

LATVIJAS REPUBLIKA  
**TRANSPORTA NELAIMES GADĪJUMU UN INCIDENTU  
IZMEKLĒŠANAS BIROJS**

Brīvības iela 58, Rīga, LV-1011 Reģ. Nr.90002064522 Tālrunis: +371-67288140 Mob. tālr.: +371-26520082 Fakss: +371-67283339  
E-pasts: taiib@taiib.gov.lv www.taiib.gov.lv

---

REPUBLIC OF LATVIA  
**TRANSPORT ACCIDENT AND INCIDENT INVESTIGATION BUREAU**  
58 Brivibas Street, Riga, Latvia, LV-1011 Phone: +371-67288140 Mob. ph.: +371-26520082 Fax: +371-67283339  
E-mail: taiib@taiib.gov.lv www.taiib.gov.lv

## **Jahtas „Mārupe” kapteiņa pazušana bez vēsts 2011. g. 09. augustā Irbes šaurumā.**

*Levads: Juras negadījumu izmeklēšanas mērķis ir kuģošanas drošības uzlabošana un līdzīgu negadījumu novēršana nākotnē, nevis kriminālas, materiālas atbildības vai vainas noteikšana. Šo ziņojumu saturu un noformējuma ziņā nav paredzēts izmantot tiesvedībā.*



# 1. APRAKSTS

09.08.2011. plkst. 18.46 Krasta Apsardzes MRCC Koordinators saņēma mobilā tālruņa zvanu no jahtas „Mārupe” ar informāciju, ka pār bortu pārkritis kapteinis. Jahta atradās ceļā uz Gotlandi, apmēram 1 stundas pārgājiena attālumā no Kolkas bakas. Uz tās atradās seši pasažieri: četri pieaugušie un divi bērni. Turpmākas divu dienu glābšanas-meklēšanas operācija nedeva rezultātus: cilvēks pazuda bez vēsts.

## 2. DATI PAR JAHTU

### JAHTA MĀRUPE

Jahtas tips	Carter 30
Jahta/Motorjahta	Jahta
Projekts	D.Carter
Pieraksta Osta	Rīga
Īpašnieks	privātpersona
Būves vieta	Ščecina, Polija
Būves gads	1981
Korpusa materiāls	stiklaplasts
Jūras spējas klase	2.kategorija, iekšējās jūras (?)
Garums	9.12 m
Platums	3.08 m
Iegrime	1.58 m
Buru platums	39 m <sup>2</sup>
Degviela	55L
Ūdens	114 L
Reģistrācijas datums	28.05.1997
Dzinējs	dīzelis 9.6 kW

Jahta Mārupe uzbūvēta pēc standarta projekta D.Carter - 30. Pēc tehniskām specifikācijām uz jahtas var tikt izvietoti 5 cilvēki. Jahta ir aprīkota ar 2 akumulatora baterijām (100 A/st.), virtuves iekārtu, tualeti. Ir magnētiskais kompass, GPS sistēma, VHF diapazona radio. Jahta nav aprīkota ar autopilotu, radiolokācijas staciju, eholotiem.

## **2.1. Jahtas sertifikāti:**

2.1.1. derīga REĢISTRĀCIJAS APLIECĪBA

2.1.2. derīga ĪPAŠUMA APLIECĪBA (beztermiņa).

## **3. LAIKA APSTĀKĻI 2011. g. 09. AUGUSTĀ**

**Laika prognoze Baltijas jūras centrālajai daļai un Rīgas līcim no plkst. 19.00 08.08. 11. līdz plkst. 19.00 09.08.2011. g. pēc LVĢMC (Latvijas Vides, Ģeoloģijas un Meteoroloģija Centrs) datiem:**

Laika apstākļus virs Baltijas jūras noteiks ciklona austrumu mala.

Dienu, dienvidrietumu vējš naktī 3-8 m/s, brāzmas līdz 15-19 m/s. Brīžiem lietus, atsevišķos rajonos pērkonu negaiss. No rīta un dienā vietām lietus būs stiprs. Redzamība 6-10 km, dažviet lietus laikā 1-2 km.

Viļņu augstums naktī 0,5-1.0 m, dienā 1,5-2,0m, jūrā līdz 2,5 m.

Gaisa temperatūra naktī +15...+19°, dienā +17...+22°.

08.08.2011.g., plkst.21.20 Brīdinājums Nr. 8/28

**Latvijas Vides, Ģeoloģijas un Meteoroloģijas Centrs informē, ka:  
Baltijas Jūras Centrālajā daļā**

09.08.2011.g., no rīta dienvidrietumu vējš brāzmās pastiprināsies līdz 15-19 m/s. Viļņu augstums 2.0-2.5 m.

09.08.2011.g., plkst.08.10 Brīdinājums Nr. 8/35

**Latvijas Vides, Ģeoloģijas un Meteoroloģijas Centrs informē, ka:  
Rīgā**

09.08.2011.g., laika periodā no plkst.11:00 līdz plkst.14:00 dienvidrietumu vējš pastiprināsies brāzmās līdz 15-18 m/s.

09.08.2011.g., Brīdinājums Nr. 8/24

**Latvijas Vides, Ģeoloģijas un Meteoroloģijas Centrs informē, ka:  
Moonzundā**

09.08.2011.g. dienas vidū dienvidrietumu, dienvidu vējš brāzmās pastiprināsies līdz 15 m/s. Viļņu augstums 1.5-2.0 m.

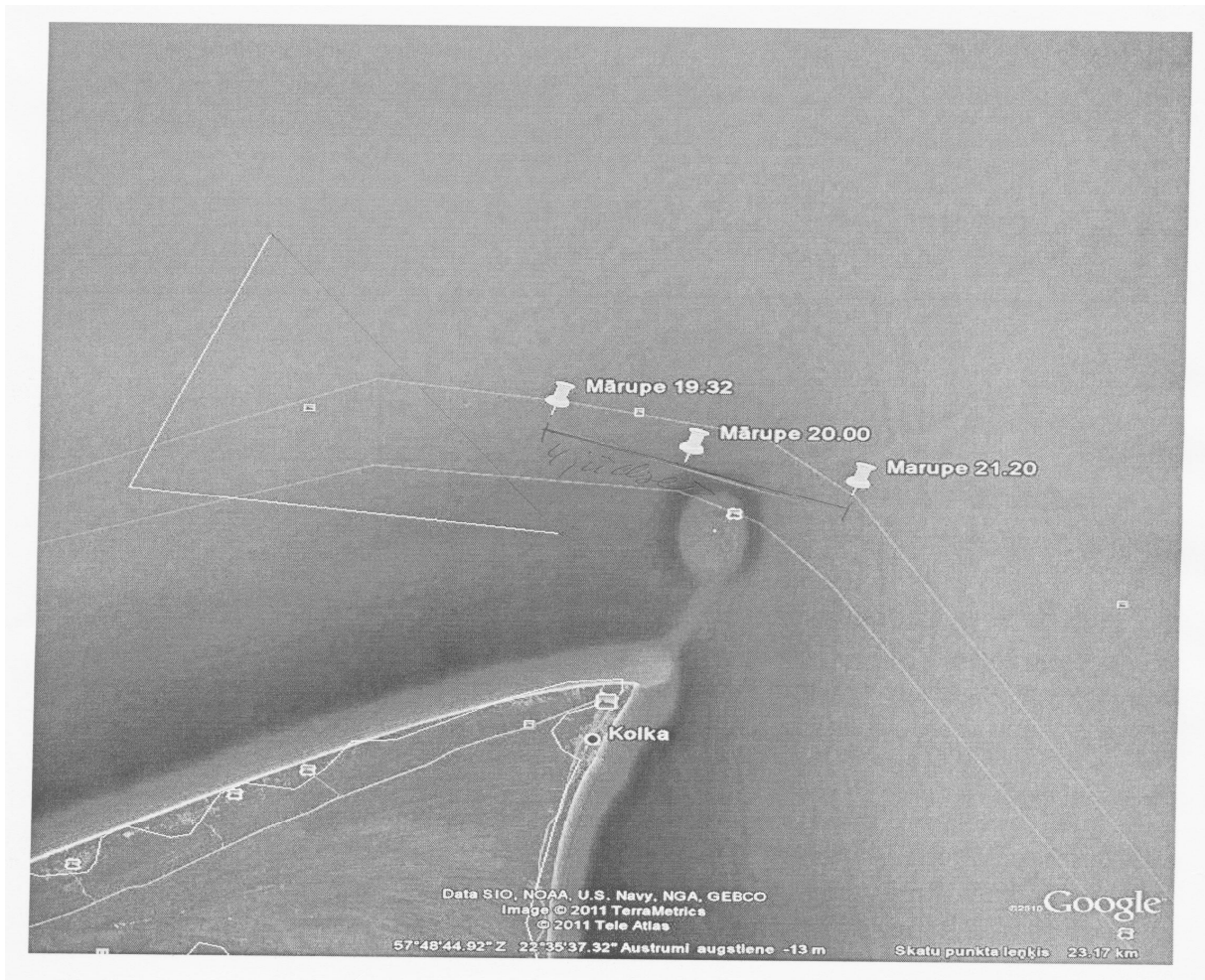
Pēc jahtas „Mārupes” pasažieru liecībām, un LR KA kuģa, KA-14 „Astra” liecībām, negadījuma brīdī viļņu augstums bija ap 2 metriem.

#### 4. JAHTAS KAPTEIŅA KVALIFIKĀCIJA

Latvijas Zēģelētāju savienības (LZS) kvalifikācijas komisija 17.03.2008.g. piešķir jahtas „Mārupes” kapteinim kvalifikāciju „**Jahtu vadītājs iekšējos ūdeņos**”.

#### 5. NOTIKUMU GAITA

Š.g. 09. augustā, divas ģimenes: četri pieaugušie un divi bērni, atsaucoties uz reklāmas sludinājumu internetā par izklaides braucieniem, ieradušies Mērsraga Ostā ap plkst.10.00, lai dotos uz Gotlandes salu no 9-13. augustam. Pirms plkst.12.00 „Mārupe” izgāja no Mērsraga Ostas ar galamērķi Gotlandes sala. Robežsardze neveica jahtas kontroli. Pēc pasažieru liecībām, kapteinis bija sarunājies ar kaut kādām personām piestātnē, bet Birojam neizdevās atrast Mērsraga Ostas darbiniekus vai Kapteiņa dienesta pārstāvjus, kas būtu veikušas kaut kādas sarunas ar jahtas „Mārupe” kapteini. Pēc pasažieru liecībām uz jahtas atradās “papīri uz galda” (iespējamās kartes un laika prognozes); kapteinis nav veicis sarunas ar raidstacijas starpniecību. Pārgājiena laikā (precīzs laiks nav zināms) priekšējā bura saplīsa vienu reizi, un kapteinis to salaboja (piesēja). Aptuveni 1 stundas braucienā pēc Kolkas bākas, rietumu virzienā, priekšēja bura saplīsa atkārtoti. Kapteinis aizgāja uz jahtas priekšgalu to salabot. Kapteinim nebija uzvilka glābšanas veste, pie jahtas stūres atradās viens no pasažieriem. Pārvietojoties gar jahtas labu bortu, kapteinis pārkrita pār bortu. Pasažieri to redzēja: viņi iemeta ūdeni nepiesietu glābšanas riņķi, kā arī glābšanas vesti. Nevienam no pasažieriem nebija iemaņu un zināšanas kā apgriezt jahtu pretējā kursā ar mērķi piepeldēt pie cilvēka ūdenī. Apmēram pēc 30-40 minūtēm pēc kapteiņa izkrišanas pasažieriem izdevās apgriezt jahtu pretējā virzienā (kurss nav zināms), bet viņi vairs neredzēja cilvēku jūrā. MRCC Koordinators deva telefoniskos norādījumus pasažieriem “pēc iespējas iegaumēt virzienu”, „turēties pie cilvēka” utt.. MRCC izvērta meklēšanas operāciju rajonā, ar visu garāmejošo kuģu iesaistīšanu tajā, ieskaitot “Tallink” prāmi, helikopteru un igauņu Krasta Apsardzi ar “On scene Commander” (Koordinatora) nozīmēšanu. Pirmais kuģis pienāca pie jahtas „Mārupe” pēc 40 minūtēm pēc pirmā pasažieru zvana uz MRCC. Turpmāk igauņu, KA kuģis (ap plkst.22.0) uzņēma „Mārupes” pasažierus uz borta un aizvilka tauvā jahtu “Mārupi” līdz Rojas ostai. Igauņu kuģi ar pasažieriem Rojas ostā sagaidīja jahtas īpašnieks (kurš bija informēts no MRCC puses). Pazudušā cilvēka meklēšanas operācija jūra beidzas bez rezultātiem pēc divām dienām.



Zim.1 Jahtas “Mārupes” atrašanas vietas 09.08.11. pēc Krasta Apsardzes datiem pēc notikuma, bet pirms igauņu, KA kuģu pienākšanas. Ar balto līniju sektoru norādīts, KA kuģu “cilvēka aiz borta” sākotnējais meklēšanas rajons 19.00-22.00.

## 6. JAHTAS „MĀRUPE” APSKATE ( pēc notikuma)

- 6.1. Uz jahtas atrodas mape ar sadzīves preču iepirkumu čekiem, kas liecina par pirkumiem 2010. g. jūlijā Gotlandes salā (Visbijas Ostā).
- 6.2. Uz jahtas atrodas 7 dažu tipu glābšanas vestes (ieskaitot divas bērnu).
- 6.3. Uz jahtas atrodas VHF diapazona raidstacija, GPS pārnēsājamais aprīkojums, akumulatora baterijas.
- 6.4. Priekšēja bura ir saplīsusi. Drošības reliņš (metāliskā aukla) gar visu jahtas ārēja klāja perimetru ir 80 cm augstumā.

- 6.5. Glābšanas līdzekļu derīguma termiņu apliecināšanu dokumentu nav (Atbilstoši 2008.g. 25. marta MK Noteikumu Nr. 201 "Noteikumi par atpūtas kuģu drošību" panta 304.4 prasībām).
- 6.6. Valsts Elektronisko Sakaru Direkcijas kuģa radiostacijas ekspluatācijas atļaujas **nav** (Atbilstoši 2008.g. 25. marta MK Noteikumu Nr. 201 "Noteikumi par atpūtas kuģu drošību" panta 304.6 prasībām)
- 6.7. Jahtai „Mārupe” kā “B” kategorijas nekomerciālas izmantošanas atpūtas kuģim nebija uzstādīts obligātais aprīkojums saskaņā ar 2008.g. 25. marta MK Noteikumu Nr. 201 "Noteikumi par atpūtas kuģu drošību" prasībām: otrais piestiprinātais glābšanas riņķis (MK Noteikumu Nr.201. 178.pants), pirotehniskie signāli (MK Noteikumu Nr.201 192.pants), svied līnis (MK Noteikumu Nr.201. 194.pants), piestiprināts nazis (MK Noteikumu Nr.201. 195.pants)

## 7. FAKTI UN ATKLĀJUMI

1. Jahtas īpašnieks atdeva jahtu pilnā lietošanā kapteinim un netika informēts par ceļojumiem, pārgājieniem vai citiem jahtas izmantošanas aspektiem.
2. Savu pilnvaru un kvalifikācijas kontekstā jahtas „Mārupes” kapteinim nebija likumīgo tiesību nodarboties ar komerciāliem pārvadājumiem, bet kapteinis reklamēja jūras ceļojumus ar jahtu internetā, kā komerciālus pasākumus.
3. Jahta ir pierakstīta pie „Latvijas jahtkluba” Jūrmalā, Vikingu 6. Praktiski kluba piestātnes tiek izmantotas kā jahtas “stāvvietā”, **nekādas** kontroles par jahtu kustību **uz** un **no** kluba nenotiek. Pēc jahtkluba dežurantu liecībām, notiek epizodiskie Valsts robežsardzes pārstāvju apmeklējumi.
4. Pēc Valsts robežsardzes datiem ( no igauņu robežsardzes) š.g. 05.-06. jūlijā jahta „Mārupe” apmeklēja Roņu salu; Zviedrijas robežsardzei nav datu par jahtas iekuģošānu Zviedrijas ostās 2011.gadā. Ceļojums uz Roņu salu nozīmē, ka jahta “Mārupe” veica jūras ceļojumus ārpus “D” kategorijas ūdeņiem.
5. Kapteinim nebija likumīgo tiesību iziet jūrā ar „B” kategorijas jahtu.
6. Jahtai „Mārupe” netika piešķirta Elektronisko Sakaru Direkcijas kuģa raidstacijas ekspluatācijas atļauja. Uzstādītā UIV diapazona raidstacija ir nelikumīga.
7. 2010. g.07. septembra Ministru kabineta noteikumi Nr.839 „Noteikumi par formalitātēm, kas saistītas ar kuģu ienākšanu ostā un iziešanu no tās” netika izpildīti no jahtas “Mārupes” puses. Birojam neizdevās atrast nevienu cilvēku Mērsraga Ostā, ar ko „Mārupes” kapteinis komunicēja pirms iziešanas jūrā 09. augustā (pēc pasažiera liecībām, tādā komunikācija bija).

## SECINĀJUMI

1. Mārupes kapteinis pieņēma lēmumu veikt pārgājienu ar jahtu uz Gotlandi š.g. 09. augustā, neskatoties uz nelabvēlīgām laika apstākļu prognozēm.
2. Ja š.g.09. augustā traģēdijas laikā jahta „Mārupe” atrastos ūdeņos bez mobilo sakaru pārklājuma zonas, tad traģēdija varētu izvērsties daudz smagāka. Nevienam no pasažierim nebija burāšanas iemaņu un zināšanas par to, pasažieri tika pakļauti liela riskam.
3. LR un Eiropas Savienības normatīvie akti pietiekoši labi definē atpūtas kuģu klasifikāciju, izmantošanu, vadītāju sertifikāciju utt., bet netiek noteikti kontroles mehānismi atpūtas kuģu (nekomerciālās izmantošanas) drošības un glābšanas aprīkojumam, burātāju kvalifikācijas kontrolei utt..
4. Jahtas „Mārupe” tehniskais aprīkojums neatbilst LR normatīvajos aktos noteiktām prasībām.
5. LR likumdošanas akti nedefinē nekomerciālas izmantošanas atpūtas kuģu **obligātas** periodiskās apskates pēc sākotnējās sertifikācijas.

## Rekomendācijas:

### I. Latvijas Zēģelētāju Savienībai (LZS):

- a) Publicēt savā interneta mājaslapā visu sertificēto kapteiņu un burātāju vārdus un uzvārdus. Publikācijas mērķis: potenciālie jahtu pasažieri varēs uzzināt par jahtu vadītāju kompetenci un nepakļaut sevi riskiem.
- b) Izstrādāt grozījumus 2005. g. 01. marta MK Noteikumos Nr.158 „Noteikumi par kuģošanas līdzekļu satiksmi iekšējos ūdeņos”, papildinot augstākminēto Noteikumu **1.Pielikuma tabulu „Aprīkojums”** ar datiem par nepieciešamu drošības aprīkojumu (glābšanas vestes, glābšanas riņķi utt..) buru jahtām, atbilstoši jahtu izmēriem.
- c) Izstrādāt grozījumus 2009.g 21.majā pieņemtos “Latvijas Zēģelētāju Savienības statūtos” ar mērķi uzņemt koordināciju un “patronāžu” ne tikai par “burāšanas sportu” (kā ir noteikts LZS statūtos 2.1. pantā), bet arī par buru jahtām kā atpūtas kuģiem, izmantošanu Latvijas Republikas jurisdikcijai pakļautos ūdeņos – attiecīgi uzņemoties vairāk valstiskās funkcijas.
- d) Izstrādāt grozījumus 2008.g 25. marta MK Noteikumiem Nr. 201”Noteikumi par atpūtas kuģu drošību”: 7. Nodaļu “Glābšanas un drošības līdzekļi” piemērot pilnā apjomā (nevis daļēji, kā ir spēkā esošā redakcijā) arī klases “A” un „B” **nekomerciālas** izmantošanas atpūtas kuģiem.
- e) Izstrādāt grozījumus 2008.g 25. marta MK Noteikumiem Nr. 201”Noteikumi par atpūtas kuģu drošību”: Nodaļā 10.5 **Navigācijas iekārtas, pantu 290.** „*Atpūtas kuģu navigācijas aprīkojums atbilst prasībām, kas noteiktas normatīvajos aktos par kuģu radiostaciju aprīkojumu un navigācijas aprīkojumu. Atpūtas kuģiem, kuru korpusa garums ir 24 metri un mazāks, šā punkta nosacījumus piemēro iespēju robežās.*” **izteikt sekojošā redakcijā:** „”A””

un „B” klases atpūtas kuģu navigācijas aprīkojums atbilst prasībām, kas noteiktas normatīvajos aktos par kuģu radiostaciju aprīkojumu un navigācijas aprīkojumu.

- f) 2008.g 25. marta MK Noteikumi Nr. 201”Noteikumi par atpūtas kuģu drošību” 3. Nodaļa “Tādu atpūtas kuģu apskates, kuri netiek izmantoti komercdarbībai” nosaka, ka nekomerciālās izmantošanas atpūtas kuģu “...ārpuskārtas apskates veic pēc inspekcijas iniciatīvas, lai pārliecinātos, kā atpūtas kuģis tiek uzturēts atbilstoši drošas kuģošanas nosacījumiem”. Sakarā ar Latvijas jūras Administrācijas ierobežotiem resursiem, atpūtas kuģu “inspicēšanas” pilnvaras jahtu drošības kontekstā ir jādeleģē citām valsts struktūrām, ar attiecīgu personālsastāva apmācību, treniņiem un administratīvas varas paplašināšanu; un koordinējošu lomu starp Jūras Administrāciju, LR Krasta Apsardzi, Valsts robežsardzi, Valsts/Ostu/Municipālu policiju par šo procesu **būtu jāuzņemas LZS.**

### **Latvijas Jūras administrācijai**

Saskaņā ar 2008.g 25. marta MK Noteikumu Nr. 201”Noteikumi par atpūtas kuģu drošību” 3. Nodaļas “Tādu atpūtas kuģu apskates, kuri netiek izmantoti komercdarbībai” pantiem, savu pilnvaru rāmjos veikt **intensīvās ārpuskārtas apskates** nekomerciālas izmantošanas buru jahtām Latvijas jahtklubos. Ir pamats uzskatīt, ka atpūtas kuģu tehniskais stāvoklis un buru jahtu vadītāju kvalifikācija daudzos gadījumos neatbilst LR normatīvo aktu prasībām.

### **Valsts robežsardzei**

- a) Savas kompetences ietvaros, saskaņā ar „Robežsardzes likuma” 15. pantā noteiktām tiesībām, veikt atpūtas kuģu **pastiprinātu kontroli** LR jurisdikcijai pakļautos ūdeņos.
- b) Saskaņā ar LR Administratīvu pārkāpumu kodeksa 226. (1) pantā noteiktām pilnvarām, veikt pastiprinātu kuģošanas kontroli LR iekšējos ūdeņos.

### **LR Krasta Apsardzei**

Saskaņā ar LR Administratīvu pārkāpumu kodeksa 226. (2) pantā noteiktām pilnvarām, veikt pastiprinātu kuģošanas kontroli LR jurisdikcijai pakļautos ūdeņos.