkiem. Pēc dienesta uz M-03 “Namejs” piecus gadus biju komandieris uz “Imanta” klases mīnu meklētāja M-05 “Viesturs”, pusotru gadu biju mīnu kuģu eskadras komandiera vietnieks, gandrīz divus gadus štāba un apgādes kuģa A-53 “Virsaitis” komandieris, un tagad esmu šeit – iecelts Krasta apsardzes dienesta priekšnieka amatā.

Bet iesākumā uz kuģiem biju ieroču virsnieks, atbildēju par ieroču komandu un ieročiem. Visi stūrmaņi dienestu sāk kā ieroču virsnieki, pāriet vismaz divi gadi ieroču virsnieka amatā, tad nāk nākamie amati – stūrmanis, operāciju virsnieks, kuģa komandiera palīgs un tad kuģa



komandieris – tāda ir tā secība dienesta karjerā.”

– Jūs pabeidzāt Nacionālo aizsardzības akadēmiju, bet dienestam Jūras spēkos ir nepieciešamas specifiskas zināšanas, un tas nozīmē, ka jums vajadzēja apgūt šo jauno specifiku.

– Tolaik, kad beidzu Aizsardzības akadēmiju, ar Latvijas Jūras akadēmiju vēl nebija izveidojusies tāda sadarbība kā tagad, kad kadeti parāli studijām Aizsardzības akadēmijā

nepieciešamās jūras zināšanas iegūst Jūras akadēmijā, tāpēc man Jūras akadēmijā vajadzēja mācīties jau pēc studiju pabeigšanas Aizsardzības akadēmijā. Arī dienesta laikā bija ļoti daudz vērtīgu kursu un mācības Dānijā, Beļģijā, Kanādā, Lielbritānijā. Pirms četriem gadiem pabeidzu “Naval Staff College” ASV, kur bija jāmacās gadu, paralēli bija vēl daudzi citi kursi, bet pats svarīgākais, protams, ir praktiskais darbs jūrā, būt uz kuģiem. Un jaunajiem

▶▶▶ 36. lpp.



►►► 35. lpp.

virsniekiem nav nekā svarīgāka par labiem vecākajiem virsniekiem, no kuriem mācīties. Katra jaunā jūrnika liela veiksmē ir labs komandieris un labs komandiera palīgs, kas jaunajiem var dot zināšanas un dalīties savā pieredzē. Manā skatījumā tieši šis ir pats svarīgākais aspekts, protams, nekādā gadījumā nemazinot teorētisko zināšanu lomu, jo teorija un prakse ir divas ļoti cieši saistītas lietas, kas viena bez otras īsti nevar iztikt. Tieši nemitīgs mācību process Jūras spēkos aizņem ļoti lielu un būtisku dzīves daļu. Pēc studijām akadēmijā pāiet vairāki gadi, kamēr jaunais virsnieks ir gatavs reālam patstāvīgam darbam – patstāvīgi vadīt kuģus un stāvēt vaktīs. Man

ir bijuši daudzi labi komandieri, no kuriem esmu mācījies, un viens no tādiem bija kapteiņleitnants Ingars Pauris, ar kuru kopā nācās dienēt uz diviem kuģiem un kurš nu jau pirms gadiem desmit no dienesta ir atvaļinājies. No katra jau kaut ko var pagemt, jo katram virsniekam ir savs stils, kā vadīt kuģa komandu.

– Kur tad virsniekiem rodas tie dažādie vadības stili, ja visi ieņem viena līmeņa amatu, kam iegūtas nepieciešamās zināšanas?

– Ir virsnieki, kurus apmācīja Latvijā, un tas ir mans gadījums, bet mūsu virsnieki izglītību ir ieguvuši Zviedrijā, Dānijā, Vācijā, Polijā, arī ASV, tāpēc arī ir tie dažādie stili, pieejas un arī zināšanas.

– Kas jums ir bijis pats vērtīgākais ieguvums no mācību procesiem, ko esat apguvis un kam esat gājis cauri?

– Katrā līmenī ir savs ieguvums. Kad dienēju uz kuģiem, visi kursi un katra skola tieši tam līmenim arī bija pats labākais un noderīgākais. Mainoties līmenim, mainās arī vajadzības, jo, ieņemot augstākus amatus un pakāpes, nākamie kursi būs atbilstoši jaunajām vajadzībām, tāpēc nevarētu runāt par kaut ko pašu nozīmīgāko, tādu uz visu mūžu. Mācību, pilnveidošanās un attīstības ceļš ir nemitīgs.

– Viens ir zināšanas, kas vajadzīgas jūras virsniekam, bet otrs, kas arī ir ļoti svarīgi, ir veselība un fiziskā sagatavotība dienestam.

– Nacionālajā aizsardzības akadēmijā manā vadā iestājāmajies divdesmit seši, bet studijas pabeidzām seši. Pārējie laika gaitā dažādu iemeslu dēļ, tai skaitā arī fiziskās sagatavotības dēļ, atkrita. Ja runājam par jauniešu fizisko sagatavotību, tad tiesa, jāatzīst, ka tā ir visai bēdīga, ko parāda arī jauniešu atlase rekrutēšanas centrā. Taču, ja runājam par sagatavotību, prasībām un vajadzībām uz kuģa, tad šeit ir nedaudz cita specifika, nekā krasta dienestā, jo mums nav jāskrien pa mežiem ar ieročiem un ekipējumu. Ja cilvēks ir ticis līdz dienestam uz kuģa, viņš ir izgājis apmācību Alūksnē, kur, izturot fiziskās pārbaudes, pierādījis savu fizisko atbilstību dienestam, bet uz kuģa cilvēkam vairāk ir nepieciešama emocionālā, morālā un psihiskā izturība. Protams, arī fiziski ir jābūt gatavam dzīvot un strādāt īpašā režīmā: būt projām no mājām, skarbā sadzīvē, noslēgtā vidē, kuģojot jebkuros laika apstākļos, ik pēc četrām vai sešām stundām stāvēt vaktī. Ja šādā režīmā ir jāstrādā daudzas nedēļas, vairāki mēneši vai pat pusgads, tad tas no cilvēka prasa lielu izturību, kas vairāk gan vērsta uz psiholoģisko noturību. Nemaz nav tik viegli nelielā, ierobežotā un noslēgtā telpā vairākus mēnešus atrasties un redzēt vienus un tos pašus cilvēkus un dalīt ar viņiem dzīves telpu. Vēl, protams, tīri fiziski cilvēku ietekmē kuģa vibrācija un elektromagnētiskie lauki, kas saistīti

ar sakaru sistēmām, antenām un radariem, un arī tas noteikti atstāj ietekmi uz cilvēka veselību, taču tas jau neattiecas tikai uz militāro, bet arī uz civilo floti.

– Daudzi pētījumi liecina, ka pēdējo desmit gadu laikā ir saasinājušās problēmas ar jūrnieku, tai skaitā arī militāro jūrnieku, psiholoģisko līdzsvaru. Vai arī jūs ko tādu esat pieredzējis, būdams kuģa komandieris?

– Nevaru teikt, ka man kā kuģa komandierim būtu nācies saskarties ar kaut ko tādu. Visticamāk, ka ļoti labi strādā rekrutēšanas dienests, kas līdzīgas problēmas spēj identificēt potenciālajos militāristos. Viņi ļoti nopietni analizē cilvēku iespējas, tai skaitā arī psiholoģiskās iespējas. Protams, ir gadījumi, kad cilvēks vairs nespēj turpināt dienestu Jūras spēkos, bet tas gan vairāk ir saistīts ar ģimenes problēmām un nespēju būt atrautam no mājām, sievas vai draudzenes, un tādos gadījumos viņš meklē iespēju pāriet krasta dienestā. Tāpat, ja esi nokuģojis padsmīt gadus, rodas vēlēšanās pāriet krasta dzīvē. Ir arī gadījumi, kad cilvēks nespēj turēt jūru un pat no nelielas šūpošanās viņam kļūst slikti. Daži ar to sadzīvo, daži pierod, bet dažiem ikreiz, kad kuģis iziet jūrā, ir jāpārvar neļabums. Man ir grūti par to spriest, jo pašam nekad nav bijusi jūras slimība.

– Veca patiesība saka, ka slikts tas kareivis, kas nesapņo kļūt par ģenerāli, jūras dienesta gadījumā par admirāli. Vai var teikt, ka militārās karjeras pamatā ir individuāla ambīcijas – no ieroču virsnieka līdz kuģa komandierim?

– Armijā tā ir loģiska secība, bet ir cilvēki, kuri paši nevēlas kļūt par kuģa komandieri, jo būt kuģa komandierim – tas ir liels izaicinājums un ļoti liela atbildība par katra komandas locekļa dzīvību, psiholoģisko un emocionālo, arī fizisko stāvokli. Uz kuģa viss ir tik cieši saistīts, ka viena cilvēka problēma kļūst par visas komandas problēmu. Ja pilnīgi godīgi, tad nemaz nebiju tik ļoti laimīgs, kad mani pirmo reizi iecēla par kuģa komandieri, jo nemaz negribēju uzņemties tādu atbildību.



– Kas tad mainās – vakar biju kuģa komandiera vietnieks, šodien – kuģa komandieris, protams, es te nedomāju par pašu amata nosaukumu?

– Tā ir pavisam cita atbildība. Vispirms jau morālais spiediens, jo kuģa komandieris ir tas, kurš atbild par visu un arī pieņem gala lēmumu. Komandiera palīgs ir izpildvara, kas visu organizē un dara, un, ja ir labs palīgs, tad komandierim nevarētu rasties nekādas problēmas, bet kuģa komandieris būs tas, kurš pateiks – būs tā, darīsim tā, un viss notiks, kā teiks komandieris, kā viņš uzskatīs par vajadzīgu, viņš pieņems pēdējo lēmumu. Reizēm kuģa komandierim ir jāpieņem lēmumi ļoti sarežģītās

situācijās, un jūrā tādu situāciju netrūkst. Kaut vai attiecībā uz kuģošanas drošību, ieiešanu ostās, kuģošanu nepazīstamās vai šaurās vietās – tas ir uzdevumu kopums, kas uzliek par pienākumu vienmēr būt gatavībā, vispirms jau par katra cilvēka dzīvību.

Latvijas “Virsaitis” zem NATO karoga

Komandkapteinis Kristis Kristlībs uz štāba kuģa “Virsaitis” dienējis, kā pats saka, trijos periodos. Pirmajā, kad kuģa komandieris bija Aivars Ušackis, viņš bija ieroču virsnieks un operāciju virsnieks, otrajā posmā

▶▶▶ 38. lpp.

▶▶▶ 37. lpp.

kuģa komandieris bija Ingars Pauris, bet viņš komandiera palīgs, trešajā, kas sākās 2017. gada 16. martā, Kristlībs pats kļuva par šā kuģa komandieri, un tas sakrita ar laiku, kad no 2017. gada 29. jūnija sešus mēnešus Latvijas Jūras spēku flotiles kuģis "Virsaitis" pildīja NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas štāba kuģa uzdevumus Baltijas jūrā un Ziemeļjūrā. Grupas kuģus komandēja Latvijas Jūras spēku virsnieks komandleitnants Gvido Ļaudups, bet "Virsaitis" ar komandieri Kristu Kristlību bija grupas flagmanis.

Toreiz, piemērot pirmo Latvijas Kara flotes kuģi "Virsaitis", kas 1941. gada decembrī nogrima pie Somijas krastiem, un visus jūrniekus, kuri zaudējuši dzīvību jūrā, NATO 1. pastāvīgās pretmīnu kuģu grupas komandieris komandleitnants Gvido Ļaudups un grupas flagmaņa un pašreizējā Latvijas Jūras spēku flagmaņkuģa "Virsaitis" komandieris komandleitnants Kristis Kristlībs nolaida vainagus Somu līča ūdeņos, kur nogrimušais kuģis 2011. gadā tika atrasts.

UZZIŅAI

Latvijas bruņotie spēki NATO 1. pastāvīgajā jūras pretmīnu grupā piedalās kopš 2007. gada. 2017. gada jūnijā Latvijas Jūras spēki pirmo reizi pārņēma NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas komandvadību, nodrošinot ne tikai NATO kuģu grupas štāba darbību, bet arī štāba kuģi A-53 "Virsaitis".

– Vadības pārņemšana uz pusgadu Latvijas Jūras spēkiem bija jauna misija, profesionalitātes un spēju pārbaude. Jums noteikti tā bija milzīga atbildība.

– Simboliski mūsu misija bija nodrošināt NATO karoga klātbūtni Baltijas un Ziemeļjūras reģionā. Kad pārņēmu kuģa vadību, man bija trīs mēneši, lai sagatavotu kuģa komandu darbam grupā, un tas bija mans galvenais uzdevums. Protams, pirms manis jau daudz kas bija izdarīts, iepriekšējais komandieris un komandiera palīgs bija daudz paveikuši, taču "Virsaitim" un apkalpei vajadzēja iziet visas NATO pārbaudes, testus un sertifikāciju, un tas bija liels izaicinājums. Tā bija pirmā reize, kad šis kuģis devās tādā uzdevumā, un



daudziem no kuģa komandas, kuri vēl nekad nebija piedalījušies starptautiskās grupās arī uz mīnu meklētājiem, tā bija pirmā tāda pieredze. Būtībā šai misijai bija divi galvenie darbības veidi. Pirmais – reprezentatīvais: lai veicinātu saikņu stiprināšanu, grupas kuģiem bija vizītes daudzās Baltijas jūras reģiona NATO un sadarbības valstu ostās. Otrs mūsu darbības veids bija vairāk praktisks – grupa piedalījās Ziemeļeiropas reģiona valstu organizētajās jūras mācībās un pretmīnu operācijās.

– Kā nezinātājam varētu skaidrot, ko nozīmē mīnu meklēšana?

– Jūras spēku uzdevums ir meklēt vēsturiski jūrā nonākušās mīnas no Pirmā un Otrā pasaules kara un būt gataviem darboties mūsdienu apstākļos, ja ir konfliktsituācijas, ja jāpiedalās misijās NATO ietvaros vai jāaizstāv un jāpārmeklē savi ūdeņi. Tagad mīnu meklētāji kuģi jūrā strādā ar sonāriem, kas būtībā darbojas kā radari, pētot jūras dzelmi, raidot un saņemot signālus. Mēs redzam objektus jūras dzelmē, par kuriem esam saņēmuši informāciju no sonāra: tie izceļas citu starpā, tiem šķietami tur nevajadzētu būt vai tie ir aizdomīgi. Pārbaudot pārliecināties,

UZZIŅAI

Kopumā šajā misijā piedalījās sešu valstu kuģi, kas vizītēs iegāja 16 ostās Igaunijā, Somijā, Zviedrijā, Dānijā, Lielbritānijā, Vācijā, Nīderlandē, Francijā un Polijā, nokuļojot vairāk nekā 8000 jūras jūdžu un identificējot vairāk nekā 700 zemūdens objektu, bet iznīcinātas tika 30 nesprāgušās Pirmā un Otrā pasaules kara mīnas un lādiņi.

vai tā ir mīna vai akmens, un pirmā datu apstrāde notiek, kad operatori to pēta ekrānā. Pēc tam ūdenslīdzīgi vai, kā tas ir uz mūsu kuģiem, zemūdens roboti, kas aprīkoti ar kameru, jūras dzelmē veic attiecīgas darbības, un mēs datora ekrānā redzam, kas tad īsti tas ir par objektu. Ja tas ir jāiznīcina, pie robota tiek piestiprināts simt kilogramu smags sprāgstvielas lādiņš, ko robots novieto pie iznīcināmā objekta un pēc tam atgriežas uz kuģa, un tad mēs aizejam drošā attālumā un ar tālvadības pultī sprāgstvielu detonējam.

– Vai Baltijas jūrā ir daudz šādu vēl neiznīcinātu objektu?

– Daudz. Abos pasaules karos Baltijas jūrā tika izlikti aptuveni simt desmit – simt piecpadsmit tūkstoši mīnu, no kurām daļa ir iznīcināta, bet vēl aptuveni astoņdesmit tūkstoši joprojām atrodas jūrā. Īpaši minēts bija Irbes šaurums, kur, pēc statistikas datiem, pa abiem kariem izlikti aptuveni sešpadsmit tūkstoši mīnu. Lietuvas ūdeņos šādu priekšmetu ir salīdzinoši maz, savukārt Igaunijā, Somu līcī, tādu netrūkst, jo tas tika minēts no visām pusēm. Grūti pateikt, kādā stāvoklī ir šie objekti, varbūt mīnas nav fiziski aktīvas, bet tās joprojām saglabā sprādzienbīstamu lādiņu iekšā. Reizēm atrodam tikai karkasus, bet ir arī ļoti labi saglabājušās mīnas. Tirdzniecības kuģiem, kas kursē šajos ūdeņos, nevajadzētu būt apdraudētiem, septiņdesmit pēckara gados nav bijis neviena gadījuma, kad būtu cietis kāds tirdzniecības kuģis, ko gan nevar teikt par zvejas kuģiem – zvejnieki ar tīkliem ir izcēlušies kara laika mīnas. Pēdējais gadījums bija 2007. vai 2008. gadā, kad Lamanšā, izvelkot mīnu, aizgāja bojā zvejas kuģis kopā ar apkalpi. Arī mūsu zvejnieki ir ziņojuši par mīnu atrašanās gadījumiem. Viens otrs tīklus nogriez kopā ar mīnu, atlaiž to atpakaļ jūrā un tad ziņo, bet ir gadījumi, kad zvejnieki mīnu aizved krastā un tikai tad ziņo par atradumu, un tas ir bīstami, tas pats, ko dzirdam par nelaimes gadījumiem, kad sēņotāji mežā vai melnie racēji atraduši sprāgstvielas, tikai šajā gadījumā tas noticis jūrā. Regulāri notiek arī starptautiskās mācības, piemēram, "Open Spirit", kas ļauj gan identificēt un iznīcināt sprādzienbīstamus priekšmetus, gan

UZZIŅAI

Starptautisko militāro mācību "Open Spirit 2019" laikā Latvijas un Lietuvas teritoriālajā jūrā kopā identificēti 913 objekti, no kuriem pieci ir uz kartes neatzīmēti kuģu vraki, 10 – neitralizēti sprādzienbīstami objekti un krēsli. Vēsturisko mīnu enkuru atrašanās vieta ļauj salīdzināt vēsturiskos arhīvu datus par mīnu laukiem, kā arī dod informāciju zemūdens datu bāzei par objektiem jūras gultnē.

gūt praktisku pieredzi. Tā, piemēram, mācībās "Open Spirit 2019" piedalījās Baltijas valstu jūras eskadra (BALTRON) un NATO 1. pastāvīgā jūras pretmīnu grupa (SNMCMG1), kopā 14 kuģi un ūdenslidēju atmiņnētāju komandas no 10 valstīm – Beļģijas, Dānijas, Francijas Kanādas, Latvijas, Lielbritānijas, Nīderlandes, Norvēģijas, Polijas, Vācijas. Savukārt mācību vadības štābus atbalstīja ASV, Igaunijas un Zviedrijas karavīri, kā arī mācībās piedalījās novērotāji no Ukrainas bruņotajiem spēkiem.

Krasta apsardzes dienests – atkal jauni izaicinājumi

Jaunajā Krasta apsardzes dienesta (KAD) priekšnieka amatā Kristis Kristlībs ir salīdzinoši neilgu laiku, tāpēc atzīst, ka visu vēl nav izzinājis un iepazīs.

– Parasti saka – jauna slotā tīri slauka.

– Tā jau saka, un gan jau arī manā gadījumā nāks kādas jaunas vēsmas. Pašam šis ir liels izaicinājums, jo Krasta apsardzes uzdevumi, pienākumi un darba organizācija radikāli atšķiras no tā, kā biju pieradis strādāt uz kuģiem. Uzdevumi ir gan plašāki, gan arī savādāki, jo šeit kopā strādā militārpersonas un arī civilie. Patiesībā man ir savs redzējums, kā te visam vajadzētu būt, bet es palaujos, ka šeit strādā profesionāli cilvēki, kuri lieliski zina, kā šādiem dienestiem ir jāfunkcionē. Te cilvēki dien jau ilgu laiku, kā tam manā skatījumā arī vajadzētu būt, jo šeit tāda kadru rotācija kā citviet armijas struktūrās neattiecinot. Piemēram, Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centra (MRCC Rīga) koordinatori, koordinatori palīgiem un asistentiem ir jābūt zinošiem, jo no šo speciālistu profesionālās rīcības



Komandkapteinis Kristis Kristlībs uz štāba kuģa "Virsaitis" uzņem Valsts prezidentu Raimonu Vējonī.

vestiešākajā veidā ir atkarīgas cilvēku dzīvības. Neesmu pārliecināts, vai, nomainot šeit speciālistus, jaunpienākušais uzreiz spētu orientēties darba specifikā. Ir vajadzīga laiks, kamēr cilvēks apgūst nepieciešamās zināšanas un kļūst par attiecīgās jomas profesionāli.

– Ko tad šajā amatā jūs uzskatāt par savu izaicinājumu?

– Vēlētos padarīt Krasta apsardzes dienesta darbu vēl efektīvāku, nekā tas ir tagad. Iespējams, tie būtu jauni resursi ekipējumam, tomēr es lieliski apzinos, kādas ir mūsu valsts iespējas, tāpēc īsti neceru, ka visu, ko vēlos, arī iespēšu, bet, ja nemēģināšu, tad to arī neuzzināšu. Tas, ka vēlos vairāk, nebūt nenozīmē, ka tagad Krasta apsardzes dienesta

darbības nodrošināšanai nebūtu pietiekamu resursu, tādi jau ir, bet es runāju par jaunām iespējām un jauniem izaicinājumiem. MRCC Rīga ir mūsu vadības un smadzeņu centrs, no kura notiek visu glābšanas un meklēšanas darbu koordinācija. Vasaras periodā visvairāk palīdzība nepieciešama atpūtniekiem – jahtām, peldētājiem, bet rudens pusē atkal kaitotājiem. Mums ir jābūt pastāvīgi gataviem reaģēt.

– Nav taču neviena cita, kurš to varētu izdarīt jūsu vietā.

– Un tas arī ir mūsu uzdevums, bet, kad saņemam signālu, mēs izvērtējam, kā labāk izmantot mūsu Jūras spēku resursus un vai mums pietiek tikai ar pašu resursiem. Ir gadījumi,

▶▶▶ 40. lpp.

▶▶▶ 39. lpp.

kad sadarbojamies ar robežsargiem, kuriem arī ir resursi – ātrgaitas kuģi, sadarbojamies ar Gaisa spēkiem, piesaistot helikopterus, raugāmies, varbūt tuvu incidenta vietai atrodas citi kuģi, zvejnieki vai jahtas. Mūsu dienestam ir jābūt gatavam ne tikai ar Jūras spēku resursiem veikt meklēšanas un glābšanas operācijas, bet arī jāspēj mobilizēt un koordinēt citu resursu operatīvu iesaistišanu un izmantošanu. Jāspēj izanalizēt, kā iespējami efektīvāk veikt attiecīgo operāciju. Tas pats attiecas arī uz iespējamiem naftas piesārņojuma gadījumiem. Katra situācija var būt atšķirīga, mums ar saviem resursiem jātiek galā ar trīs līdz piecu tūkstošu tonnu lielu naftas piesārņojumu, bet tāpat naftas piesārņojuma gadījumā mums ir jābūt gataviem piesaistīt arī citus resursus, gan ostu rīcībā esošos, gan sadarbībā ar kaimiņvalstīm Lietuvu, Igauniju, Zviedriju, arī ar citām Helsinku konvencijas dalībvalstīm, kuru rīcībā ir gan resursi, gan reaģēšanas rokasgrāmata, no kurām valstīm un kādu palīdzību var sagaidīt. Lielāku incidentu gadījumā Krasta apsardzes dienests kļūst par koordinācijas centru, kur, ja nepieciešams, tiek sasaukta ārkārtas komiteja. Divas reizes gadā notiek gan praktiskās, gan teorētiskās mācības, lai varētu pārliecināties, kā viss strādā un kā X stundā visi dienesti savā starpā koordinēs darbību.

Latvijas Jūras spēki šogad atzīmē savu simtgadi. Tās ir senas tradīcijas, un mūsdienu karavīri ir šo tradīciju turpinātāji, nesot Latvijas vārdu pasaulē. Katras starptautiskās mācības, katra starptautiska misija vai operācija, kurā piedalās mūsu Jūras spēku kuģi un karavīri, katra meklēšanas un glābšanas operācija, arī ikdienas rutīnas darbs un monitorings liecina par Latvijas gatavību būt līdzvērtīgiem partneriem, ar kuriem rēķinās. Bet viss sākas no ģimenes. Komandkapteinis Kristis Kristlībs īpaši uzsver, cik svarīgs karavīram ir ģimenes atbalsts, bez kura nekādi neiztikt. "Paldies visiem, kuri ir krastā, kuri mūs atbalsta un gaida, jo bez viņu atbalsta mēs nevarētu darīt to, ko darām," uzsver Kristlībs.■

Anita Freiberga

"Grāmata vieno Burtnieku ar jūru"

Ar šādu rosinošu nosaukumu šoruden Salacas baseina bibliotēkās un skolās darbību uzsāka salacgrīviešu biedrība "Bibliokuģis "Krišjānis Valdemārs"". Sākotnēji paredzētie "Latvijas valsts mežu" un Valsts Kultūrkapitāla fonda atbalstītie pasākumi Vidzemes kultūras programmas ietvaros Salacgrīvas novada bibliotēkās un skolās pārauguši patriotiskā akcijā, rādot un stāstot, cik pašpietiekams ir Salacgrīvas novads un kādas garīgās kultūras vērtības te gadu gaitā radušās un top vēl arvien.

Vai zinājat, ka Ungurpils iedzimtais Vilis Kasims, kurš tagad dzīvo Barselonā, savā daiļdarbā "Lielā pasaule" ir pareģojis, ka tieši Salacas krastos dibināsies jauna cilvēku kopiena, kuru izglābs mīlestība? Savukārt salacgrīvietis Mintauts Eglītis, kuru Otrā pasaules kara vēji aiznesa tālajā Austrālijā, raksta, ka viņš redzējis vai pusi pasaules, bet nekur nav lūkojis tik skaistus saullēktus kā Salacas krastos. Un ainažnieks Rihards Bērziņš (Valdess) varējis radīt savus "Jūras vilkus" tikai latviešu kuģniecības šūpulī Ainažos, kur vecajā skolā vēl arvien spokojas jūrskolnieku gari, lai gan viņi paši jau sen atdusas Ainažu vecajos kapos zem zilām atraitnītēm.

Salacas burvību tēlojis Auseklis, Rūdolfs Blaumanis, Apšīšu Jēkabs, Pāvils Rozītis, Alfrēds Krūklis, Valdis Rūja, Viks un mūsu novadniece Daina Avotiņa. Kur nu vēl Jāņa Petera "mīlas vārdi Salacai". Cik vasaras dzejnieks ir pavadījis Vidzemes akmeņainajā jūrmalā!

Kā sēnes pēc lietus novada skolās un bibliotēkās izaugušas grāmatu izstādes, kas stāsta par Salacgrīvas novadu. Pirmo veidoja Hedviga Inese Podziņa Salacgrīvas novada bibliotēkā. "Mēs ikdienā pat neapzināmies, cik esam bagāti," viņa teic. "Blakus Dainas Avotiņas un Jāņa Petera veikumam mani ļoti uzrunāja Viļa Kasima fantāzijas par nākotnes pasauli. Kādēļ gan tieši te pie Salacas nevarētu dzimt jauna civilizācija?" Salacgrīvas vidusskolas bibliotekāre Valentīna Kalniņa grāmatu plauktos radusi vairākus izdevumus, kuri stāsta par mūsu novadu: "Palasiet Anitu Emsi, Vidzemes lībiešu saknes ir dzīvas! Ik dienu bērni mājās dzird šīs izloksnes

īpatnības un reizēm lepojas arī skolā – es zinu, kā to pateikt salacgrīviski!"

Būtbā skolēnam ir jāatnāk līdz bibliotēkai, jāizlasa kāds stāstu vai dzejas krājums un jāuzraksta domraksts. Tos vērtēs bibliokuģa komanda, lai noteiktu labāko darbu autorus. Tieši viņiem tiek organizēts īpašs izziņas brauciens Lāčplēša dienas priekšvakarā, kur skolēni varēs aplūkot Brīvības pieminekli no iekšpuses, viesoties Goda istabā. Pēcāk Rīgas Latviešu biedrības namā notiks latviskuma stunda kopā ar ilggadējo biedrības priekšsēdētāju kino režisoru Jāni Streiču. Savukārt Latvijas Universitātes Akadēmiskajā bibliotēkā, ar kuru Salacgrīvas novadu vieno sadarbības memorands, būs iespēja aplūkot Misiņa bibliotēkas krājumus, ko laipni pavērs Akadēmiskās bibliotēkas direktore Venta Kocere. Te, kur vērojama plaša vēsturiska izstāde par Latvijas Universitāti simt gados, atminēsimies vēl vienu simtgadi – Latvijas Jūras spēku virsnieki skolēniem stāstīs par Latvijas Kara floti, kas mūsdienās pāraugusi Jūras spēkos. Patriotiskās dzejas festivāla dienās pagājušajā rudenī un arī šopavas vairāki Jūras spēku kuģi viesojās Salacgrīvas ostā.

Bibliokuģis šoruden viesosies 19 Vidzemes bibliotēkās – Alojā, Braslavā, Puikulē, Ungurpilī (uzņēmējdarbības centrā "Sala"), Vīlzenos, Ēvelē, Matīšos, Rencēnos, Valmieras pagasta "Viesturos", Ramatā, Sēļu pagastā, Skančalnē un Burtniekos. Salacgrīvas novadā patriotisma stundas notiks Ainažu, Korģenes, Liepupes, Salacgrīvas, Svētcima un Tūjas bibliotēkās.■

Gints Šimanis

Kravu apgrozījums Rīgas ostā (2014.–2019.g. janvāris–septembris)

Kravu veidi	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019./2018., %
Beramkravas	17 245,8	17 104,1	15 705,5	15 974,7	17 254,6	15 041,3	-12,8
labība un tās produkti	447,3	2603,5	817,6	818,0	1065,6	1334,9	25,3
ķīmiskās beramkravas	1839,8	1975,9	2112,1	1852,6	1590,7	1293,0	-18,7
ogles	11 014,9	10 979,9	9102,7	9331,4	10 408,6	7620,4	-26,8
koksnes šķelda	392,9	454,3	417,7	474,1	652,6	758,9	16,3
Lejamkravas	7414,1	8222,0	6534,2	4387,5	3096,1	2719,8	-12,2
naftas produkti	7357,5	8154,5	6491,7	4320,6	3062,8	2691,6	-12,1
Ģenerālkravas	5382,2	4700,3	4677,6	5128,5	6357,5	6154,4	-3,2
konteineri	3066,3	2858,6	2896,5	3357,9	3602,4	3609,8	0,2
skaitis TEU	287 933	262 378	276 860	323 899	342 661	345 584	0,9
Roll on/Roll of	407,8	184,1	189,0	299,3	385,7	402,0	4,2
skaitis	76 798	48 385	48 678	63 760	66 804	58 168	-12,9
koksne	1606,2	1442,5	1371,4	1184,0	2040,3	1891,3	-7,3
tūkst. m ³	1937,1	1791,6	1651,7	1400,0	2386,1	2247,8	-5,8
melnie metāli un tā izstrādājumi	237,8	161,0	177,2	218,1	275,2	225,6	-18,0
Kravas kopā	30 042,1	30 026,4	26 872,8	25 490,7	26 708,2	23 915,5	-10,5

Kravu apgrozījums Ventspils ostā (2014.–2019.g. janvāris–septembris)

Kravu veidi	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019./2018., %
Beramkravas	6605,7	4421,7	3491,4	5666,2	5036,3	6823,5	35,5
minerālmēsli	1348,9	141,9	216,5	177,4	342,7	326,4	-4,8
ogles	4921,9	3626,9	1831,6	4004,0	3458,7	5023,1	45,2
labība un tās produkti	74,6	215,2	307,7	210,0	173,4	437,2	152,1
Lejamkravas	12 217,0	11 572,8	8715,0	8674,5	8018,0	7896,2	-1,5
nafta	0,0	0,0	0,0	0,0	3,2	0,0	-100,0
naftas produkti	11 681,3	11 025,2	8248,7	8226,6	7516,0	7375,8	-1,9
Ģenerālkravas	1774,2	1661,8	1833,2	1881,4	2031,2	1881,9	-7,4
konteineri	0,0	4,7	0,0	0,0	20,3	1,7	-91,6
skaitis TEU	0	504	0	0	2112	216	-89,8
Roll on/Roll of	1392,8	1336,7	1502,5	1577,6	1691,1	1617,6	-4,3
skaitis	53 964	47 058	58 979	61 721	67 432	64 375	-4,5
kokmateriāli	330,3	303,5	326,8	295,2	315,2	255,3	-19,0
tūkst. m ³	364,4	338,3	363,8	325,6	355,1	291,7	-17,9
Kravas kopā	20 596,9	17 656,3	14 039,6	16 222,1	15 085,5	16 601,6	10,1

Kravu apgrozījums Liepājas ostā (2014.–2019.g. janvāris–septembris)

Kravu veidi	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2018./2017., %
Beramkravas	2409,3	2628,9	2826,1	3473,3	4160,6	4034,2	-3,0
ogles	45,9	14,1	267,2	986,5	1015,7	961,8	-5,3
labība un tās produkti	1734,9	1871,2	1858,1	1651,9	2266,2	1955,1	-13,7
celtniecības materiāli	404,9	447,6	381,1	460,3	548,3	714,2	30,3
koksnes šķelda	58,6	49,2	172,5	183,2	130,8	201,6	54,1
Lejamkravas	289,5	268,7	293,5	363,3	323,9	399,3	23,3
jēlnafta	105,7	39,3	42,4	26,2	32,7	31,8	-2,8
naftas produkti	140,6	182,1	208,6	291,1	236,1	311,5	31,9
Ģenerālkravas	996,4	1064,8	751,2	916,9	1037,0	880,1	-15,1
konteineri	29,6	28,2	26,1	44,3	35,9	29,7	-17,3
skaitis TEU	2821	2473	1422	3261	2460	2294	-6,7
Roll on/Roll of	591,6	490,3	374,6	471,7	568,1	529,9	-6,7
skaitis	27 552	26 789	23 238	29 393	32 978	35 819	8,6
koksne	345,2	400,0	259,7	343,4	379,3	298,2	-21,4
tūkst. m ³	384,0	438,2	286,8	399,3	375,1	338,0	-9,9
melnie metāli un tā izstrādājumi	0,0	123,2	43,7	5,0	0,0	0,0	0,0
Kravas kopā	3695,2	3962,5	3870,8	4753,5	5521,5	5313,6	-3,8

Satiksmes ministrijas informācija

Kontroles kampaņas laikā pārbaudīs kuģu avārijas sistēmas

1. septembrī sākās Parīzes (PMoU) un Tokijas (TMOU) saprašanās memoranda par ostas valsts kontroli apvienotā koncentrētā inspekciju kampaņa. Šogad kampaņas laikā ostas valsts kontroles inspekcijas ietvaros galvenā uzmanība tiek pievērsta kuģu avārijas sistēmām un procedūrām, kuģu apkalpju gatavībai rīkoties avārijas situācijās.

Kampaņas mērķis ir pārbaudīt kuģa komandas gatavību ātri un efektīvi reaģēt ārkārtas situācijās, lai saglabātu cilvēku dzīvības, aizsargātu jūras vidi un samazinātu kuģiem un kravām nodarītos zaudējumus.

Koncentrētās kampaņas PMoU dalībvalstīs notiek katru rudeni, katru gadu pievēršot uzmanību kādai no aktuālākajām kuģošanas drošības problēmām. Visās dalībvalstīs pārbaudes notiek atbilstoši starptautiskajiem standartiem un vienādi, iepriekš saskaņotai metodikai.

Latvijā ostas valsts kontroles inspekciju koncentrētās kampaņas pārbaudes veic Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas inspektori. Gatavojoties kampaņai, inspektoriem tika organizētas īpašas mācības. Tāpat tika veikts darbs, lai palīdzētu sagatavot Latvijas kuģus pārbaudēm ārvalstu ostās.

PMoU ģenerālsēkretārs Luks Smulders un TMOU sekretārs Hideo Kubota kopīgi izplatītajā preses relīzē uzsver, ka koncentrētā inspekciju kampaņa palielinās kuģu apkalpju informētību par drošības jautājumiem, ārkārtas drošības sistēmām un procedūrām, veicinot jūras negadījumu novēršanu.

Kampaņa ilgs līdz 30. novembrim, un plānots, ka tās laikā PMoU un TMOU valstīs veiks vismaz 10 000 pārbaudes. To rezultātus apkopos un analizēs, lai sagatavotu rekomendācijas iesniegšanai Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā.

Navigācijas līdzekļu apsaimniekotāju tikšanās Skultē



Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta (JA HD) speciālistu un navigācijas līdzekļu apsaimniekotāju – Latvijas ostu pārstāvju ikgadējā kopīgā tikšanās šogad norisinājās Skultes ostā.

Šādu tradicionālu tikšanos galvenais mērķis ir informēt par nozares jaunumiem un kopīgi izdiskutēt svarīgākās aktuālās problēmas. Ostu pārstāvji iepazīstas ar kolēģu pieredzi, tādēļ pasākums katru gadu tiek rīkots citā Latvijas ostā.

JA HD vadītājs Aigars Gailis iepazīstināja ostu pārstāvjus ar Starptautiskās Jūras navigācijas tehnisko līdzekļu un bāku administrāciju asociācijas (IALA) aktualitātēm, JA HD Kartogrāfijas daļas vadītājs Normunds Duksis pastāstīja par jaunumiem navigācijas karšu izdošanā, bet JA HD Hidrogrāfijas daļas vadītājs Bruno Špēls informēja par pāreju uz jauno jūras augstumu sistēmu. Līdz šim Baltijas jūras augstumu

noteikšanai tika izmantota BAS 77 sistēma, kurā par "0" augstumu bija pieņemta atzīme Kronštātē, taču tagad notiek pāreja uz sistēmu BSCD 2000 ar "0" punktu Amsterdamā. Tas nozīmē, ka Latvijas jūras navigācijas kartēs uzrādītie jūras dziļumi Latvijas ostās un jūrā samazināsies par aptuveni 15–17 centimetriem.

Sanāksmes turpinājumā ostu pārstāvji pastāstīja par jaunumiem katrā ostā. Skultē nodota ekspluatācijā jaunā piestātne (krasta stiprinājums, zvejas kuģu piestātne, naftas savākšanas aprīkojums). Plānots uzstādīt jaunu mērlatu, tai vieta jau sagatavota. Ostas moli nokrāsoti ar īpašu poliuretāna krāsu. Plānots uzlabot boju enkurus, pašlaik tos apsaimnieko ūdenslīdzēji.

Liepājā pabeigts bākas ārpuses remonts, nākamais solis būs bākas iekšējā remonta. Pasūtītas desmit jaunas bojas un divas jaunas sektora ugunis, plānots uzstādīt arī divas

meteoboja un straumes mērītāju iekārtas. Remontdarbi notiek ostas piestātnēs.

Jūrmalas ostai 2019. gadā iecelts jauns pārvaldnieks – Andrejs Bērziņš. Viņš pastāstīja, ka ostā izveidots jauns jahtklubs un plānots sakārtot ostas piestātņi, lai varētu nodarboties ar tūrismu un pelnīt naudu. Problēmas sagādājot krasta erozija. Nākamgad tiek plānots kuģošanas drošības paaugstināšanai uzstādīt vadlīnijas. Pēc jaunu dziļumu mērījumu veikšanas JA HD sāks darbu pie Jūrmalas ostas jūras navigācijas kartes.

Engures osta pakāpeniski tiek sakārtota, pateicoties Eiropas projektu līdzekļiem. Plānotais ostas dziļums ir 3,5 metri. Pašvaldība iecerējusi izsolīt iegādāties molus. Tuvākajā laikā paredzēts arī atjaunot vadlīnijas darbību.

Mērsraga osta pavasarī plāno nomainīt mola zīmes un atjaunot slipu.

Ventspilniekiem pašlaik nav sava kuģa boju apsaimniekošanai, tāpēc tiek plānots iepirkums, lai iegādātos jaunu kuģi gan dziļumu mērīšanas un padziļināšanas darbiem, gan boju apsaimniekošanai. Ventspils ostas pārraudzībā esošajām bākām paredzēts iegādāties jaunas ugunis.

Rīgā nodota ekspluatācijā Krievu salas piestātne. Aktuāls jautājums ir bāku drošības palielināšana, lai nodrošinātu tās pret huligāniem, to plānots sakārtot nākamgad.

Sanāksmes nobēigumā tika nolemts nākamgad tikšanos rīkot Salacgrīvas ostā. ■

Izdotas jaunas navigācijas kartes

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta kartogrāfi izdevuši atjaunotu karti "Baltijas jūra. No Irbes jūras šauruma līdz Gotlandei", kartes mērogs 1: 250 000. Tas ir šīs kartes 4. izdevums. Šā gada pavasarī tika laists klajā kartes "Baltijas jūra.

No Irbes jūras šauruma līdz Ventspils ostai" 4. izdevums, arī šīs kartes mērogs ir 1:250 000. Šoruden izdots arī kartes "Baltijas jūra. Rīgas jūras līcis" 7. izdevums un informatīvais materiāls "Karšu simboli, saīsinājumi un raksturojumi".

Savukārt pavasarī tika laists klajā karšu komplekts "Kartes atpūtas kuģiem. Baltijas jūra, Latvija". Tas ir jau trešais īpaši atpūtas kuģu vadītāju vajadzībām sagatavotais karšu komplekts, kas papildināts ar trīspadsmit jaunām kartēm. ■

Latvijas ostas un tranzīts cenšas piesaistīt Baltkrievijas kravas

Oktobra pirmajās dienās satiksmes ministrs Tālis Linkaits devās darba vizītē uz Baltkrieviju, kur Minskā norisinājās ikgadējā starptautiskā Transporta nedēļa. Ministrs piedalījās izstādes atklāšanā un konferencē. Paralēli Transporta nedēļas pasākumiem Minskā notika Latvijas – Baltkrievijas starpvaldību komisijas, kuras līdzpriekšsēdētājs ir T. Linkaits, 14. sēde.

Kopā ar ministru Transporta nedēļā piedalījās divdesmit Latvijas ostu, loģistikas un tranzīta nozares uzņēmumu pārstāvji, kas nu jau tradicionāli strādā vienotā izstādes standā "VIA Latvia". "Latvijas transporta nozari vienojošais koncepts "VIA Latvia" darbojas pēc "vienas pieturas aģentūras" principa," stāsta Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks Uldis Reimanis. "Īpaši svarīgi tas ir starptautiskajās izstādēs, kur tādējādi spējam sekmīgāk piesaistīt potenciālo klientu uzmanību."

Satiksmes ministrs uzstājās Baltkrievijas Transporta nedēļas konferences plenārsesijā "Transporta un loģistikas sistēmas aktuālie virzieni: nacionālā un pasaules pieredze", kā arī kopā ar Baltkrievijas vicepremiere atklāja starptautisko izstādi "Transports un loģistika".

Latvijas loģistikas sektoram Baltkrievija vienmēr bijusi svarīgs sadarbības partneris. Pašreiz aptuveni trešā daļa no tranzīta kravām, kas tiek pārveidātas pa Latvijas dzelzceļu uz mūsu valsts ostām, nāk no Baltkrievijas. "Sadarbībai ar Baltkrieviju transporta un loģistikas jomā ir pozitīva



dinamika – kravu apgrozījums starp Latviju un Baltkrieviju pieaug. Transporta nedēļas pasākumos Minskā mēs Latviju prezentējam kā valsti, kas ir tuvu, kas ir draudzīga un ar kuru var veidot efektīvus un veiksmīgus biznesa kontaktus," atrodies darba vizītē Baltkrievijā, uzsvēra satiksmes ministrs Tālis Linkaits.

2. oktobrī notika Latvijas – Baltkrievijas starpvaldību komisijas sēde ekonomiskās, zinātniskās un tehniskās sadarbības jautājumos. Tāpat Minskā notika Transporta darba grupas sēde, ko vadīja Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks Uldis Reimanis un Baltkrievijas transporta un komunikāciju ministra vietnieks Andrejs Ivanovs. Sēdē tika aktualizēti sadarbības jautājumi dzelzceļa, autotransporta, aviācijas un ceļu būvniecības jomā.

Rīgas brīvdostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš: "Rīgas ostai Baltkrievijas tirgū ir skaidri nosprausti mērķi, un šobrīd ir laba iespēja konkurēt par Baltkrievijas kravu piesaisti. Turklāt, raugoties no Latvijas loģistikas sektora viedokļa, veiksmīga sadarbība ar Baltkrieviju nozīmē piekļuvi daudz plašākam tirgum – NVS tirdzniecības

telpai un visam Eirāzijas kravu koridoram. Neatkarīgo Valstu Sadraudzība (NVS) ir austrumu analogs Eiropas Savienībai – muitas zona, kas ietver 10 laika joslas un kopumā vairākos triljonos eiro mērāmu ekonomiku. Baltkrievija ir viena no Latvijai tuvākajām NVS dalībvalstīm. Turklāt pēdējo gadu laikā Baltkrievijai attīstās veiksmīga sadarbība ar Ķīnu gan ražošanas, gan tranzīta jomā. Tādēļ labas partnerattiecības ar Baltkrieviju Latvijas loģistikas sektoram nozīmē stabilas izaugsmes iespējas nākotnē."

Latvijas ostas ir gana tuvu Baltkrievijai, kurai nav izejas uz jūru, savukārt Latvijas pakalpojumu klāsts ir pietiekami plašs un kvalitatīvs, lai varētu konkurēt par Baltkrievijas kravām. Rīgas ostā strādājošie uzņēmēji uz iespējām raugās no praktiskā biznesa viedokļa. "Baltkrievijas tirgus Latvijas loģistikas uzņēmumiem ir sarežģīts, jo Klaipēdas osta, kas atrodas tuvāk Baltkrievijai, ir spēcīgs konkurents un atņem klientus, un tieši tāpēc mēs esam Minskā, lai parādītu mūsu priekšrocības un stiprās puses," savu viedokli puda Rīgas ostas uzņēmuma "Rīgas centrālais termināls" valdes priekšsēdētājs Valdis Andersons.■

UZZIŅAI

Transporta nedēļā piedalījās Rīgas brīvdostas, Ventspils brīvdostas un Liepājas SEZ pārvaldes, "Latvijas dzelzceļš", "LDz Loģistika", "LDz Cargo", "LDz RSS", "Starptautiskā lidosta "Rīga"", "SIA "AGHandling", "Rīgas universālais termināls", "Jaunzeltiņi", "Rīga Container Terminal", "Rīgas centrālais termināls", "Baltic Container Terminal", "WT Terminal", "KS Terminal", "Frigo Baltic", "P&B Terminal", "Noord Natie Vantspils terminals", "Sigis", kā arī Baltijas Tranzīta un loģistikas asociācija un asociācija "Latvijas auto".

Latvijas transporta un loģistikas nozare iesaistās konkurences cīņā par kravu pārvadājumiem Transsibīrijas maršrutā

Ikgadējā Transsibīrijas pārvadājumu koordinācijas padomes plenārsēdē šogad norisinājās Kazahstānas galvaspilsētā Nursultanā. Transsibīrijas maģistrāle ir pasaulē garākais dzelzceļš, kura ietekme jūtama krietni ārpus konkrētās 10 000 kilometru garās līnijas no Tālajiem Austrumiem līdz Maskavai, un tā ir mugurkauls visam Eiropas – Āzijas tranzīta koridoram, kas aptver daudzas valstis – no Ķīnas, Japānas un Vidusāzijas valstīm līdz Baltijai, Vācijai un pat Francijai Eiropā. Transsibīrijas pārvadājumu koordinācijas padome savukārt ir starptautiska asociācija, kas apvieno šajā transporta ķēdē iesaistītās vairāk nekā 20 valstis un 100 uzņēmumu.

Rīgas brīvdostas pārvalde ir Transsibīrijas pārvadājumu koordinācijas padomes biedru sarakstā kopš 2014. gada. "Šīs organizācijas mērķis ir veicināt tādas politikas un principu ieviešanu, lai dzelzceļa

pārvadājumi Eiropas – Āzijas kravu koridorā notiktu arvien efektīvāk un arvien ātrāk, saskaņojot gan dažādas biznesa un tehniskās procedūras, gan risinot politiskus jautājumus," saka Rīgas brīvdostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš.

Lai gan Transsibīrijas pārvadājumu koordinācijas padomes ietvaros pārsvarā tiek risināti ar dzelzceļa pārvadājumiem saistīti jautājumi, tiem ir būtiska ietekme arī uz Latvijas ostām. "Mēs esam ieinteresēti, lai šis dzelzceļa pārvadājumu koridors attīstītos kopumā. Ja tas darbosies veiksmīgi, iegūs arī Rīgas osta," ir pārliecināts A. Zeltiņš. "Ja runājam par konteineru pārvadājumiem no Āzijas pa dzelzceļu, jāteic, ka caur Rīgas ostu ved izdevīgākais ceļš uz Ziemeļeiropu. Attīstoties Eirāzijas dzelzceļa pārvadājumiem, daļa konteineru no Āzijas dosies tieši uz galamērķiem Eiropā, bet daļa pa jūras ceļu no Rīgas ostas." Pārvadājumi

Transsibīrijas dzelzceļu sistēmā ar katru gadu pieaug. Vidējais vilcienu intervāls dzelzceļa maģistrālē šobrīd ir astoņas minūtes un kļūst aizvien īsāks. Sevišķi strauji aug konteinerpārvadājumi. Tiek plānots, ka nākamā četru gadu laikā četrkārsosies konteineru pārvadājumu apjoms pa Transsibīrijas maģistrāli. Aizvien lielāku interesi par dzelzceļa konteineru pārvadājumiem uz Eiropu izrāda Japāna, kura arī pievienojusies Transsibīrijas pārvadājumu koordinācijas padomes dalībvalstu saimei.

Eiropas ostu un dzelzceļu vidū konkurence par konteinerkravām no Tālajiem Austrumiem ir gana sīva. "Ar Latvijas izdevīgo ģeogrāfisko stāvokli un attīstīto transporta infrastruktūru vien nepietiek, nepieciešams to veiksmīgi parādīt un pārdot. Transsibīrijas pārvadājumu koordinācijas padome tam ir laba platforma," uzsver Rīgas brīvdostas pārvaldnieks. ■

Ventspils brīvdostas pārvalde iesaistījusies projektā "Baltijas transporta loks"

Pārstāvēt vienu no aktīvām Eiropas tirdzniecības ostām, Ventspils brīvdostas pārvalde (VBP) kopā ar Ventspils Augsto tehnoloģiju parku (VATP) ir iesaistījusies projektā "Baltijas transporta loks" (*Baltic Loop*).

Projekta mērķis ir identificēt un novērst trūkumus pasažieru un kravu pārvadājumos Baltijas jūras austrumu – rietumu reģionā un risināt problēmas, kas saistītas ar dažādu transporta mezglu savstarpējo saisti, mazinot ceļā pavadīto laiku un radītās CO2 emisijas.

VATP un VBP uzdevums projekta "Baltijas transporta loks" ietvaros ir palīdzēt izstrādāt risinājumus transporta koridoru attīstību ierobežojošo šķēršļu novēršanai, lai ilgtermiņā palielinātu Ventspils ostas pakalpojumu

efektivitāti, izmantojot jaunākos IKT risinājumus, kā arī veicināt pieprasījuma pieaugumu transporta koridoram Zviedrija – Latvija (caur Ventspili) – Baltkrievija, tādējādi padarot koridoru pievilcīgāku jaunu uzņēmumu piesaistei un inovāciju attīstībai.

No Latvijas projektā piedalās trīs organizācijas: VATP, Vidzemes plānošanas reģions un Rīgas plānošanas reģions. Asociēto partneru lokā ir LR Satiksmes ministrija un Ventspils brīvdostas pārvalde. Kopumā projektā iesaistīti septiņi partneri no četrām valstīm – Latvijas, Igaunijas, Zviedrijas un Somijas. Projekta vadošais partneris ir Turku Universitāte Somijā.

Viens no transporta plūsmas svarīgiem elementiem ir sakārtota



sabiedriskā transporta sistēma, kas varētu ievērojami mazināt sastrēgumvietas.

Projekts "Baltijas transporta loks" tiek finansēts Centrālā Baltijas jūras reģiona programmas ietvaros. Projekta kopējās izmaksas ir 1 983 434,75 eiro, īstenošanas periods – līdz 2021. gadam. ■

Panākumu atslēga – tālredzīga politika

Ļoti precīzs un saprotams ir jūrniecībai izvirzītais uzdevums līdz 2050. gadam samazināt kuģošanas kaitīgo ietekmi uz vidi. Stāties spēkā stingrāki noteikumi par pāreju uz degvielu ar zemu oglekļa saturu vai oglekļa neitrālu degvielu, kā arī kuģu energoefektivitātes paaugstināšanu.

Un tomēr kuģošanā iesaistītie arvien skaļāk pauž viedokli, ka vajadzētu raudzīties nākotnē, pieļaujot domu, ka šodienas degviela var nebūt rītdienas degviela. Ir svarīgi gūt priekšstatu par visu degvielas ekosistēmu, jo kuģu īpašniekiem, operatoriem un pašai nozarei būs daudz grūtāk pielāgoties nākotnes izaicinājumiem, ja tie iesprūdis vienā izvēlē, kā tas pašlaik izskatās, nākotnē nepieļaujot jaunus alternatīvas degvielas risinājumus, kas varētu dot pamatu turpmākajai modernizācijai.

Pašreiz būvētajiem kuģiem tirgū būs jākonkurē ar tiem, kurus būvēs pēc gadiem pieciem vai piecpadsmit, tāpēc jau tagad ir jāmodelē, kāda nākotnē būs situācija. Diemžēl pašlaik ir visai neskaidras vīzijas un prognozes, kāds būs attīstības ceļš līdz 2050. gadam. Jau šobrīd arvien lielāka vērība tiek veltīta iespējai kuģus darbināt ar krasta enerģiju, kas ļauj izslēgt dzinējus laikā, kad kuģi atrodas un tiek apstrādāti ostā. Par šādiem risinājumiem ziņo gan Lielbritānijas Jūrniecības ministrija, gan Norvēģijas, Dānijas, Zviedrijas un Somijas ostas. Piemēram, Marseļas austrumu osta Fosa ir paziņojusi



par savu ieceri kļūt par pirmo pilnībā elektrisko ostu Vidusjūrā. Ostas pārvalde plāno nākamo sešu gadu laikā tērēt 20 miljonus eiro, lai spētu nodrošināt elektriskos savienojumus visiem prāmjiem, kruīza kuģiem, kā arī remonta piestātnēm šajā Marseļas austrumu ostā.

Tikls, kas jau tagad ir pieejams prāmju piestātnēs, šā projekta ietvaros tiks paplašināts. To atbalsta valsts un reģionālā vadība, jo apzinās, ka projekts būs liels ieguldījums nulles emisiju sasniegšanā, kā arī ievērojami uzlabos ūdens un gaisa kvalitāti pilsētā, tajā pašā laikā attīstot ostas darbību kā svarīgu valsts ekonomikas sastāvdaļu.

Kopā ar 12 citiem partneriem Fosca osta piedalās arī triju gadu pētniecības programmā, kurā tiek pētīts CO2 izmešu utilizācijas komerciālais potenciāls, jaunā bioloģiskā ražošanas procesā no jūras zālēm iegūstot bioenerģiju.■

Oslo osta mazina kaitīgo ietekmi uz vidi

Oslo osta Norvēģijā paziņojusi, ka vēlas līdz 2030. gadam panākt emisiju samazināšanos par 85%, bet kā ilgtermiņa mērķi izvirzījusi kļūt par nulles emisiju ostu.

Pēdējo gadu laikā Oslo ostā pieaudzis konteinerkravu apgrozījums, kas 2018. gadā sasniedza 238 tūkst. TEU. Lai atslēgtu pilsētu no ostas darbības radītā apgrūtinājuma, tiek intensīvi strādāts pie tā sauktās Dienvidu ostas projekta, kas būs jauna osta Sidhavnā.

Lai mazinātu krasta operāciju ietekmi uz vidi, 2019. gada janvārī tika atklāta jauna krasta elektrostacija, kas tagad ļauj "Color Line" prāmjiem, kuru operatori ir DFDS un "Stena Line", saņemt jaudu, atrodoties piestātnē.■

Zaļā ideja dzīvo un cenšas uzvarēt

Viens no galvenajiem jautājumiem saistībā ar tīras degvielas piegādi vispirms ir šīs tīras degvielas ražošana. Šajā ziņā katrs vēlas būt līderis un apliecināt savu lojalitāti zaļajām idejām, un šobrīd piedāvā tas ir arī laba stila jautājums.

Vienu uzvaru jau piedzīvojusi kompānija "Nauticor" ar LNG bunkurēšanas kuģi "Kairos", kas veicis pirmo LNG bunkurēšanas operāciju, piegādājot 150 tonnu degvielas Sēderteljes ostai Zviedrijā. Tā bija ne tikai pirmā LNG bunkurēšanas operācija Zviedrijā, bet arī visā Baltijas jūras reģionā.



Kompānijas vīzija ir kļūt par visnovatoriskāko un izmaksu ziņā efektīvāko degvielas piegādātāju. Tāpat kompānijas pārstāvji uzsver, ka kompānija nepārtraukti meklē veidus, kā samazināt savas darbības ietekmi uz vidi, attīstot elastīgas LNG piegādes iespējas. Pasaulē lielākais LNG bunkurētāja kuģis "Kairos", kura īpašnieks ir "Babcock Schulte Energy", tika kristīts 2018. gada 8. februārī Hamburgā.■

Pieaug kravu apjoms Amsterdamas ostā



2019. gada pirmais pusgads Amsterdamas ostā noslēdzās ar rekordlielu pārkraušanas apjoma kāpumu – par 12,3%, sasniedzot 45,5 miljonus

tonnu, ko noteica lejamkravu, konteinerkravu un beramkravu pieaugums. Ogļu pārkraušanas pieaugumu skaidro ar labvēlīgajiem ogļu cenu nosacījumiem. Lai arī osta kopumā sasniegusi labus rezultātus, tomēr piedzīvots 20% kritums beztaras kravām, kā arī samazinājies jūras kruīza kuģu skaits – no 74 kuģiem 2018. gada pirmajā pusgadā līdz 51 šā gada pirmajā pusē, ko skaidro ar ieviesto tūristu nodokli.■

Engures ostas kanāls atkal ir kuģojams

2019. gada. 7. septembrī notika Engures jahtu ostas atklāšanas pasākums, kas bija apvienots ar jahtkluba "Engure" sezonas noslēguma regati. Tas bija vēsturisks brīdis, jo pēc aptuveni 12 gadiem Engures ostas kanāls atkal ir kuģojams. Kuģošanas kanāls tika padziļināts Igaunijas – Latvijas pārrobežu projekta (EST-LAT 55 "ESTLAT Harbours") "Uzlabota jahtu ostu infrastruktūra un ostu tīkla attīstība Igaunijā un Latvijā" ietvaros.



Pasākumā piedalījās Engures domes priekšsēdētājs Gundars Važa, Rīgas plānošanas reģiona pārstāve Jūlija Jaunroziņa, Engures ostas pārvaldnieks Jānis Megnis, jahtkluba "Engure" vadītājs Ģirts Fišers-Blumbergs, noslēguma regates dalībnieki – astoņas komandas, kā arī mediji un vietējie iedzīvotāji. Pasākuma dalībnieki tika iepazīstināti ar projekta "Uzlabota jahtu ostu infrastruktūra un ostu tīkla attīstība Igaunijā un Latvijā" realizācijas gaitu un plāniem Engures ostā, kā arī citās jahtu ostās Latvijā un Igaunijā.

Projekta ietvaros Engures ostā jau ir uzbūvēts sanitārais mežs, turpinās slīpa, piestātņu un krasta nostiprinājuma būvniecība un padziļināšanas darbi, lai kuģu ceļā un pie jahtu piestātnēm nodrošinātu līdz 3,5 metru dziļumu. Visus pieminētos darbus paredzēts pabeigt šogad.

Nākamā gada pavasarī līdz sezonas sākumam tiks uzstādītas jaunas peldošās piestātnes 50 jahtām, atjaunota ostas vadlīnija darbam diennakts režīmā un uzstādītas peldošās navigācijas zīmes.

Igaņu flote mūsu Brīvības cīņās

Pirms gada iznāca būt Dienvidigaunijā, un mani pārsteidza, cik pacilāti igauņi vasaras saulgriežu laikā svinēja savu uzvaras dienu. "Tā ir mūsu Uzvaras diena, un mēs to svinam ar lielu prieku!" man paskaidroja kāds smaidīgs igauņis, kad taujāju, ko īsti viņi atzīmē ar tādu vērienu. Daudzi Latvijā varbūt pat nezina, ka lielā prieka iemesls bija uzvara 1919. gada 23. jūnijā Cēsu kaujās, kuras šogad arī mēs esam īpaši atcerējušies un atzīmējuši. Un šajā uzvarā liela loma bija igauņu kara flotei, kura "Landesvēra karā", kā to dēvē igauņi, ar savu drosmīgo rīcību un precīzu lielgabalu uguni Daugavas grīvā apdraudēja vācu spēku galvenos apgādes ceļus pāri Daugavai Rīgas tiešā tuvumā. Kā tad šī militārā operācija izskatījās, no igauņu puses skatoties? Kā viņi paši to pārstāsta vēstures griezumā?

Vācu Dzelzsdivīzijas un vācbaltiešu landesvēra virzībā uz Cēsīm ar tālāku iespējamu kustību ziemeļaustrumu virzienā igauņi saskatīja reālus draudus Igaunijai. Tāpēc igauņu armijas virspavēlnieks Johans Laidoners sūtīja ievērojamus spēkus Cēsu virzienā, pastiprinot tos ar bruņuvilcieniem. Jāņem vērā arī tas, ka Tallinā atradās britu flotes bāze, un viens no vācu mērķiem bija vājināt britu flotes klātbūtni Baltijas jūrā vai pat panākt pilnīgu tās aiziešanu no agrāk vācu kontrolētajām teritorijām. Vācu ģenerālis Rīdigers fon der Gollcs piederēja pie tām vācu politiskajām aprindām, kuras uzskatīja, ka Kurzemē jāizvieto vācu kolonisti un tā jāpārvērš par vācu teritoriju, tā pagarinot Austrumprūsiju ziemeļu virzienā gar Baltijas jūras piekrasti. Katrā ziņā politiski un militāri Baltija atradās ļoti sarežģītā situācijā.

Igaņu bruņoto spēku virspavēlnieks Johans Laidoners un jūras spēku komandieris Johans Pitka nolēma negaidot uzbrukt vācu spēkiem pie Rīgas no jūras puses, tā atbalstot un palīdzot igauņu un latviešu sauszemes spēkiem. Kad igauņi par šo savu ieceri informēja britu sabiedroto pārstāvi, kurš atradās Tallinā,

viņi saņēma atbildi, ka "tā varētu būt liela kļūda, kuru vēlāk būs grūti izlabot". Politiskajās aizkulisēs viņi intrigas, briti tobrīd acīmredzot cerēja fon der Gollca militāro spēku izmantot savās interesēs bolševiku sagraušanai Krievijā. Tomēr sarežģītajā politiskajā situācijā igauņi nolēma īstenot savu plānu un sagatavoja militāru operāciju uzbrukumam Daugavgrīvai.

1919. gada 26. jūnijā igauņu eskadra dodas ceļā. Tās sastāvā ir iznīcinātājs "Lennuk", lielgaballaiva "Lembit", mīnu trālētāji "Olev" un "Kalev", lielgabaliem apbruģots ledlauzis "Tasuja", kuram piekabināta barža ar municiju un degvielu. Paredzēts, ka šiem jūras spēkiem pievienosies arī iznīcinātājs "Vambola". 28. jūnijā eskadra sasniedz Pērnavas upi un tur izmet enkuru, "Vambola" pieiet pie baržas un papildina degvielas krājumus. Turpinājumā igauņu eskadra, turoties tuvu krastam, lai maskētu savu pārvietošanos, pietuvojas Gaujas grīvai un tur izmet enkuru, lai sagatavotos uzbrukumam.

2. jūlijā agri no rīta, kad sauszemes spēki jau uzbrūk Rīgas priekšpilsētām, lielgaballaivai "Lembit" tiek dota pavēle ieiet Daugavas grīvā un

apklusināt vācu krasta baterijas, jo tobrīd zināms, ka igauņu sauszemes vienības jau sasniegušas Mīlgrāvi. "Lembit" tiek izvēlēta tāpēc, ka tai ir neliela iegrimē un tā spēj labi manevrēt. Kad "Lembit" ar precīzu uguni ir sagrāvusi vācu krasta baterijas, kaujā iesaistās iznīcinātājs "Vambola", kurš pietuvojas Daugavgrīvas cietoksnim un apklusina vācu lielgabalus. Igaņu kuģiem tobrīd mēģina uzbrukt divas vācu lidmašīnas, taču abas izdodas notriekt ar pretgaisa aizsardzības ieročiem. Vācieši bēg no Daugavgrīvas cietokšņa, un igauņu rokās nonāk vācu izveidotā upes flotile, kas paredzēta kaujām Daugavā. Tie ir upju kuģīši, kas bruņoti ar ložmetējiem un pat nelieliem lielgabaliem. Pārceļot daļu no savām komandām uz šiem kuģīšiem, igauņu jūrnieki dodas augšup pa Daugavu līdz Bolderājai un, atklājot uguni, ieņem tur vācu krasta bateriju. Negaidītie triecieni no jūras ievērojami mazināja vāciešu kaujas spējas un apdraudēja viņu armijas apgādi pāri Daugavai, demoralizēja kaujas garu un atņēma vēlmi turpināt cīņu.

Igaņi tai laikā jau plānoja vēl vienu triecieni Torņakalna rajonā, kur vācieši glabāja lielas tehnikas un munīcijas rezerves, taču sabiedroto spēku virsvadība nosūtīja kuģiem radiogrammu un lika pārtraukt kaujas operācijas, jo vācieši bija gatavi nolikt ieročus un izbeigt kaujas Rīgas ielās. Vēlāk igauņu jūras spēku komandieris Johans Pitka atzina, ka



ši jūras operācija bija viena no visveiksmīgākajām un nozīmīgākajām visā igauņu "Landesvēra kara" laikā. Brīnumainā kārtā tā igauņiem noritēja bez zaudējumiem, tik straujš un negaidīts, arī labi sagatavots ir bijis šis uzbrukums.

Zīmīgi, ka tas pats vācu ģenerālis fon der Golcs jau pēc neilga laika kopā ar Bermonta-Avalova vadīto Rietumu armiju un savas vācu armijas atliekām atkal klauvēja pie Rīgas vārtiem. Sākās smagas kaujas, kuras tagad saucam vienā zīmīgā vārdā – par Bermontiādi. Un arī šajā reizē izšķiroši bija notikumi Daugavgrīvas tuvumā, tikai kuģi, kuri grāva bermontiešu nocietinājumus, šoreiz bija ar angļu un franču karogiem masētā. Atkal Rīgas un Latvijas tīkotāju sagrāve ģeogrāfiski sākās no tās puses. Laikam jau ne velti daudz gadsimtu garumā Daugavgrīva un tās cietoksnis tiek dēvēti par Rīgas atslēgām.

Vēl interesanti, ka igauņi izsēdās krastā arī Mangaļsalā, kuras iedzīvotāji no apmēram divu kilometru attāluma vēroja kauju norisi Daugavas otrā krastā. Pirms kara igauņu zvejnieki lašu ķeršanas laikā, kas ilga no Jāņiem līdz Miķeļiem, bieži brauca peļņā uz šo Latvijas piekrasti. Izrādījās, ka igauņu kareivju vidū ir tādi lašu zvejnieki, un tie Mangaļsalā satika pazīstamus latviešu zvejniekus. Tikušies esot kā labi un seni draugi. Un kā gan ne, ja karošanai bija pieļikts punkts. Vismaz šajā reizē. ■

Normunds Smaļinskis



Jūra mīl stiprus vīrus

Ar šādu nosaukumu 1970. gadā apgādā "Liesma" iznāca žurnālista, zveju skartā Pētera Pintāna sastādīta aprakstu grāmata par Latvijas piekrastes laudīm no Jūrmalciema līdz pat Ainažiem. Ir pagājuši gadi, mainījis pats laiks un valsts iekārta, taču priedes jūrmalas kāpās palikušas tikpat stipras un jūra vēl arvien izretis izmet krastā pa dzintara gabalam. Aina gluži kā viedā stāstnieka Olafa Gūtmaņa uzburtā:

"Priede ir zvejnieku koks. Tā ieaugusi zvejnieka mūžā. Priedes izvada un sagaida jūrā braucējus. Sili stāv kā zila dūmaka zemes pusē. Un lielās rudens vētras postījumi visvairāk sāp cilvēkiem, kuriem dzimtās mājas ir piejūras sili, – tos pazīst vec-tēvi un vecāsmātes, un tos jau no šūpuļa kā mantojumu paņem līdz bērnī un mazbērnī. Lai nokļūtu pie zvejniekiem, jāpārkāpj kāpas un jāiziet cauri priežu siliem. Un tikai tad skatam atklājas jūra."

Metīsim skatienu uz sābru zemes Igaunijas pusi. Te pagājušā gadsimta 70. gados uzplaukumu piedzīvoja zvejnieku artelis "Enkurs". Ostu Krišupītes grīvā daudzi sauc par savējo, arī šīs Vidzemes jūrmalnieku aprakstu grāmatas varoņi.



Ilggadējais zvejnieku arteļa "Enkurs" valdes priekšsēdētājs Jānis Kosītis kuivizniekus raksturojis šādi:

"Atbildības sajūta, kad tev, vienkāršam zvejniekam, kolektīvs uzticējies tik lielus pienākumus, arī audzina cilvēkus. Vecie zvejas vīri, kuriem savā laikā tikai gadu vai divus palaimējies sēdēt skolas solā un kuri agrāk tikai pratuši saskaitīt naudu un parakstīties, šodien valdes sēdēs lietiski spriež par pašizmaksu, rentabilitāti, ražošanas fondiem, peļņu un citiem svarīgiem ekonomiskajiem jautājumiem. Nē, šos vīrus, kā saka, neapvedīsi vairs ap stūri. Viņi zina, kas ir labi un kas slikti, kas saimniecībai izdevīgi un kas neatmaksājas. Viņi izvirza labas idejas, dod vērtīgas ierosmes, norāda pat uz mazākajām kļūdām. Un, ja gribi saprātīgi vadīt saimniecību, tad šie ieteikumi uzmanīgi jāuzklausa, jāizlobo no tiem veselīgais kodols un vecajiem vīriem jāpasaka liels paldies."

Šādu pateicību sirmie zveji saklausīja Jūras svētku priekšvakarā, kad

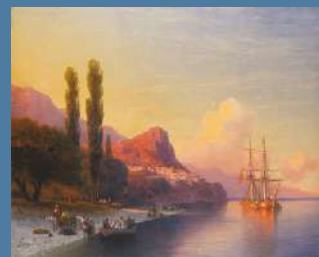
Kuivīžos pie Kārļa Kleina SIA "Baņķis" tika atvērts biedrības "Bibliokugijs "Krišjānis Valdemārs"" atmiņu krājums "No Daugavgrīvas līdz Ainažiem (Vidzemes jūrmalnieku stāsti)", kas tapis Latvijas simtgades zīmē. Tas ir zvejnieku piedzīvojumu caur-austs un jūras vēju appūsts. Kapteiņi Arturs Zēgelis, Igors Lubiņš, Jānis Krūmiņš, kuģu mehāniķis Gunārs Nartišs, piekrastes zvejnieks Andris Skuja un vīri no Kleinu dzimtas stāsta par tuvās un tālās jūrās redzēto. Ihtiologs Aigars Pūšils no "Lašlejām" atceras savu vectēvu Augustu Pūšildu un viņa izveidoto pirmo Salacas lašu audzētavu. Savukārt tālbraucējs kapteinis Ingus Siliņš mudinājis vectēvu Modri Nemmi atminēties kuģa puikas gaitas Otrā pasaules kara beigās, kad nu jau simtgadnieks Ēriks Tomsons astoņas reizes riskējis, ceļot pāri jūrai bēgļus uz Gotlandi. Šie ir Vidzemes jūrmalnieku stāsti, kuri mudina tvert dzīvi un būt atbildīgiem par savu tēvzemi Latviju.■

Gints Šimanis

GAISMAS METAFIZIKA

Līdz 2020. gada 5. janvārim
Mākslas muzejā RĪGAS
BIRŽĀ (Doma laukumā 6,
Vecrīgā) skatāma izcilā
krievu mākslas skolas
gleznotāja Ivana Aivazovska
daiļradei veltīta izstāde
“Gaismas metafizika”.

Muzeja “Rīgas Birža” otrā
zālē eksponēti vēl arī citu
19. gadsimta marīnistu
šedevri.



JA ESI KRASTĀ, IZMANTO IZDEVĪBU, APMEKLĒ IZSTĀDES!



NOSARGĀT BRĪVĪBU

Līdz 20. novembrim Latvijas
Nacionālajā bibliotēkā skatāma
izstāde “Nosargāt brīvību.
Lielbritānijas militārais un
diplomātiskais atbalsts Latvijai
1918.-1920.gadā”.

Izstādē apskatāms no Lielbritānijas
Nacionālā arhīva atvestais britu
karakuģa “HMS Dragon” kuģa
žurnāls, kas glabā ierakstus no
1919. gada 17. oktobra, kad “HMS
Dragon” cieta apšaudē, sniedzot
atbalstu Latvijas armijai.



1919. gada rudenī Lielbritānijas un Francijas karakuģi, kuru apkalpē bija arī īru jūrnieki, sniedza artilērijas atbalstu Latvijas armijas desanta operācijai Daugavgrīvā. Šis uzbrukums bija sākums Rīgas un pārējās Latvijas teritorijas atbrīvošanai no Bermonta armijas. Kauju laikā gāja bojā deviņi un tika ievainoti seši sabiedroto jūrnieki.

Jau 1919. gada 17. oktobrī Latvijas Pagaidu valdība lēma: "Izteikt sabiedroto valdībām pateicību par to līdzdalību, kuru sabiedrotās valstis līdz šim sniegušas Latvijai viņas cīņā ar Bermonta–Golca karaspēku."

