



Transporta nelaimes
gadījumu un incidentu
izmeklēšanas birojs

Saīsināts nobeiguma ziņojums Nr. 3-2026

**Smags jūras negadījums ar Latvijas karoga velkoni SCORFF Skultes
ostā 2026. gada 3. martā
(velkoņa uzsēšanās uz sēkļa)**

2026

Saturs

Saīsinājumi	3
Ievads	3
1. Īss negadījuma apraksts	4
2. Fakti	5
2.1. Dati par kuģi.....	5
2.2. Klasifikācija un notācijas interpretācija	6
2.3. Iepriekšējās apskates aktā konstatēto trūkumu nozīme negadījuma izvērtēšanā	7
2.4. Līgumā paredzētie kuģa uzdevumi un to atbilstība kuģa klasifikācijai	7
2.5. Informācija par reisu	8
2.6. Negadījuma vieta un dziļums.....	9
2.7. Laikapstākļi un ledus apstākļi	10
2.8. Iesaistītie krasta dienesti un ārkārtas reaģēšana	10
3. Notikumu hronoloģija	11
4. Analīze	12
4.1. Analīzes pieeja	12
4.2. Ledus dinamika un vizuālās novērtēšanas ierobežojumi	13
4.3. Kuģa klasifikācija un piemērotība darbam ledus apstākļos	13
4.4. Līguma nosacījumi un kuģa tehnisko spēju neatbilstība.....	14
4.5. Operacionālā lēmumu pieņemšana un cilvēkfaktors.....	14
4.6. Latvijas normatīvais regulējums ziemas navigācijas jomā	15
4.7. HELCOM un Ziemeļvalstu ziemas navigācijas pieeja	16
4.8. Rīgas jūras līča ziemas navigācija un minimālo tehnisko prasību jautājums	16
5. Secinājumi	18
6. Drošības rekomendācijas	19

Saīsinājumi

Tabula Nr.1

Saīsinājums	Skaidrojums
ASD	Azimuth Stern Drive tipa piedziņa / azimutāla velkoņa propulsijas sistēma
BV	Bureau Veritas - kuģu klasifikācijas sabiedrība
HELCOM	Baltijas jūras vides aizsardzības komisija
IMO/SJO	Starptautiskā Jūrniecības organizācija
LT	Local time / vietējais laiks
LJA	Latvijas Jūras administrācija
MMSI	Maritime Mobile Service Identity / Jūras mobilā dienesta identitāte
MRCC	Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs
NBS	Nacionālie bruņotie spēki
SAR	Search and Rescue / meklēšana un glābšana
TNGIIB	Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs
VUGD	Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests
VVD	Valsts vides dienests

Ievads

Šis saīsinātais ziņojums sagatavots par jūras negadījumu, kas 2026. gada 3. martā notika Skultes ostas akvatorijā un ostas pieejas kanāla rajonā, kurā bija iesaistīts Latvijas karoga velkonis SCORFF. Ziņojums sagatavots, pamatojoties uz TNGIIB rīcībā esošajiem dokumentiem, SAR lietas materiāliem, kuģa dokumentiem, līguma materiāliem, klasifikācijas sabiedrības sniegto skaidrojumu, ostas pārstāvju sniegto informāciju un piemērojamo normatīvo regulējumu ziemas navigācijas jomā.

Drošības izmeklēšanas mērķis ir noskaidrot jūras negadījuma apstākļus un cēloņsakarības, lai novērstu līdzīgu negadījumu atkārtosanos nākotnē. Drošības izmeklēšana nav vērsta uz vainas vai atbildības noteikšanu. Drošības rekomendācijas nenosaka vainu vai atbildību, un ziņojuma saturs un forma nav paredzēta izmantošanai tiesvedībā.

Ziņojumā fizisko personu vārdi netiek lietoti. Personas tiek identificētas pēc funkcijas vai amata.

Atbilstoši sākotnēji pieejamajai informācijai notikušais kvalificējams kā smags jūras negadījums Ministru kabineta 2011. gada 12. jūlija noteikumu Nr. 561 “Jūras negadījumu un jūras incidentu izmeklēšanas kārtība” (turpmāk – MK noteikumi Nr. 561) 2.6. apakšpunkta izpratnē. Negadījums ir saistīts ar kuģa uzsēšanos uz sēkļa / ledus sanesumiem un ledus radītiem apstākļiem, kuru rezultātā kuģis nonāca bīstamā stāvoklī un zaudēja spēju droši turpināt kuģošanu. Negadījuma seku novēršanai bija nepieciešama krasta dienestu un glābšanas resursu iesaiste, tostarp uz kuģa esošo personu evakuācija, kas atbilst MK noteikumu Nr. 561 2.6.3. apakšpunktā noteiktajām pazīmēm.

Ņemot vērā pieejamo dokumentāro informāciju, liecības un sākotnējās izvērtēšanas procesā konstatētos faktus, pilna apjoma drošības izmeklēšana netiek veikta, un TNGIIB sagatavo saīsinātu ziņojumu.

1. Īss negadījuma apraksts

2026. gada 3. martā velkonis SCORFF tika izmantots Skultes ostas vajadzībām loča transfēra un ar kuģa iziešanu saistītas operācijas nodrošināšanai. Saskaņā ar ostas pārstāvju sniegto informāciju operācija tika veikta kā ierasta darbība ziemas apstākļos ostas rajonā. Kuģu ceļš bija lietots, kanālā bija izveidota pārvietošanās josla, un vizuāli aktīva ledus dreifa pazīmes sākotnēji netika konstatētas. Lēmums uzsākt operāciju tika balstīts uz faktiskajā brīdī novērojamo situāciju un līdzšinējo operacionālo praksi attiecīgajos apstākļos.

Pēc ieiešanas ledus rajonā situācija īsā laika posmā būtiski mainījās. Ledus masa sāka kustēties un ar sānu spiedienu iedarbojās uz velkoni, izspiežot to no ostas kanāla kuģojamās daļas. Kuģis tika uzspiests seklumā / ledus sanesumos pie kanāla malas, kur, ņemot vērā gan ledus spiedienu, gan sekluma apstākļus, tas zaudēja spēju patstāvīgi atgriezties kanālā. Notikuma attīstības gaitā kuģis nonāca bīstamā sānsverē, kas radīja tiešu apdraudējumu uz tā esošajām personām. Liecībās kritiskais notikuma posms raksturots kā straujš un īslaicīgs, attīstoties aptuveni 30 sekunžu laikā.

Uz kuģa atradās piecas personas, tostarp kuģa apkalpes locekļi un ostas dienestu pārstāvji. Ņemot vērā kuģa stāvokli, turpmāku ledus spiediena ietekmi, piekļuves neiespējamību no krasta un ar peldlīdzekļiem, kā arī bīstamo sānsveri, tika pieņemts lēmums veikt personu evakuāciju. Evakuāciju nodrošināja NBS helikopters. Negadījuma rezultātā personas netika ievainotas.

Ziņojuma sagatavošanas brīdī TNGIIB rīcībā nav bijis tiešs VVD izdots oficiāls dokuments par negadījuma ietekmi uz vidi. Vienlaikus sākotnējās izvērtēšanas gaitā no ostas pārstāvjiem un kuģa īpašnieka tika saņemta informācija, tostarp VVD sniegtais komentārs, kurā norādīts, ka noplūde no kuģa nav notikusi un piesārņojuma pazīmes vidē nav konstatētas. Saskaņā ar minēto informāciju kuģi apsekojuši ūdenslīdēji, kuri nav konstatējuši kuģa bojājumus, kas varētu radīt piesārņojumu, kā arī nav konstatēta naftas produktu klātbūtne ostas akvatorijā vai piekrastes zonā.

Ņemot vērā minēto, netika iegūti pierādījumi par būtisku vides piesārņojumu, tomēr šis secinājums balstās uz trešo personu sniegto informāciju.

Kuģis vēlāk tika noņemts no sēkļa. Pēcapskates un klasifikācijas sabiedrības inspektora sagatavotie akti ziņojuma sagatavošanas brīdī vēl nav saņemti un tiek uzskatīti par papildus izvērtējamiem materiāliem pēc to saņemšanas.

Pēc šī ziņojuma projekta izsūtīšanas saskaņošanai 2026. gada 29. aprīlī TNGIIB no kuģa īpašnieka saņēma Bureau Veritas Ships in Service Survey Report Nr. RIG0/2026/J5021 (10.–17.04.2026, validēts 21.04.2026) un Baltic Kontor Survey H&M Report Nr. 128.0426 (10.04.2026). Minētie dokumenti tika izvērtēti un ir saderīgi ar šī ziņojuma 4. nodaļā izklāstīto negadījuma analīzi un cēloņu rekonstrukciju. Tie apstiprina, ka kuģa korpusa konstrukcijas bojājumi galvenokārt radās kuģim uzsēstoties uz sēkļa pēc tā izspiešanas no kanāla kuģojamās

daļas ledus masas ietekmē. Saņemto dokumentu saturs nemaina šī ziņojuma secinājumus vai drošības rekomendācijas.

2. Fakti

2.1. Dati par kuģi



1.attēls. Velkonis SCORFF (IMO 8514576) uz sēkļa Skultes ostas teritorijā

Tabula Nr.2

Parametrs	Informācija
Kuģa vārds	SCORFF
IMO / SJO numurs	8514576
Izsaukuma signāls	YL3272
MMSI	275031300
Karoga valsts	Latvija
Kuģa tips	Velkonis
Būves vieta/gads	Francija / 1986
Korpusa materiāls	Tērauds

Garums	28,10 m
Platums	8,2 m
Bruto tonnāža	204 t
Neto tonnāža	61 t
Iegrime	līdz 3,00 m
Īpašnieks	SIA "OVI Towage"
Klasifikācijas sabiedrība	Bureau Veritas
Klases notācija	Velkonis / neierobežota navigācija
Ledus klase	Nav piešķirta

Kuģa tehniskie dati raksturo SCORFF kā neliela izmēra velkoni ar tērauda korpusu, azimutālu piedziņas sistēmu un salīdzinoši nelielu iegrimi. Saskaņā ar klasifikācijas dokumentiem kuģim ir piešķirta notācija "Tug, Unrestricted navigation", un tam nav piešķirta ledus klase vai cita ar darbību ledus apstākļos saistīta klasifikācijas notācija.

Klasifikācijas sabiedrības sniegtais skaidrojums norāda, ka minētā notācija attiecas uz kuģošanas rajonu un neietver kuģa ekspluatāciju ledus apstākļos, kā arī neapstiprina kuģa projektēšanu vai atbilstību darbam ledus vidē vai ledus laušanas operācijām. Līdz ar to klasifikācijas dokumentos nav konstatēts pamats secināt, ka kuģis būtu paredzēts ekspluatācijai kustīga vai sablīvēta ledus apstākļos.

2.2. Klasifikācija un notācijas interpretācija

SCORFF klasifikācijas sertifikātā ir norādīta klasifikācijas notācija "Tug — Unrestricted navigation" (lat. Velkonis - neierobežota navigācija). Izmeklēšanas ietvaros no klasifikācijas sabiedrības tika pieprasīts rakstisks skaidrojums par minētās notācijas nozīmi. Kuģa klasifikācijas sertifikātā nav norādīta ledus klase vai cita ar kuģa ekspluatāciju ledus apstākļos saistīta papildu klasifikācijas notācija.

Klasifikācijas sabiedrība paskaidroja, ka notācija "Unrestricted navigation" nozīmē, ka kuģim nav noteikti ģeogrāfiski vai sezonāli navigācijas ierobežojumi. Vienlaikus šī notācija nav attiecināma uz kuģa ekspluatāciju ledus apstākļos.

Saskaņā ar klasifikācijas sabiedrības sniegto skaidrojumu SCORFF nav piešķirta ledus klase vai cita ar darbību ledus apstākļos saistīta klasifikācijas notācija. Tāpat norādīts, ka kuģis ar minētajām klasifikācijas notācijām nav projektēts vai piemērots darbam ledus apstākļos vai ledus laušanas operācijām.

Notācija "Unrestricted navigation" nav uzskatāma par ledus klasi un neaplicina kuģa spēju droši darboties ledus apstākļos, tostarp kustīga vai sablīvēta ledus ietekmē. Šī notācija raksturo navigācijas rajona ierobežojumu neesamību, nevis kuģa konstruktīvo vai ekspluatācijas piemērotību mehāniskai mijiedarbībai ar ledu.

Sākotnējās izvērtēšanas laikā konstatēts, ka kapteiņa ziņojuma veidlapā sadaļā "ledus klase" bija norādīts - "Unrestricted navigation". Šis apstākļis norāda uz iespējamu terminoloģijas lietojuma neatbilstību praksē, kur navigācijas ierobežojumu neesamība var tikt interpretēta kā kuģa

eksploatācijas piemērotība plašākā nozīmē. Klasifikācijas sabiedrības sniegtais skaidrojums šādu interpretāciju neapstiprina.

TNGIIB ieskatā būtiska ir atšķirība starp kuģa izmantošanu ziemas periodā un kuģa izmantošanu ledus apstākļos. Ledus klases neesamība pati par sevi nav vērtējama kā vispārējs aizliegums kuģim atrasties ūdenī ziemas navigācijas periodā. Tomēr konkrētajā gadījumā SCORFF tika izmantots ostas operācijā, kurā kuģis nonāca kustīga un sablīvēta ledus ietekmē, un kur galvenais risks bija nevis navigācija atklātā ūdenī, bet ledus masas sānu spiediens un kuģa spēja saglabāt vadāmību šādos apstākļos.

Līdz ar to klasifikācijas dokumenti un klasifikācijas sabiedrības sniegtais skaidrojums neapstiprina, ka SCORFF bija tehniski vai klasifikācijas ziņā paredzēts un piemērots darbam kustīga vai sablīvēta ledus apstākļos, kā arī ledus laušanas operācijām.

2.3. Iepriekšējās apskates aktā konstatēto trūkumu nozīme negadījuma izvērtēšanā

LJA Kuģošanas drošības inspekcijas 2025. gada 20. novembra apskates aktā bija fiksēti vairāki ar kuģa drošības aprīkojumu un sistēmām saistīti trūkumi, tostarp attiecībā uz avārijas aprīkojumu, ugunsdrošības aprīkojumu, sakaru līdzekļiem un glābšanas aprīkojumu.

Ziņojuma sagatavošanas brīdī TNGIIB rīcībā nav saņemta dokumentāra informācija, kas pilnā apjomā apliecinātu minētajā apskates aktā norādīto trūkumu novēršanu līdz negadījuma dienai.

Pamatojoties uz sākotnējās izvērtēšanas laikā pieejamo informāciju, minētie trūkumi netiek identificēti kā tiešs faktors kuģa izspiešanai no kanāla, uzsēšanās uz sēkļa / ledus sanesumiem vai ledus spiediena izraisītās situācijas attīstībā. Vienlaikus tie ir vērtējami kuģa vispārējās drošības gatavības kontekstā, jo negadījuma laikā bija nepieciešama ārkārtas rīcība, personu evakuācija un glābšanas dienestu iesaiste.

Ja pēcapskates akti vai citi kuģa īpašnieka papildu iesniegtie dokumenti apliecinās attiecīgo trūkumu novēršanu pirms negadījuma, šī ziņojuma sadaļa ir precizējama.

2.4. Līgumā paredzētie kuģa uzdevumi un to atbilstība kuģa klasifikācijai

SCORFF bija iznomāts Skultes ostas pārvaldei ostas pakalpojumu nodrošināšanai. Saskaņā ar līguma priekšmetu kuģi bija paredzēti izmantot loču transfēram, kuģu pavadīšanai uz Skultes ostas iekšējo akvatoriju un no tās, kā arī ledus salaušanai ostas kanālā un ostas akvatorijā.

Līgumā noteikts, ka kuģis tiek iznomāts kopā ar vienu ekipāžas locekli – kuģa kapteini. Līguma darbības laikā kuģa ekipāža līgumā paredzēto pakalpojumu izpildē izpilda fraktētāja pilnvarotās personas norādījumus. Tādējādi konkrēto ostas operāciju praktiskā organizēšana un uzdevumu došana bija saistīta ar ostas vajadzībām un ostas pārvaldes operacionālo rīcību.

Vienlaikus šāds līguma regulējums neatceļ kuģa kapteiņa pienākumu izvērtēt kuģa drošu eksploatāciju konkrētajos apstākļos, kā arī nepiešķir kuģim tehniskās spējas vai eksploatācijas iespējas, kas nav apstiprinātas tā klasifikācijas vai tehniskajos dokumentos.

Līguma tekstā kuģa īpašnieks apliecināja, ka kuģa dokumentācija un tehniskais stāvoklis atbilst Latvijas Republikas normatīvo aktu prasībām. Tāpat līgumā ietverts apliecinājums, ka

velkonis ledus periodā spēs nodrošināt kuģu vilkšanas pakalpojumus un ledus salaušanu Skultes ostas pieejas kanālā un akvatorijā.

Šie līguma nosacījumi ir būtiski negadījuma izvērtēšanā, jo tie paredzēja kuģa izmantošanu ne tikai loču transfēram un vispārīgām ostas palīgoperācijām, bet arī darbībām ledus vidē. Šāda veida darbības pēc būtības ir saistītas ar paaugstinātu risku, jo kuģis var nonākt tiešā mehāniskā mijiedarbībā ar kustīgu, sablīvētu vai sānu spiedienu radošu ledu.

Sākotnējās izvērtēšanas gaitā iegūtā informācija no klasifikācijas dokumentiem un klasifikācijas sabiedrības skaidrojuma neapstiprina, ka SCORFF būtu piešķirta ledus klase vai cita ar darbību ledus apstākļos saistīta klasifikācijas notācija. Tāpat klasifikācijas sabiedrības sniegtais skaidrojums neapstiprina, ka kuģis ar esošajām klasifikācijas notācijām būtu projektēts vai piemērots darbam ledus apstākļos vai ledus laušanas operācijām.

Līdz ar to konstatējama neatbilstība starp līgumā paredzētajiem kuģa uzdevumiem ledus periodā un kuģa klasifikācijā un tehniskajos dokumentos apstiprināto piemērotību. Līgumā ietvertais apliecinājums par kuģa spēju nodrošināt darbību ledus periodā pats par sevi nav pielīdzināms kuģa ledus klasei, tehniskajai sertifikācijai darbam ledū vai dokumentētam izvērtējumam par kuģa spēju droši veikt paredzētos uzdevumus konkrētajos ledus apstākļos.

Šis apstāklis ir nozīmīgs cēloņsakarību izvērtēšanā. Negadījuma brīdī galvenais apdraudējums nebija vispārēja kuģošana ziemas periodā, bet gan kuģa spēja saglabāt vadāmību un drošu stāvokli kustīga un sablīvēta ledus sānu spiediena ietekmē. Pieejamie dokumenti neapstiprina, ka pirms kuģa izmantošanas attiecīgajā operācijā būtu veikts atsevišķs dokumentēts izvērtējums par SCORFF piemērotību šādiem apstākļiem.

Konstatētā neatbilstība starp līgumā paredzētajiem kuģa uzdevumiem ledus periodā un kuģa dokumentāri apstiprinātajām tehniskajām spējām ir būtisks sistēmisks drošības aspekts konkrētā negadījuma izvērtēšanā.

2.5. Informācija par reisu

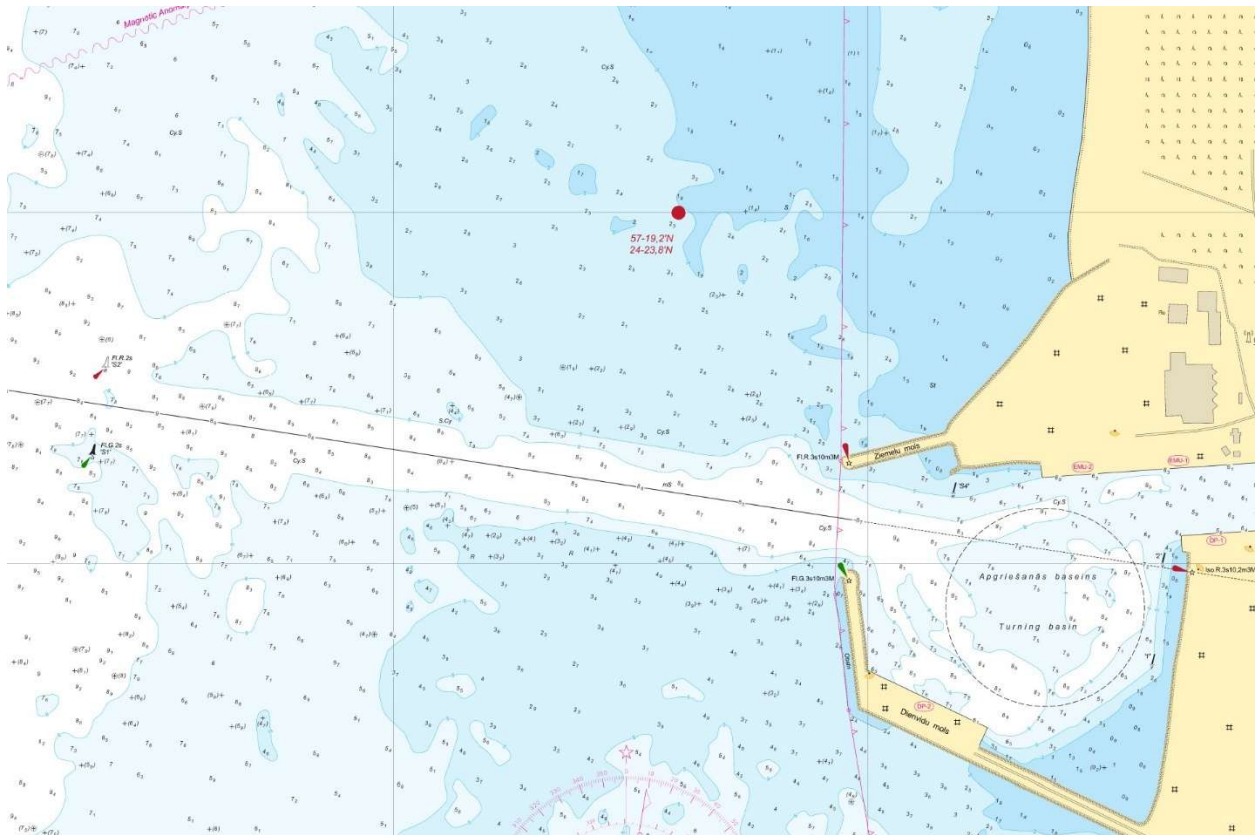
2026. gada 3. martā SCORFF tika izmantots loča nogādāšanai uz kuģi, kas pēc kravas operāciju pabeigšanas gatavojās iziet no ostas. Operācija tika veikta Skultes ostas akvatorijā ziemas navigācijas apstākļos un saskaņā ar ostas pārstāvju sniegto informāciju tika vērtēta kā ierasta ostas darba operācija. Saskaņā ar ostas pārstāvju sniegto informāciju šāda veida darbības ziemas navigācijas periodā Skultes ostā tika veiktas arī iepriekš. Operācijas uzsākšanas brīdī kuģu ceļš bija lietots, kanālā bija izveidota pārvietošanās josla, un aktīva ledus dreifa pazīmes sākotnēji vizuāli netika konstatētas.

Liecībās norādīts, ka ziemas apstākļos ostas dienesti ierobežo iziešanu ārpus ostas tumsā un dod priekšroku operāciju veikšanai diennakts gaišajā laikā. Konkrētajā gadījumā SCORFF iziešanas laiks liecībās norādīts aptuveni ap plkst. 18.20 (LT), kad, pēc liecību sniedzēju vērtējuma, redzamība vēl bija pietiekama operācijas veikšanai.

Atsevišķos materiālos personu funkcijas un lomu sadalījums uzrādīts ar nelielām atšķirībām, tomēr kopumā konstatējams, ka uz kuģa atradās 5 personas.

2.6. Negadījuma vieta un dziļums

Atbilstoši SAR lietas materiāliem kuģa atrašanās vieta negadījuma laikā norādīta aptuveni koordinātās 57°19'12" N, 24°23'49" E. SAR materiālos papildus norādīts, ka kuģis atradās



2.attēls. Skultes ostas iesniegtā karte ar atzīmētu negadījuma vietu

aptuveni 300 m no krasta.

Skultes ostas pārvaldes iesniegtajā kartogrāfiskajā materiālā (skat. 2.attēls), SCORFF atrašanās vieta ir atzīmēta ārpus ostas kanāla kuģojamās daļas ass, rajonā ar mazākiem dziļumiem pie kanāla malas.

Kartē ap atzīmēto vietu redzami dziļumi, kas vietām ir aptuveni 1,8–3,2 m, savukārt dziļākajā kuģu ceļa joslā un apgrīšanās baseinā dziļumi ir lielāki.

Ņemot vērā SCORFF iegrīmi negadījuma laikā aptuveni 2,7–3,0 m, atrašanās seklākā rajonā pēc izspiešanas no kuģu ceļa būtiski samazināja kuģa manevrēšanas rezervi un iespēju patstāvīgi atgriezties kanālā.

Šī informācija ir būtiska negadījuma izvērtēšanā, jo tā atbilst liecībās sniegtajam aprakstam, ka ledus masas sānu spiediena ietekmē kuģis tika izspiests no kanāla un uzspiests seklākā zonā / ledus sanesumos. Pieejamā informācija norāda, ka kuģa nespēju patstāvīgi atbrīvoties noteica nevis tikai ledus spiediens vai tikai seklums, bet šo apstākļu kombinācija.

2.7. Laikapstākļi un ledus apstākļi

Sākotnējās izvērtēšanas pieejamajos materiālos meteoroloģiskie dati nav pilnībā vienveidīgi. SAR lietas materiālos norādīts vējš no 190° ar ātrumu 9 m/s, savukārt kapteiņa ziņojumā norādīts ziemeļrietumu vējš ar ātrumu 13–15 m/s. Ostas pārstāvju liecībās sākotnējā situācija raksturota kā vizuāli stabila, bez redzama aktīva ledus dreifa pazīmēm.

Nemot vērā pieejamo informāciju kopumā, ziņojumā vēja apstākļi tiek vērtēti aptuveni 10–15 m/s diapazonā. Vienlaikus būtiski norādīt, ka konkrētajā negadījumā izšķiroša nozīme nebija tikai vēja ātrumam, bet ledus masas faktiskajai kustībai un sānu spiedienam uz kuģi konkrētajā ostas kanāla rajonā.

Kapteiņa ziņojumā redzamība norādīta aptuveni 500 m diennakts tumšajā laikā. Ūdens virsmas stāvoklis raksturots kā salauzts ledus, ūdens temperatūra — aptuveni +1°C, gaisa temperatūra — aptuveni +3°C. Liecībās norādīts, ka pirms notikuma ledus laukums vizuāli nešķīta aktīvi kustīgs, tomēr pēc kuģa ieiešanas ledus rajonā situācija īsā laikā mainījās. Kuģi sāka ietekmēt liela ledus masa, kuras biezums pēc liecībās sniegtā vērtējuma varēja pārsniegt vienu metru un atsevišķās vietās sasniegt aptuveni divus metrus.

Ostas pārstāvju liecībās kā iespējamie ledus kustības ietekmējošie apstākļi minēti arī lokāli straumes, ūdens līmeņa izmaiņu un ledus masas atbrīvošanās faktori. Izmeklēšanas rīcībā nav precīzu datu, kas ļautu noteikt šo faktoru individuālo ietekmi uz notikuma attīstību. Tomēr pieejamā informācija norāda, ka ledus situācija bija dinamiska un varēja mainīties ļoti īsā laika posmā.

Ziņojuma sagatavošanas brīdī TNGIIB rīcībā nav dokumentāras informācijas, ka pirms konkrētās operācijas uzsākšanas būtu veikts atsevišķs rakstisks ledus apstākļu izvērtējums attiecīgajam maršrutam un kuģa izmantošanai konkrētajos ledus apstākļos. Tāpat TNGIIB rīcībā nav dokumentāras informācijas par konkrētajā dienā noteiktiem ledus navigācijas ierobežojumiem Skultes ostā. Saskaņā ar ostas pārstāvju sniegto informāciju ledus situācija pirms operācijas tika vērtēta vizuāli, un aktīva ledus dreifa pazīmes sākotnēji netika konstatētas.

Konkrētajā gadījumā vizuāli stabila ledus situācija pirms operācijas uzsākšanas nebija pietiekams indikators tam, ka ledus masa neradīs apdraudējumu kuģa vadāmībai pēc ieiešanas ledus rajonā. Šis apstākļis ir būtisks turpmākajā analizē, jo negadījuma attīstību noteica nevis tikai meteoroloģiskie apstākļi vispārīgā nozīmē, bet kustīga un sablīvēta ledus masas faktiskā iedarbība uz kuģi ierobežotā un seklā ostas kanāla rajonā.

2.8. Iesaistītie krasta dienesti un ārkārtas reaģēšana

SAR operāciju koordinēja MRCC Rīga. Saskaņā ar SAR lietas materiāliem pirmā MRCC reģistrētā informācija par notikumu saņemta 2026. gada 3. martā plkst. 22.40 (LT). Pēc sākotnējās informācijas saņemšanas glābšanas ķēdē tika iesaistīti attiecīgie krasta un glābšanas dienesti, tostarp VUGD, NBS Gaisa spēki, pašvaldības pārstāvji un citi iesaistītie dienesti.

SAR materiālos un liecībās vairākkārt norādīts, ka piekļuve kuģim ar sauszemes transportu vai ar peldlīdzekļiem nebija droša vai praktiski īstenojama. To noteica kuģa atrašanās vieta, ledus apstākļi, seklais ūdens, ledus sanesumi un kuģa bīstamā sānsvere. Šie apstākļi būtiski ierobežoja parasto glābšanas līdzekļu izmantošanas iespējas.

SAR gaitā tika vērtētas arī citas piekļuves iespējas, tostarp velkoņa LAURA izmantošana, tomēr ledus apstākļu, sekluma un SCORFF atrašanās vietas dēļ šāda piekļuve nebija praktiski īstenojama.

Nemot vērā piekļuves ierobežojumus un apdraudējumu uz kuģa esošajām personām, tika pieņemts lēmums veikt personu evakuāciju ar helikopteru. Evakuāciju nodrošināja NBS Gaisa spēku helikopters. SAR lietas materiālos norādīts, ka evakuācija tika veikta pēc pusnakts un operācija pabeigta 2026. gada 4. martā plkst. 02.41 (LT), kad visas piecas personas bija nogādātas krastā un nodotas glābšanas dienestu rīcībā.

TNGIIB pieejamā informācija liecina, ka ārkārtas reaģēšana bija vērsta uz personu drošības nodrošināšanu apstākļos, kuros kuģa stāvoklis un piekļuves iespējas neļāva droši izmantot parastos krasta vai ūdens transporta glābšanas risinājumus. Helikoptera iesaiste šajos apstākļos bija būtiska, lai novērstu turpmāku apdraudējumu uz kuģa esošajām personām.

Negadījumā cilvēki necieta. Glābšanas operācija novērsa iespējamu personu veselības un dzīvības apdraudējuma turpmāku pieaugumu, tomēr tās nepieciešamība vienlaikus apliecina, ka kuģa nonākšana ledus spiediena un sekluma ietekmē radīja būtisku drošības risku, kas pārsniedza kuģa apkalpes un ostas rīcībā esošās tūlītējās pašpalīdzības iespējas.

3. Notikumu hronoloģija

Tabula Nr.3

Laiks	Notikums	Piezīme
Ap 18.20–19.00	SCORFF uzsāka ostas operāciju / loča transfēra uzdevumu.	Laiks ir aptuvens; liecībās minēts ap 18.20, SAR sarunā norādīta iziešana ap 19.00.
Ap 20.00	Kapteiņa ziņojumā norādīts negadījuma / incidenta laiks.	Raksturo bīstamās situācijas izveidošanās laiku kuģa dokumentu izpratnē.
22.40	SCORFF sazinājās ar MRCC Rīga pa VHF CH16 un ziņoja par bīstamu situāciju.	SAR lietā reģistrētais sākotnējais ārkārtas saziņas laiks.
22.43	MRCC sazinājās ar velkoni LAURA par iespējamo iesaisti.	LAURA informēja, ka iespējamais nokļūšanas laiks būtu aptuveni 6h.
22.43–22.57	Tika precizēta kuģa atrašanās vieta, situācija uz kuģa un piekļuves iespējas.	Konstatēts, ka piekļuve ar laivu vai sauszemes transportu ledus apstākļu dēļ ir būtiski apgrūtināta.
23.01	MRCC un VUGD saņēma apstiprinājumu, ka uz kuģa atrodas piecas personas.	
23.13–23.27	Tika uzturēta saziņa ar kuģi, ostas pārstāvjiem un iesaistītajiem dienestiem.	Situācija saglabājās bīstama kuģa sānsveres, ledus un piekļuves apstākļu dēļ.

00.12	Tika izvērtētas velkoņa LAURA piekļuves iespējas.	Ledus, sekluma un attāluma dēļ ātra piekļuve SCORFF nebija praktiski īstenojama.
00.45–01.06	Tika saskaņota helikoptera nosēšanās vieta krastā.	
01.20	SCORFF tika informēts pa sakaru kanālu, lai sagatavojas helikoptera evakuācijai.	
01.58–02.01	NBS Gaisa spēku helikopters sazinājās ar MRCC un tuvojās notikuma vietai.	
02.09	Helikopters ieradās notikuma vietā un uzsāka evakuāciju.	
02.34	Visas piecas personas tika nogādātas krastā un nodotas glābšanas dienestu rīcībā.	
02.41	Tika paziņots par glābšanas operācijas beigām.	
03.30	SAR informācija tika nosūtīta iesaistītajām pusēm, ieskaitot TNGIIB.	
13.03.2026.	SCORFF tika noņemts no sēkļa / ledus sanesumiem.	Pēcapskates akti ziņojuma sagatavošanas brīdī vēl nebija saņemti.

4. Analīze

4.1. Analīzes pieeja

Analīze veikta, izmantojot drošības barjeru un cēloņsakarību izvērtēšanas pieeju, kur negadījums netiek vērtēts tikai kā atsevišķas personas kļūda vai izolēts ārējs apstāklis, bet kā tehnisko, cilvēkfaktora, vides, organizatorisko un normatīvā regulējuma apstākļu mijiedarbība.

Analīzē par galveno negadījuma notikumu uzskatāma SCORFF uzsēšanās uz sēkļa / ledus sanesumiem pēc kuģa izspiešanas no ostas kanāla kuģojamās daļas. Ar negadījumu saistītie būtiskie notikumi ir ledus masas pēkšņa kustība, kuģa nonākšana seklākā rajonā pie kanāla malas, kuģa vadāmības zudums konkrētajos apstākļos, bīstamas sānsveres izveidošanās un nepieciešamība evakuēt uz kuģa esošās personas.

Analīzē atsevišķi vērtēti šādi faktoru veidi:

- vides faktori — ledus dinamika, ledus sānu spiediens, seklums un ostas kanāla ģeometrija;
- tehniskie faktori — kuģa klasifikācija, ledus klases neesamība, kuģa iegrimē un dokumentāri apstiprinātās tehniskās spējas;
- cilvēkfaktors — lēmumu pieņemšana, balstoties uz vizuālu ledus situācijas novērtējumu un iepriekšējo operacionālo pieredzi;

- organizatoriskie faktori — līgumā paredzētie kuģa izmantošanas uzdevumi un to atbilstība kuģa klasifikācijai;
- normatīvā un pārvaldības vide — ziemas navigācijas regulējums, ostas kompetence un vienotu tehnisko kritēriju pieejamība kuģu darbībai ledus apstākļos.

Šajā ziņojumā īpaša uzmanība pievērsta drošības barjerām, kurām pirms negadījuma bija jāmazina kuģa izmantošanas risks konkrētajos ledus apstākļos. Analīzē vērtēts, vai šādas barjeras bija noteiktas, dokumentētas un efektīvas.

4.2. Ledus dinamika un vizuālās novērtēšanas ierobežojumi

Ostas pārstāvju liecībās norādīts, ka pirms operācijas uzsākšanas aktīvs ledus dreifs vizuāli netika novērots. Kuģu ceļš bija lietots, kanālā bija izveidota pārvietošanās josla, un operācija sākotnēji tika uztverta kā ierasta darbība ziemas navigācijas apstākļos.

Tomēr vizuāli mierīga ledus situācija pati par sevi neapstiprina, ka ledus neradīs apdraudējumu kuģa vadāmībai. Ledus masa var būt sablīvējusies vai piespiesta pie krasta, mola, ostas hidrotehniskajām būvēm vai citiem ledus laukiem. Šādos apstākļos ledus ārēji var šķist nekustīgs, bet tā kustība var sākties pēkšņi, mainoties vējam, straumei, ūdens līmenim vai ledus atbalsta punktiem.

Konkrētajā gadījumā pēc SCORFF ieiešanas ledus rajonā situācija būtiski mainījās ļoti īsā laikā. Liecībās kritiskais notikuma posms raksturots kā aptuveni 30 sekunžu ilgs. Šāds laika sprādzis būtiski ierobežoja iespēju izvērtēt alternatīvu rīcību un īstenot efektīvu atbrīvošanās manevru pēc tam, kad ledus masa jau bija sākusi iedarboties uz kuģi.

Līdz ar to konstatējams, ka vizuāla ledus situācijas novērtēšana konkrētajā gadījumā nebija pietiekama drošības barjera, lai savlaicīgi novērtētu ledus kustības un sablīvējuma iespējamo ietekmi uz kuģa vadāmību. Šādos apstākļos būtiska nozīme ir iepriekš noteiktiem un dokumentētiem kritērijiem, pēc kuriem tiek izvērtēta kuģa izmantošanas pieļaujamība ledus apstākļos.

4.3. Kuģa klasifikācija un piemērotība darbam ledus apstākļos

SCORFF klasifikācijas dokumentos nav norādīta ledus klase vai cita papildu klasifikācijas notācija, kas apliecinātu kuģa piemērotību darbam ledus apstākļos. Kuģa klasifikācijas sertifikātā norādītā notācija “Tug — Unrestricted navigation” attiecas uz kuģošanas rajona ierobežojumu neesamību, nevis uz kuģa piemērotību ekspluatācijai ledū.

Klasifikācijas sabiedrības sniegtajā skaidrojumā norādīts, ka SCORFF nav piešķirta ledus klase vai cita ar darbību ledus apstākļos saistīta notācija. Tāpat norādīts, ka kuģis ar esošajām klasifikācijas notācijām nav projektēts vai piemērots darbam ledus apstākļos vai ledus laušanas operācijām.

Ledus klase pēc būtības nav tikai formāls ieraksts kuģa dokumentos. Baltijas jūras ziemas navigācijas praksē ledus klase ir saistīta ar kuģa korpusa stiprību, konstrukcijas pastiprinājumu, propulsijas aizsardzību, dzinēju jaudu, pieļaujamo iegrimi un spēju droši darboties noteiktos ledus apstākļos. Somijas–Zviedrijas ledus klases noteikumi paredz prasības kuģa korpusa un propulsijas stiprībai, kā arī aprēķināmu dzinēju jaudas prasību konkrētām ledus klasēm.

SCORFF gadījumā šāda dokumentāra piemērotība nav konstatēta. Pieejamie klasifikācijas un tehniskie dokumenti neapstiprina, ka kuģa korpus, propulsijas sistēma, dzinēju jauda vai ekspluatācijas parametri būtu izvērtēti darbam kustīga vai sablīvēta ledus apstākļos. Kuģa tehniskajos datos norādītā dzinēju jauda un tērauda korpus paši par sevi neapliecina ledus klasi vai spēju droši darboties ledus spiediena apstākļos.

Līdz ar to no kuģošanas drošības viedokļa SCORFF izmantošana konkrētajos ledus apstākļos nebija pamatota ar kuģa klasifikācijas vai tehniskajiem dokumentiem. Kuģa dokumentāri apstiprinātās spējas neatbilda faktiskajam operācijas riska raksturam – darbībai kustīga un sablīvēta ledus ietekmē seklā ostas kanāla rajonā.

4.4. Līguma nosacījumi un kuģa tehnisko spēju neatbilstība

Līgums starp kuģa īpašnieku un Skultes ostas pārvaldi paredzēja SCORFF izmantošanu ostas pakalpojumu nodrošināšanai, tostarp loču transfēram, kuģu pavadīšanai līdz un no Skultes ostas iekšējās akvatorijas, kā arī ledus salaušanai ostas kanālā un ostas akvatorijā. Līguma tekstā kuģa īpašnieks apliecināja, ka velkonis ledus periodā spēs nodrošināt kuģu vilkšanas pakalpojumus un ledus salaušanu Skultes ostas pieejas kanālā un akvatorijā.

Šāds līguma formulējums radīja pieņēmumu, ka kuģis ir izmantojams arī tādās ostas operācijās, kurās iespējama tieša saskare ar ledu vai nepieciešama darbība ledus ietekmē. Tomēr kuģa klasifikācijas dokumenti un klasifikācijas sabiedrības sniegtais skaidrojums šādu piemērotību neapstiprina. SCORFF nebija piešķirta ledus klase vai cita ar darbību ledus apstākļos saistīta klasifikācijas notācija, un kuģis ar esošajām klasifikācijas notācijām nebija projektēts vai piemērots darbam ledus apstākļos vai ledus laušanas operācijām.

Līguma nosacījumi pašī par sevi nevar paplašināt kuģa tehniskās spējas vai aizstāt klasifikācijas sabiedrības apstiprinātu piemērotību konkrētam ekspluatācijas veidam. Ja līgumā tiek paredzēta kuģa izmantošana ledus periodā vai ledus salaušanai, šādam nosacījumam jābūt pamatotam ar kuģa klasifikācijas dokumentiem, tehnisko izvērtējumu vai citu dokumentētu apliecinājumu par kuģa spēju droši darboties attiecīgajos ledus apstākļos.

Izmeklēšanā šāds dokumentēts pamatojums netika konstatēts. Līdz ar to starp līgumā paredzētajiem kuģa uzdevumiem un kuģa dokumentāri apstiprinātajām tehniskajām spējām pastāvēja būtiska neatbilstība. Šī neatbilstība ir vērtējama kā sistēmisks drošības aspekts, jo līguma teksts var radīt priekšstatu par spēju pakalpojumu tehniski nodrošināt arī tad, ja kuģa klasifikācija un tehniskie dokumenti to neapstiprina.

No drošības viedokļa būtiski ir tas, ka līgumiska vienošanās par pakalpojuma sniegšanu ledus periodā nav pietiekama drošības barjera. Pirms šāda kuģa izmantošanas konkrētos ledus apstākļos bija nepieciešams pārliecināties, ka kuģa tehniskās spējas, klasifikācija, dzinēju jauda, korpusa konstrukcija un propulsijas sistēma atbilst faktiskajam operācijas riskam.

4.5. Operacionālā lēmumu pieņemšana un cilvēkfaktors

Pieejamās liecības nedod pamatu secināt, ka negadījums būtu radies apzinātas novirzīšanās no kuģu ceļa vai acīmredzama apdraudējuma ignorēšanas rezultātā. Operācija sākotnēji tika uztverta kā ierasta darbība ziemas navigācijas apstākļos ostas rajonā.

Šis apstāklis ir būtisks cilvēkfaktora izvērtējumā. Ja darbība ar paaugstinātu risku ilgstoši tiek veikta bez negadījumiem, tā var kļūt par ierastu praksi. Šādā situācijā rutīna var ietekmēt riska uztveri – apstākļi, kas objektīvi prasa pastiprinātu piesardzību, var tikt uztverti kā kontrolējami, jo līdzīgas operācijas iepriekš ir noritējušas bez būtiskām sekām.

Konkrētajā gadījumā lēmumi tika pieņemti, balstoties uz iepriekšējo pieredzi, vizuāli novērojamo ledus situāciju un līdzšinējo ostas operāciju praksi. Pieredze jūrniecībā ir nozīmīgs drošības elements, tomēr tā nevar aizstāt skaidrus tehniskus kritērijus un iepriekš noteiktus nosacījumus, kad operācija nav uzsākama vai ir pārtraucama.

TNGIIB rīcībā nav dokumentāras informācijas, ka pirms konkrētās operācijas būtu veikts atsevišķs rakstisks izvērtējums, kurā vienlaikus analizēti faktiskie ledus apstākļi, SCORFF ledus klases neesamība, kuģa iegrimē utt., kā arī iespējamie alternatīvie rīcības scenāriji.

Tas nenozīmē, ka konkrētu personu rīcība pati par sevi būtu vērtējama kā nolaidīga. Būtiskāks ir apstāklis, ka lēmumu pieņēmēju rīcībā nebija pietiekami skaidru un dokumentētu kritēriju, kas ļautu viennozīmīgi noteikt, kad šāda operācija ledus apstākļos ar konkrēto kuģi nav uzsākama vai ir pārtraucama.

Līdz ar to cilvēkfaktors šajā gadījumā nav vērtējams kā atsevišķas personas kļūda. Tas saistāms ar lēmumu pieņemšanu vidē, kurā rutīnas ietekme, līdzšinējā pieredze un vizuāls apstākļu novērtējums netika pietiekami papildināti ar dokumentētu kuģa piemērotības un ledus apstākļu riska izvērtējumu.

4.6. Latvijas normatīvais regulējums ziemas navigācijas jomā

Latvijas normatīvajā regulējumā ir paredzēti pamata nosacījumi ziemas navigācijai. Ministru kabineta 2010. gada 21. decembra noteikumu Nr. 1171 “Noteikumi par Latvijas ūdeņu izmantošanas kārtību un kuģošanas režīmu tajos” (turpmāk – MK noteikumi Nr. 1171) 12.¹ punkts nosaka ziemas navigācijas periodu no 15. decembra līdz 15. aprīlim. MK noteikumi Nr. 1171 paredz, ka ziemas navigācijas kārtību ledus apstākļos Latvijas ostās un ostu pievedceļos nosaka saskaņā ar Ostu likumu un attiecīgo ostu noteikumiem.

Minētie noteikumi paredz arī to, ka gadījumā, ja attiecīgā ostas pārvalde uzskata, ka ledus apstākļu dēļ ir nopietni apdraudēta cilvēku dzīvība jūrā vai kuģošana Latvijas ūdeņos un piekrastes zonā, tā informē kuģus par ledus apstākļiem un ieteiktajiem kuģu ceļiem. Tāpat ostas pārvalde šādā gadījumā ir tiesīga pieprasīt no kuģa dokumentus, kas apliecina, ka kuģa korpusa stiprība un dzinēju jauda atbilst faktiskajiem ledus apstākļiem.

Ostu likums nosaka, ka ostas pārvalde nodrošina ziemas navigāciju ostā, savukārt ostas kapteinis kā valsts amatpersona izdod administratīvos aktus, kas saistīti ar kuģošanas drošības pasākumiem, tostarp nosaka ziemas navigācijas kārtību ledus apstākļos.

Tādējādi Latvijas Republikas normatīvais regulējums paredz ostas pārvaldes un ostas kapteiņa kompetenci rīkoties ledus apdraudējuma gadījumā. Vienlaikus šis regulējums pamatā nosaka institucionālo kompetenci un rīcības iespējas, nevis vienotu tehnisku kritēriju sistēmu kuģu piemērotības izvērtēšanai ledus apstākļos.

Normatīvajos regulējumā nav noteikti konkrēti vienoti kritēriji, pie kāda ledus biezuma, ledus koncentrācijas vai ledus spiediena riska būtu nepieciešama noteikta ledus klase. Tāpat nav noteikta vienota kārtība, kādā ostām jāizvērtē mazo ostas dienesta kuģu, velkoņu vai loču transfēra kuģu piemērotība konkrētiem ledus apstākļiem.

Šāda regulējuma ietvaros praktiskais drošības lēmums lielā mērā var tikt balstīts uz attiecīgās ostas lokālo praksi, pieredzi un operacionālo novērtējumu. SCORFF negadījums parāda, ka šāda pieeja var nebūt pietiekama situācijā, kad ledus kustība ir strauja, lokāla un grūti prognozējama, bet operācijā tiek izmantots kuģis bez dokumentāri apstiprinātas piemērotības darbam ledus apstākļos.

4.7. HELCOM un Ziemeļvalstu ziemas navigācijas pieeja

HELCOM Recommendation 25/7 “Safety of Winter Navigation in the Baltic Sea Area” nav tieši piemērojama kā nacionāls normatīvais akts kuģa īpašniekam vai ostas pārvaldei. Vienlaikus tā ir nozīmīgs Baltijas jūras reģionā atzīts drošas ziemas navigācijas vadlīniju avots.

HELCOM vadlīnijas paredz, ka dalībvalstu administrācijām jānosaka satiksmes ierobežojumi kuģiem, kas kuģo ledus apstākļos, un ka šie ierobežojumi var tikt balstīti uz faktiskā vai aprēķinātā līdzenā ledus biezumu. Vadlīnijās noteikti arī minimālie ledus klases līmeņi pie konkrētiem ledus biezuma diapazoniem.

HELCOM vadlīnijas paredz, ka izņēmumi kuģiem bez nepieciešamās ledus klases var tikt piešķirti tikai pēc detalizētas kuģa stiprības analīzes faktiskajos ledus apstākļos. Šādā analīzē jāņem vērā ledus biezums, ledus stiprība, ledus spiediens, ledus pārklājums un cita būtiska informācija par faktiskajiem ledus apstākļiem.

Somijas un Zviedrijas ziemas navigācijas sistēmās ledus klase un kuģu satiksmes ierobežojumi ir cieši sasaistīti ar praktisko kuģu kustības organizāciju un ledlaužu palīdzību. Somijas ziemas navigācijas materiālos norādīts, ka palīdzības ierobežojumi tiek balstīti uz kuģu ledus klasēm, lai nodrošinātu kuģu drošību un spēju pārvietoties pa ledlauža atvērtu kuģu ceļu. Tajos pašos materiālos ziemas navigācijas drošības pamatelementi ir aprakstīti kā ledus klases, aktuāla informācija par ledus situāciju, laikapstākļu prognozes, ledlaužu kapacitāte, ostām piemēroti ierobežojumi un kuģotāju kompetence.

Minētā pieeja rāda, ka ziemas navigācijas drošība Somijā un Zviedrijā netiek balstīta tikai uz atsevišķa kuģa kapteiņa vai ostas operacionālu novērtējumu konkrētajā brīdī. Tā tiek organizēta kā sistēma, kurā tiek sasaistīta informācija par ledus apstākļiem, ostām piemērojamie satiksmes ierobežojumi, kuģa ledus klase, ledlaužu palīdzības nosacījumi un kuģa spēja droši pārvietoties ledū.

HELCOM un Ziemeļvalstu pieeja ir būtiska SCORFF gadījuma izvērtēšanā, jo tā parāda, ka ledus apstākļos kuģošanas drošība parasti tiek nodrošināta ar kombinētu pieeju: ledus informāciju, satiksmes ierobežojumiem, kuģa tehniskās piemērotības kritērijiem, ledlaužu palīdzības nosacījumiem un dokumentētu riska izvērtējumu.

4.8. Rīgas jūras līča ziemas navigācija un minimālo tehnisko prasību jautājums

Latvijas normatīvais regulējums paredz kārtību ziemas navigācijas gadījumā. MK noteikumu Nr. 1171 IV nodaļā noteikts, ka ziemas navigācijas periods ir no 15. decembra līdz 15. aprīlim un ka ziemas navigācijas kārtību ledus apstākļos Latvijas ostās un ostu pievedceļos nosaka saskaņā ar Ostu likumu un attiecīgo ostu noteikumiem.

Atsevišķi jānorāda, ka MK noteikumu Nr. 1171 15. punkts paredz Rīgas brīvdostas pārvaldes pienākumu iespēju robežās nodrošināt ledlauža pakalpojumus Irbes jūras šaurumā un Rīgas jūras līcī, ņemot vērā reālos ledus apstākļus un iespējamus cilvēku dzīvības apdraudējumus jūrā. Tādējādi Rīgas brīvdostas pārvaldei normatīvajā regulējumā ir noteikta īpaša reģionāla loma ziemas navigācijas nodrošināšanā Rīgas jūras līcī un Irbes jūras šaurumā.

Ostu likums nosaka, ka ostas kapteinis ir valsts amatpersona un izdod administratīvos aktus, kas saistīti ar kuģošanas drošības pasākumiem ostas akvatorijā, kuģuceļos, piestātnēs un termināļos, tostarp ar ziemas navigācijas kārtību ledus apstākļos. Savukārt Rīgas brīvdostas noteikumi paredz, ka navigācijas kārtību ledus apstākļos ar rīkojumu nosaka ostas kapteinis, pamatojoties uz informāciju par faktiskajiem ledus apstākļiem un laika prognozi.

2026. gada 30. janvāra Rīgas ostas kapteiņa rīkojumā par ziemas navigācijas kārtību ledus apstākļos noteikts, ka no 2026. gada 2. februāra tiek uzsākta ziemas navigācija ledus apstākļos Rīgas ostas atbildības rajonā. Minētajā rīkojumā drošas kuģošanas nodrošināšanai ledus apstākļos arī norādīts, ka nav rekomendēts operēt kuģi bez ledus klases, ja tā dedveits ir mazāks par 2000 tonnām. Šis rīkojums parāda, ka Rīgas jūras līča ziemas navigācijas praksē kuģa ledus klase un tehniskie parametri tiek izmantoti kā būtiski drošības apsvērumi.

2026. gada ledus navigācijas sezona Rīgas jūras līcī apliecina, ka ledus apstākļi konkrētajā gadā bija praktiski nozīmīgs kuģošanas drošības faktors. LVR Flote 2026. gada 4. februārī informēja, ka pēc Rīgas ostas kapteiņa rīkojuma ledlauzis VARMA devās darbā Rīgas jūras līcī. LVR Flote uzdevums ir nodrošināt ziemas navigāciju ledus apstākļos Rīgas ostas atbildības rajonā — kuģu ceļā no ostas līdz Irbes šaurumam, ostas akvatorijā ledus laušanu veic ledus klases kuģis LAURA, savukārt Rīgas jūras līcī darbā dodas VARMA. Tajā pašā informācijā norādīts, ka iepriekšējo reizi VARMA ledus laušanas misijā devās 2018. gada ziemā, vienlaikus ledlauža tehniskā gatavība tiek uzturēta pastāvīgi, tostarp ar regulāriem izmēģinājuma braucieniem un mehānismu pārbaudēm. Tas parāda, ka ledus laušanas nepieciešamība var būt sezonāli mainīga un ne vienmēr ikgadēja, taču ziemas navigācijas drošībai nepieciešama pastāvīga gatavība reaģēt uz strauji mainīgiem ledus apstākļiem.

Publiski pieejamā informācija par 2026. gada ziemas navigācijas sezonas noslēgumu norāda, ka ledus navigācijas sezona ilga sešas nedēļas un ledlauža VARMA atbalsts tika sniegts 148 kuģiem. Tajā pašā informācijā norādīts, ka ledus apstākļus apgrūtināja stiprs vējš un veidojās dreifējoši ledus sanesumi. Šie apstākļi ir būtiski arī SCORFF negadījuma izvērtēšanā, jo tie apliecina, ka Rīgas jūras līcī 2026. gada ziemas sezonā ledus nebija teorētisks vai margināls risks, bet reāls un operacionāli nozīmīgs navigācijas apstākļis.

Ziņojuma sagatavošanas laikā TNGIIB rīcībā nonāca informācija par Rīgas brīvdostas pārvaldes 2025. gada 16. septembra rīkojumu, ar kuru tika apstiprinātas minimālās prasības velkoņu pakalpojumu sniegšanai Rīgas brīvdostā. Šajās prasībās bija paredzēts, ka pakalpojumu

sniedzējam jānodrošina vismaz trīs velkoņi ar kopējo vilkmspēju ne mazāku par 140 tonnām un ka vismaz diviem velkoņiem jābūt vismaz IB ledus klasei vai ekvivalentai. Prasībās bija ietverta arī atsauce uz HELCOM Recommendation 25/7.

Šāda pieeja no jūras drošības viedokļa ir uzskatāma par nozīmīgu mēģinājumu noteikt objektīvu minimālo tehnisko sliekšni velkoņu pakalpojumiem ostā, tostarp ziemas navigācijas apstākļos. Tas apliecina, ka ledus klases prasību izmantošana velkoņu pakalpojumu sniegšanā Latvijas ostu praksē ir iespējams un praktiski formulējams drošības instruments.

Ar Rīgas brīvdostas valdes 2025. gada 17. decembra lēmumu Nr. 125 minētās minimālās prasības tika atceltas. TNGIIB rīcībā nav materiālu, kas šī ziņojuma ietvaros ļautu izvērtēt attiecīgā lēmuma pamatojumu vai to, vai atceltās prasības tika aizstātas ar citu līdzvērtīgu drošības kontroles mehānismu. TNGIIB nevērtē minētā lēmuma tiesiskumu, jo tas nav konkrētā negadījuma izmeklēšanas priekšmets. Vienlaikus šis piemērs ir nozīmīgs plašākā nozares kontekstā. Ja minimālās tehniskās prasības, tostarp prasības par ledus klasi, tiek atceltas vai netiek piemērotas, būtiski ir nodrošināt citu līdzvērtīgu mehānismu, kas ļauj dokumentēti novērtēt velkoņu piemērotību darbam ziemas navigācijas apstākļos. Pretējā gadījumā pastāv risks, ka kuģa piemērotība darbam ledus apstākļos tiek vērtēta atšķirīgi dažādās ostās vai balstīta galvenokārt uz līguma nosacījumiem, lokālo praksi un operacionālo pieredzi.

SCORFF negadījuma kontekstā minētais piemērs parāda būtisku sistēmisku jautājumu – ostu līmenī var pastāvēt atšķirīga pieeja velkoņu tehnisko prasību noteikšanai ziemas navigācijas apstākļos. Vienota valsts līmeņa vai ostu praksē saskaņota kritēriju kopuma neesamība var radīt situāciju, kur kuģa piemērotība darbam ledus apstākļos netiek vērtēta pēc vienotas drošības metodikas.

Minētais jāvērtē Rīgas jūras līča kopējā ziemas navigācijas kontekstā, jo ledus apstākļi var ietekmēt ne tikai vienas ostas akvatoriju, bet arī pieejas kanālus, kuģu ceļus un savstarpēji saistītu kuģošanas telpu. 2026. gada ziemas navigācijas sezona Rīgas jūras līcī apliecināja, ka ledus apstākļi var būt strauji mainīgi un būtiski ietekmēt kuģošanas drošību. Līdz ar to minimālo tehnisko prasību un ledus apstākļos izmantojamo kuģu piemērotības jautājums nav vērtējams tikai kā atsevišķa līguma vai konkrētas ostas lokālas prakses jautājums. Rīgas brīvdostas piemērs parāda, ka minimālo tehnisko prasību noteikšana velkoņu pakalpojumu sniegšanai, tostarp prasību sasaistīšana ar ledus klasi, Latvijas ostu praksē ir iespējams drošības instruments. Ja šādas prasības netiek piemērotas vai tiek atceltas, to vietā nepieciešams līdzvērtīgs mehānisms, kas nodrošina dokumentētu un vienādi piemērojamu kuģu tehniskās piemērotības izvērtēšanu darbam ledus apstākļos, lai ziemas navigācijas periodā Latvijas ostās tiktu uzturēts vienots un pārbaudāms kuģošanas drošības sliekšnis.

5. Secinājumi

Secinājums Nr. 1 — negadījuma raksturs.

Negadījums bija piespiedu uzsēšanās seklumā / ledus sanesumos ledus sānu spiediena ietekmē. Tas nebija vienkāršs navigācijas kļūdas gadījums, bet vairāku faktoru kombinācija, kur vides apstākļi iedarbojās uz kuģi, kura tehniskās spējas nebija paredzētas attiecīgajam ledus riskam.

Secinājums Nr. 2 — ledus klases nozīme.

Ledus klases neesamība pati par sevi nenozīmē, ka kuģis nedrīkst atrasties ūdenī ziemas periodā. Tomēr šajā gadījumā tā kļūva būtiska, jo kuģis tika izmantots operācijā, kurā galvenais risks bija mehāniska mijiedarbība ar kustīgu un sablīvētu ledus masu.

Secinājums Nr. 3 — “Unrestricted navigation” interpretācija.

“Unrestricted navigation” notācija nav ledus klase un neapliecina kuģa piemērotību darbam ledus apstākļos vai ledus laušanai. Ja šāda notācija praksē tiek uztverta kā ledus piemērotības apliecinājums, tas rada būtisku drošības risku.

Secinājums Nr. 4 — līguma un tehnisko spēju neatbilstība.

Līgums paredzēja kuģa izmantošanu arī ledus apstākļos, tostarp ledus salaušanai ostas kanālā un akvatorijā. Kuģa klasifikācijas dokumenti šādu piemērotību neapstiprina. Šī neatbilstība bija būtisks drošības risks konkrētajā negadījumā.

Secinājums Nr. 5 — ostas lēmumu pieņemšana.

Lēmums kuģim iziet tika pieņemts, balstoties uz vizuālu ledus situācijas novērtējumu, pieredzi un ierastu praksi. Izmeklēšanas rīcībā nav dokumentāra apliecinājuma, ka pirms konkrētās operācijas būtu veikts formāls riska novērtējums, kurā salīdzināti faktiskie ledus apstākļi, kuģa tehniskā piemērotība, iegrieme, dziļumi un iespējamais atkāpšanās ceļš.

Secinājums Nr. 6 — ziemas navigācijas regulējuma praktiskā piemērošana.

Latvijas Republikas normatīvais regulējums paredz ostu un ostas kapteiņu kompetenci ziemas navigācijas jautājumos, taču tas nenosaka vienotus tehniskus kritērijus mazo ostas dienesta kuģu un velkoņu izmantošanai ledus apstākļos. Šī nepietiekamā konkretizācija veicina situāciju, kur drošības sliekšnis dažādās ostās var būt atkarīgs no vietējās prakses un pieredzes.

Secinājums Nr. 7 – kopsavilkuma secinājums.

Negadījums parāda nepieciešamību stiprināt ziemas navigācijas risku izvērtēšanu ostu līmenī un skaidrāk sasaistīt kuģu izmantošanu ledus apstākļos ar to klasifikāciju, tehniskajām spējām un dokumentētu riska izvērtējumu. Lai nodrošinātu vienotu drošības sliekšni visās Latvijas ostās, nepieciešams nacionālā līmenī izstrādāt kritērijus un saistošas minimālās prasības kuģu, tostarp velkoņu un ostas dienesta kuģu, izmantošanai ledus apstākļos.

6. Drošības rekomendācijas

Drošības rekomendācijas izriet no analīzes un secinājumiem. Tās nav vērstas uz vainas vai atbildības noteikšanu, bet uz drošības sistēmas pilnveidošanu, lai līdzīgu negadījumu iespējamība nākotnē tiktu samazināta.

Rekomendācija Nr. 1 – Satiksmes ministrijai sadarbībā ar LJA

Izvērtēt nepieciešamību pilnveidot nacionālo normatīvo regulējumu par kuģu darbību ledus apstākļos Latvijas ostās un ostu pievedceļos, nosakot vienotus kritērijus un saistošas minimālās prasības kuģiem, tostarp ostas dienesta kuģiem, velkoņiem un loču transfēra kuģiem.

Īpaši izvērtējama minimālo tehnisko prasību noteikšana velkoņu pakalpojumu sniedzējiem ostās, kurās ziemas navigācijas laikā pastāv ledus apdraudējums. Ja šādas prasības netiek noteiktas vai tiek atceltas, jāparedz līdzvērtīgs drošības kontroles mehānisms, kas nodrošina kuģa piemērotības izvērtēšanu darbam ledus apstākļos.

Rekomendācija Nr. 2 – Skultes ostas pārvaldei

Izvērtēt nepieciešamību papildināt Skultes ostas noteikumus vai izstrādāt atsevišķu ziemas navigācijas kārtību ostas dienesta kuģu, velkoņu un loču transfēra kuģu izmantošanai ledus apstākļos. Kārtībā jāparedz dokumentēts riska izvērtējums pirms operācijas, kā arī skaidri kritēriji operācijas uzsākšanai, atlikšanai vai pārtraukšanai, ņemot vērā ledus apstākļus, kuģa tehnisko piemērotību, ledus klasi, iegrimi, pieejamos dziļumus un kritiskos rajonus ostas akvatorijā.

Rekomendācija Nr. 3 – kuģa īpašniekam OVI Towage SIA

Pārskatīt un precizēt SCORFF un citu kuģu nomas, pakalpojumu un ekspluatācijas dokumentus, lai tajos paredzētie uzdevumi atbilstu konkrētā kuģa klasifikācijai, tehniskajām spējām un ekspluatācijas ierobežojumiem.

Ja kuģa izmantošana paredzēta ziemas navigācijas vai ledus apstākļos, dokumentos skaidri jānorāda kuģa ledus klase vai cits dokumentēts tehniskās piemērotības apliecinājums. Kuģiem bez ledus klases jānosaka skaidri izmantošanas ierobežojumi, tostarp aizliegumi vai ierobežojumi darbam ledus apstākļos, kā arī kapteiņa rīcība gadījumos, kad ostas vai pasūtītāja uzdevums pārsniedz kuģa tehniskās spējas.

Transporta nelaimes gadījumu izmeklēšanas birojs

Jūras negadījumu izmeklētājs – Signe Klusa

Jūras negadījumu izmeklēšanas nodaļas vadītājs – Aleksandrs Pavlovičs