

Kasdien visame pasaulyje į orą pakyla tūkstančiai lėktuvų, už kurių saugias keliones yra atsakingi ne tik orlaivių pilotai, bet ir daugybė ant žemės dirbančių specialistų. Ne išimtis ir Lietuva, kur oro eismo valdymo paslaugas teikia ir jų saugą užtikrina VĮ „Oro navigacija“. Kaip pernai buvo rūpinamasi saugiomis orlaivių kelionėmis Lietuvos padangėje ir kokių incidentų pavyko bei nepavyko išvengti, pasakoja VĮ „Oro navigacija“ Saugos ir kokybės skyriaus vadovas Donatas Dačkevičius.

D.Dačkevičiaus teigimu, aviacijos sauga apima orlaivių projektavimą, gamybą, techninę priežiūrą ir naudojimą. Tiesa, šios sąvokos nereikėtų painioti su aviacijos saugumu, kurio tikslas yra apsaugoti civilinę aviaciją nuo neteisėtos veiklos – sabotažo, orlaiviuose paliekamų sprogmenų ar kitų veiksmų, galinčių pakenkti keleiviams ir įgulai ar ant žemės esančiai infrastruktūrai.

„Griežtos aviacijos saugos taisyklės yra kuriamos viso sektoriaus mastu, nes tik tokiu būdu galima išvengti netyčinių situacijų, kurios kyla iš pavienių ar sisteminių klaidų, tačiau tai toli gražu nėra piktybiniai veiksmai (tokie veiksmai būtų aviacijos saugumo incidentas). Pavyzdžiui, gegužės pabaigoje įvykusi situacija su Baltarusijoje tūpusiu „Ryanair“ lėktuvu priskiriama būtent aviacijos saugumo sričiai, nes jos metu turėjome informaciją, kad lėktuvas leidžiasi dėl orlaivyje galimai padėto sprogmens. Šioje situacijoje teko aktyviai aiškintis situaciją, kas iš tiesų nutiko, vyko glaudus tarptautinių institucijų bendradarbiavimas“, – sako pašnekovas.

Ekspertas toliau pasakodamas apie aviacijos saugą pratęsia, kad ją užtikrinti padeda bendrai skirtingu lygiu kuriamos taisyklės. Anot jo, pasauliniu mastu aviacijos saugos reikalavimus ir standartus nustato Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (ICAO), Europoje vieningas jų įgyvendinimas užtikrinamas per ES reglamentus ir Europos civilinės aviacijos saugos agentūros (EASA) priimtinas atitikties užtikrinimo priemonės bei detalesnius reikalavimus nacionaliniu lygiu per vietinius teisės aktus, kiek tai suderinama su aukščiau minėtais reikalavimais.

„Aviacijos saugai nustatytų reikalavimų įgyvendinimą skirtingu lygiu prižiūri tiek pati ICAO, tiek Europos Komisija su EASA bei atitinkamos nacionalinės institucijos. Toks didelis aviacijos saugos mechanizmas yra būtinas, norint užtikrinti, kad keleiviai ir įgulos skrydžių metu būtų saugūs“, – teigia VĮ „Oro navigacijos“ Saugos ir kokybės skyriaus vadovas.

Įvykiai skirstomi į skirtingas kategorijas

Kalbėdamas apie aviacijos saugos užtikrinimą Lietuvos oro erdvėje praėjusiais metais, D.

Dačkevičius atkreipia dėmesį, kad aviacijos įvykiai oro eismo vadyboje yra skirstomi į: avarijas, pavojingus incidentus, didelius incidentus, svarbius incidentus ir įvykius be poveikio saugai.

„Pirmoji kategorija – avarijos, apibrėžia įvykius, kurių metu yra pažeidžiamas orlaivis arba sužeidžiami keleiviai, šie incidentai gali kainuoti ir žmonių gyvybes. Mano žiniomis, tokių įvykių komercinėje aviacijoje Lietuvoje nėra buvę ne tik pernai ar užpernai, bet ir per visą nepriklausomos Lietuvos istoriją. Tiesa, šioje vietoje kalbame apie valdomą oro erdvę, kurioje skrydžius valdo VĮ „Oro navigacija“ skrydžių vadovai, mažesnių orlaivių avarių nevaldomoje oro erdvėje tikrai yra buvę“, – teigia D. Dačkevičius.

Pašnekovas pratęsia, kad antroji kategorija – pavojingi incidentai – apima situacijas, kuriose yra didelė tikimybė, kad įvyks avarija, tačiau dėl tam tikrų tinkamai susiklosčiusių aplinkybių ji neišvyko – pavyzdžiui, pavojingas orlaivių priartėjimas vienas šalia kito. Į trečiąją įvykių grupę priskiriami dideli incidentai, kuomet tikimybė, kad įvyks avarija dar nėra didelė, tačiau nesiimant veiksmų ji galėtų įvykti – iš tokių pavyzdžių galėtų būti minimalių nustatytų saugių atstumų tarp orlaivių neišlaikymas (bet dar pakankamas išvengti avarijos). Svarbūs incidentai – ne tokie pavojingi nutikimai, kurie, turi poveikį saugai ir kurie esant kitokioms aplinkybėms, galėtų peraugti į incidentus ar net avarijas.

Aviacijos saugai įtakos turėjo ir pandemija

Pasak VĮ „Oro navigacija“ Saugos ir kokybės skyriaus vadovo, pernai Lietuvoje buvo užfiksuoti 34 įvykiai, iš kurių daugiausiai, bene trečdalį, sudarė neleistinas įskridimas į oro erdvę. Taip pat fiksuoti 25 oro eismo vadybos specifiniai (techniniai) įvykiai, susiję su įmonės teikiamomis ryšių, navigacijos ir stebėjimo paslaugomis. Dažniausiai buvo susidurta su duomenų dorojimo ir paskirstymo funkcijos sutrikimu.

„Nors šios situacijos nėra kritinės, jos vis tiek kelia nemažą iššūkių skrydžių vadovams ir kitiems aviacijos specialistams. Tiesa, 2020 m. fiksavome ženkliai mažiau įvykių, lyginant su užpernai dėl sumažėjusio skrydžių skaičiaus. Tokį nuopelną iš dalies gali „prisiimti“ ir pandemija, nes 2019 metai buvo patys gausiausi skrydžių skaičiumi per visą šalies istoriją, todėl natūralu, kad esant didesniai kiekiui skrydžių dėl darbo intensyvumo didėja ir žmogiškos klaidos bei atitinkamai tam tikro įvykio tikimybė“, – sako pašnekovas.

Skrydžių vadovo pareigos - ne kiekvienam

D. Dačkevičius toliau pasakoja, kad nors prie aviacijos saugos užtikrinimo prisideda daugybė skirtingų žmonių ir institucijų, ypatinga atsakomybė skrydžio metu krenta ant skrydžių

vadovo pečių. Anot pašnekovo, šias pareigas gali užimti tikrai ne kiekvienas.

„Pagrindinis skrydžių vadovo darbas – užtikrinti, kad orlaiviai nesusidurtų ore ir su kliūtimis ant žemės, o prevencija – pagrindinis būdas tai padaryti. Jei susiklosto situacija, kai dėl tam tikrų aplinkybių ore reikalingas atstumas tarp orlaivių nebus išlaikomas tęsiant skrydžius tomis pačiomis trajektorijomis, ir dėl to gali įvykti susidūrimas, mūsų sistemos apie tai ima signalizuoti. Dažniausiai to neprireikia, nes skrydžių vadovai nuolat stebi situaciją ekrane, tačiau gali nutikti įvairių situacijų, nes orlaivius taip pat pilotuoja žmonės. Tuomet neatidėliotinų veiksmų imasi skrydžių vadovas – jis sprendžia, kokius nurodymus duoti orlaivių pilotams, įvertindamas šalia esančią situaciją, kad sprenddamas ją nesukurtų kitos. Tai yra itin dinamiška aplinka, kurioje įtampą galima „peiliu pjauti“, nes ir greičiai, ir atsakomybė – didžiulė, o laiko sprendimo priėmimui – itin mažai. Džiugu, kad tai nutinka itin retai ir pernai sprendėme tik vieną tokią situaciją“, – pabrėžia specialistas.

Dviračio išradinėti nebereikia – užtenka jį prižiūrėti

VĮ „Oro navigacija“ Saugos ir kokybės skyriaus vadovas pažymi, kad nutikus tam tikram su aviacijos sauga susijusiam įvykiui, tolimesni veiksmai aiškiai reglamentuoti tarptautiniu lygiu (tiek ICAO, tiek ES), tačiau detalios vidinės procedūros būtinos, kad įmonės darbuotojai žinotų savo pareigas ir veiksmus tokiais atvejais.

„Pirmiausias darbas, kurį privalome atlikti – informuoti atitinkamą instituciją (Transporto kompetencijų agentūrą) ir EASA apie nutikusius įvykius. Reglamentas griežtai numato, apie kokius įvykius visos saugos sistemos dalyviai turi pranešti, ir tie įvykiai nebūtinai kyla dėl įmonės veiklos. Pavyzdžiui, nors tam tikro orlaivio gedimas ore nėra tiesiogiai susijęs su mūsų veikla, sužinoję tokį faktą privalome apie tai informuoti atitinkamas tarptautines institucijas per 72 val., šį įvykį užregistruodami ES saugos įvykių duomenų bazėje.

Tiesa, jeigu tai susiję su mūsų veikla, imamės aiškintis įvykio aplinkybes, prireikus patikriname veiksmus, kurių įvykio metu ėmėsi skrydžių vadovas. Tokiu būdu bandome atrasti priežastis, kur nesusveikė tam tikras saugos barjeras ir ką galėjome padaryti, kad ši situacija nepasikartotų ateityje“, – pasakoja D. Dačkevičius.

Pašnekovas akcentuoja, kad aviacijos saugos sistemą tobulinti siekiama nuolatos, o savo indėlį įneša ir VĮ „Oro navigacija“: „Saugos sistema mūsų įmonėje yra įdiegta jau labai seniai, todėl šiandien dviračio išradinėti nereikia – jį tereikia prižiūrėti ir puoselėti. Dėl to itin svarbu laiku atnaujinti procedūras, užtikrinti, kad naujokai bei senbuviai žinotų savo tiesiogines atsakomybes. Be to, didesnę dėmesį stengiamės skirti ne tik nutikusių įvykių analizei, bet ir tų nutikimų, kurie esant kitoms aplinkybėms, galėtų tapti tam tikrais

incidentais.“

Apie VĮ „Oro navigacija“:

VĮ „Oro navigacija“ yra sertifikuota Europos oro navigacijos paslaugų teikėja, kuri teikia oro eismo valdymo, ryšių, navigacijos ir stebėjimo bei oro navigacijos informacijos paslaugas visoje Lietuvos Respublikos oro erdvėje, taip pat virš teritorinių vandenių bei Baltijos jūros oro erdvės, kuri įeina į Vilniaus skrydžių informacijos regioną. Įmonė taip pat užtikrina nuolatinę Aeronautikos gelbėjimo koordinacinio centro veiklą, paieškų ir gelbėjimo darbų, įvykus orlaivio avarijai, organizavimą ir koordinavimą.

