

Šodien, kad rit diskusijas par Jūras akadēmijas pievienošanu RTU vajag “zvanīt visos zvanos”, kur tikai var un rakstīt visur, ieskaitot m.pr.Kariņu un pr.Levitu!

Jo skaidrs ka visi tie “lēmēji” ar dežūr vārdu salikumu “...uzlabot jūrniecības izglītību visos līmeņos...” pilda uzdevumu! Jo nav deklarēti skaidri iemesli-kapec, kas ir slikti? Samazināt augstskolu skaitu? Kad agrāk gandrīz katrā Latvijas ciematā dibināja augstskolas, tad pie varas bija citi lēmēji! Tagadējie lēmēji nesaprot un viņus pat neinteresē kādas katastrofālas sekas pēc dažiem gadiem draud Latvijas jūrniekiem, Latvijai izklūstot no IMO baltā saraksta! Praktiski jūrnieki paliks bez darba! Un tad būs par vēlu un tad tas nevienu neinteresēs un tie “lēmēji” jau būs miskastē!

Tagad jebkurš Latvijas jūrnieks vai Latvijas Jūras akadēmijas absolvents ar vajadzīgajiem dokumentiem var strādāt gandrīz jebkurā pasaules kuģu kompānijā, diez vai to var kāds RTU absolvents!

Spilgts piemērs tādai nostādnei ir Policijas akadēmijas likvidēšanai, pēc daudziem gadiem tagad diskutē par tās atjaunošanu kaut kādā veidā!

Tāpēc te manas pārdomas par jūrniecības izglītību un Jūras akadēmijas reorganizāciju.

PĀRDOMAS PAR JŪRNICĪBAS IZGLĪTĪBU

Sabiedrībā virmo visādas versijas par Latvijas augstskolu reorganizāciju. Izskanējusi arī iespēja pievienot Latvijas Jūras akadēmiju un Liepājas Jūrniecības Koledžu Rīgas Tehniskai Universitātei. Izglītības ministrs Kārlis Šadurskis (Izglītības ministrs 2016 -2018) savulaik gan skaidroja, ka katrs gadījums jāskata individuāli un ka nedrīkst mehāniski apvienot dažādas mācību iestādes.

Runājot par izglītības optimizāciju runa varētu būt par izglītības kvalitātes uzlabošanu. Ir izskanējis viedoklis, ka visas tehniskās nozares augstskolas iekļaut Rīgas Tehniskajā Universitātē. Noteikti jāatceras, ka Jūras akadēmija jau eksistē vairāk kā 30 gadus, visas pārejās (protams izņemot LU, RTU, DPI?....) ir radušās pēc tam un kas to kontrolēja? Pieprasījums pēc jūrniecības speciālistiem pasaules tirgū ir milzīgs. Pasaulē trūkst apmēram 26 240 jūras virsnieku (BIMCO, 2021), jo uzlabojoties dzīvei krastā, norvēģi, zviedri, dāņi, francūži, angļi un tt. negrib vairs braukt jūrā.

Latvijā ir aptuveni 12 000 jūrnieku, kas valsts budžetā ienes apm 350 miljonu Eiro katru gadu. Latvijas jūrniekiem ir ļoti laba slava, kas tika izcīnīta grūtā konkurences cīņā pabīdot malā gandrīz lielāko jūrnieku piegādātāju Filipīnas (apm. 220 000 jūrnieku 2020. gadā) no 1991.g. kad daudzi jūrnieki aizbrauca darbā uz ārzemēm.

Latvijas jūrniecības mācību iestādes gatavo speciālistus : kuģu vadītājus, kuģu mehāniķus un kuģu elektromehāniķus darbam uz kuģiem. Jūras specialistu sagatavošana darbam uz kuģiem ir ļoti specifiska, tā ir saistīta ar prasībām, kuras uzstāda Starptautiskās jūrnieku organizācijas (IMO, IMO jūras drošības komitejas utt.), izdodot ar jūrniecību un jūrniecības izglītību saistītus dažādus dokumentus (konvencijas, kodeksus, rezolūcijas, utt.) izmainot tās, papildinot tās ņemot vērā jaunas tehnoloģijas, un protams arī dažādu smagu avāriju seku rezultātus. Diemžēl visi ar jūrniecību saistītie likumi un noteikumi no dziļas pagātnes nāk un tiek rakstīti, kā saka: “Ar sviedriem, asinīm un līķiem”. Šīm prasībām nepārtraukti ir jāseko un tās jāpilda uzdotajā laikā. Latvija ir parakstījusi STCW konvenciju (jūrnieku prof. kompet. sagatavošanas standarti) 1991.g. un ir IMO “baltajā sarakstā”, kas apliecina, ka Latvija ar atbildību izturās pret saistībām, ko tā uzņēmusies parakstot konvenciju.

IMO, EMSA nepārtraukti seko prasību izpildei un dalībvalstīm regulāri jāveic pārbaudes Jūras mācību iestādēs, jāpārbauda to apmācību programmas, mācību līdzekļi, aprīkojumi, trenāžieri utt. Tikai “baltā saraksta” valstīm ir tiesības izsniegt sertifikātus lai varētu strādātu uz jebkura karoga kuģiem. Prasību neievērošana var novest pie valsts izslēgšanas no “baltā saraksta”. Un atpakaļ tikt ir ļoti grūti. Atšķirībā no parastas augstskolas visas pasaules jūras mācību iestāžu absolventi saņemot mācību diplomu nevar iet darbā jūrā, ir jāsaņem darba diploms jeb kompetences sertifikāts, nobraucot jūrā attiecīgu prakses laiku, un to visu sertifikātu saņemšanu stingri regulē STCW. Arī valstu ostas inspektori (PSC) uzrauga, vai kuģa apkalpei ir derīgi un STCW konvencijas prasībām atbilstoši izdoti sertifikāti.

Ne velti Jūras akadēmija dzimusi no KZI, RTU fakultātes, ar tās ilggadējā rektora nu jau nelaiķa

J.Bērziņa vadībā ar viņa stiprajiem elkoņiem 25 gadu garumā valdības koridoru džungļos ir pēdu pa pēdai izcīnījusi gan vietu, gan LJA vārdu savā valstī un IMO sarakstos līdz pat šai dienai. Pats nebūdam saistīts ar jūru, J.Bērziņš gāja jūrā uz kuģiem, lai saprastu jūrnieka dzīvi, vienlaikus pašam apgūstot jūrniecības izglītības specifiku. J.Bērziņš par šiem gadiem iemantoja patiesu cieņu gan jaunu jūrnieku, gan sirnu kapteiņu vidū. LJA ir centusies sekot visām prasībām jūrniecības izglītībā, uzlabojot mācību programmas, mācību līdzekļus un aprīkojumus, piesaistot un saņemot palīdzību no gandrīz visām ar jūrniecību saistītām organizācijām (Latvijas Jūrniecības Savienību, Latvijas kuģniecību, Latvijas kruinga kompānijas, Latvijas Jūrniecības arodbiedrību, Latvija kuģu īpašnieku savienību, Latvijas kuģu kapteiņu asociāciju utt), izpelnoties labu slavu ārzemju kuģošanas kompāniju vidū. LJA bija vairāki projekti kad tā gatavoja kuģu specialistus angļu supertankkuģu kompānijai TK, kā arī vairākām norvēģu kuģu kompānijām.

Kuģu ekipāžu darbs uz kuģiem ir stingri reglamentēts, un kuģa kapteinis, vecākais virsnieks un vecākais mehāniķis ir kuģa komandas augstākā jeb vadības līmeņa komandieri un visi pārējie komandas locekļi ir pakļauti šiem komandieriem, viņu komandas, rīkojumi un pavēles netiek apspriestas, bet tiek nekavējoties izpildītas, tas prasa no jūrniekiem disciplīnu un stingru kārtību, kuru jūrniekos ir jāieaudzina jau mācību procesā. Cieņa pret savas valsts karogu, LJA karogu, Valsts himnu, cieņa pret savu formas tērpu ir faktori, kas ieaudzina nākošajos jūrniekos nerunājot par disciplīnu, stingru kārtību un sadzīvi ierobežotās telpās, mācības un sadzīve ir stingri reglamentēta. No pirmā darba/kompetences sertifikāta saņemšanas līdz kapteiņa vai vecākā mehāniķa amatam pāriet normāli vismaz 10 vai vairāk gadu, tas nozīmē ka jau daudzas LJA paaudzes strādā par kapteiņiem un vecākiem virsniekiem, par vecākiem mehāniķiem, sardzes virsniekiem uz komandtiltiņa un pie mašīntelpas vadību pulsts.

Sevišķs notikums LJA bija pirmā izlaiduma absolventa kapteiņa amata sasniegšana. Ar to varēja uzskatīt, ka Jūras akadēmija ir pilnīgi nobriedusi.

Prezidents K.Ulmanis ir teicis: “Bagāta ir tā valsts, kurai pieder jūra”. Jūra ir Latvijas ceturtais stūrakmens. Brīnums, ka Izglītības ministrei Anitai Muižniecie neienāk prātā apvienot visus auto vadītāju, vilcienu vadītāju, gaisa kuģu vadītāju un kuģu vadītāju apmācību RTU transporta fakultātē, jo visi taču ir transporta darbinieki.

Un brīnums būs arī tad, ja jūras valstī - Latvijā nepaliks neviena jūrniecības mācību iestāde jūras virsnieku mācīšanai, izņemot Novikontas jūras koledžu, ko nodibinājusi Lietuvas kompānija. Lietuva, kurai nekad nav bijis jūras, bet kā dieva dāvana jūra parādījās 40.gados. Šādus speciālistus nevar sagatavot „parastā” mācību iestādē un esošās prasības prasa šos speciālistus sagatavot tādās mācību iestādēs, kā Latvijas Jūras akadēmija un Liepājas

Jūrniecības Koledža. Var tikai iedomāties ko teiks daudz valstu jūras ierēdņi pieņemot darbam uz kuģa jaunieši no Jūras valsts Latvijas, kas bija jau sen slavena ar saviem cietajiem vīriem un buriniekiem, kur bija dibināta pirmā jūraskola Krievijas impērijā Ainažos, kas apgādāja ar stūrmaņiem un kapteiņiem Krievijas floti, redzot anketē, ka jaunieši ir beidzis kaut kādu RTU.

Vai nu būs apmēram tā: ka kaut kad sen atpakaļ stāvēt Rīgas ostā ar ZJK kuģi mums atveda produktus, un kad uz galda uzlika majonēzes burciņas, mēs ar šausmām izlasījām: “Majonez Provansaļ” izgoviteļ: Rižskaja milovarenaja fabrika”! Tā tas var notikt ar LJA.

Ar cieņu

Kapteinis Ēvalds Grāmatnieks