SAUGOS APŽVALGA 2020

2020 metų saugos apžvalga

TRANSPORTO KOMPETENCIJŲ AGENTŪRA

www.tka.lt

Direktoriaus žodis

VšĮ Transporto kompetencijų agentūrai (TKA) 2020-ieji buvo kupini iššūkių. Metų pradžioje visame pasaulyje įsišėlusi COVID-19 pandemija privertė keisti darbo organizavimą ir pasirūpinti darbuotojų saugumu – išsiųsti juos dirbti nuotoliniu būdu (galiu pasidžiaugti, kad šis procesas vyko sklandžiai ir vos per kelias dienas perėjome prie darbo iš namų).

Pandemija nebuvo vienintelis iššūkis – pernai užbaigėme TKA reorganizaciją, per kurią su kelių infrastruktūra susijusias funkcijas perdavėme vykdyti kitai institucijai. Šis atsiskyrimas padėjo mums išsigryninti savo tikslus bei susikoncentruoti į saugos ir saugumo užtikrinimą Lietuvos civilinės aviacijos ir kelių srityse.

Metų pabaigoje išsikėlėme ateities viziją: norime būti aukščiausią saugos ir saugumo lygį civilinės aviacijos ir kelių srityje užtikrinanti organizacija – patikimas partneris savo klientams.

Tad į 2021-uosius žvelgiame su viltimi, kad keisdami savo procesus ir diegdami naujoves, tapsime patikimais konsultantais bei patarėjais ir padėsime partneriams bei klientams išspręsti visus klausimus.

Metų pabaigoje išsikėlėme ateities viziją: norime būti aukščiausią saugos ir saugumo lygį civilinės aviacijos ir kelių srityje užtikrinanti organizacija - patikimas partneris savo klientams.

Mantas Kerdokas

Strateginio planavimo ir finansų skyriaus patarėjas,
pavaduojantis direktorių

Pranešimų sistema

Lietuvoje yra privalomųjų ir savanoriškųjų pranešimų tvarka, patvirtinta Transporto kompetencijų agentūros direktoriaus 2020 m. rugsėjo 24 d. įsakymu Nr. 2-238 „Dėl pranešimų apie civilinės aviacijos įvykius teikimo Viešajai įstaigai Transporto kompetencijų agentūrai“. Pagrindiniai principai yra apibrėžti 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 376/2014 dėl pranešimo apie civilinės aviacijos įvykius, jų analizės ir tolesnės veiklos, kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 996/2010 ir panaikinama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/42/EB ir Komisijos reglamentai (EB) Nr. 1321/2007 ir (EB) Nr. 1330/2007, su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2018 m. liepos 4 d. (toliau – Reglamentas (ES) Nr. 376/2014). Įvykių sąrašas apie kuriuos yra būtina pranešti TKA yra nustatytas 2015 m. birželio 29 d. Komisijos įgyvendinimo reglamente (ES) Nr. 2015/1018, kuriuo nustatomas civilinės aviacijos įvykių, apie kuriuos privaloma pranešti pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 376/2014, klasifikacinis sąrašas.

Visi gautieji pranešimai (privalomieji ir savanoriškieji), įskaitant apie incidentus, pavojingus incidentus ir avarijas, yra įtraukiami į Europos pranešimo apie aviacijos incidentus sistemų koordinavimo centro (ECCAIRS) nacionalinę duomenų bazę, iš kurios pranešimai yra persiunčiami į Europos centrinę saugyklą. Šie pranešimai įvedami į ECCAIRS duomenų bazę naudojant bendrą (ADREP) taksonomiją, kuri yra tarptautinis duomenų standartas, apibūdinantis visus galimus įvykius. Pranešant apie įvykį itin svarbu laikytis tarptautinės taksonomijos, kad būtų galima lengvai pranešimus suklasifikuoti ir vėliau analizuoti.

Savanoriškieji pranešimai yra labai svarbi pranešimų sistemos dalis, kuri suteikia informaciją apie tokius įvykius, kurie nėra užkoduoti kaip privalomi. Tokiu būdu dažnai atskleidžiamos paslėptos ar naujos grėsmės, tokios kaip lazerio šviesos spinduliai, bepiločiai orlaiviai ir kt.

Duomenų bazėje pateikta informacija yra skirta tik skrydžių saugai analizuoti ir gerinti. Duomenys apie pranešėjus arba įvykyje dalyvavusius žmones nėra įtraukiami į duomenų bazę. Taip pat šios informacijos negalima naudoti siekiant nustatyti kaltininką ar patraukti asmenį baudžiamojon atsakomybėn.

Teisingumo kultūra (angl. just culture) turėtų skatinti asmenis pranešti su sauga susijusią informaciją. Remiantis Reglamente (ES) Nr. 376/2014 pateikta informacija, darbuotojams ir pagal rangos sutartis dirbantiems asmenims neturėtų būti taikomos jokios nuobaudos, išskyrus tyčinio nusižengimo atvejais arba kai yra aiškus, sunkus ir rimtas akivaizdžios rizikos nepaisymas.

Duomenų bazėje esanti informacija apie civilinės aviacijos įvykius gali būti platinama suinteresuotoms šalims, siekiant pagerinti skrydžių saugą. Suinteresuotos šalys yra išvardintos Reglamento (ES) Nr. 376/2014 II priede.

Saugos valdymo procesas

Saugos valdymo procesas susideda iš penkių pagrindinių žingsnių, kurių tikslas yra gerinti saugą:

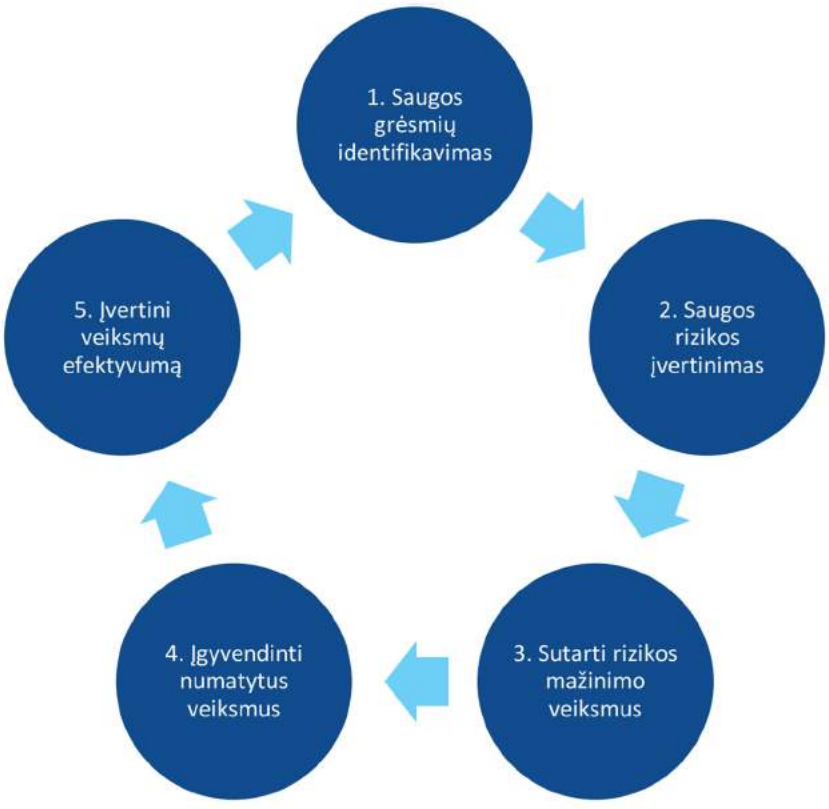
1. Saugos grėsmių identifikavimas. Rizikos valdymas prasideda nuo grėsmių (pavojų) identifikavimo. Jis yra atliekamas analizuojant gautus privalomuosius ir savanoriškus saugos pranešimus. Šiame etape taip pat atliekamas pirminis saugos grėsmės vertinimas siekiant įvertinti jos keliamą riziką, priskirti kategorijai ir išsiaiškinti, kokiems ūkio subjektams ji aktuali.

2. Saugos rizikos įvertinimas. Šiame etape identifikuota grėsmė yra formaliai įvertinama. Saugos ir kokybės skyriaus vadovas kartu su kvalifikuotais šios rizikos kategorijos specialistais atlieka identifikuotos grėsmės vertinimą pagal TKA procedūras, naudojantis blogiausio tikėtino scenarijaus metodu. Esant didelei rizikai ar rimtai grėsmei gali būti šaukiamas Saugos informacijos grupės susirinkimas.

3. Sutarti rizikos mažinimo veiksmus. Įvertinus rizikas svarbu nuspręsti, kokių veiksmų turime imtis siekiant sumažinti rizikos grėsmę. Įvardinus šiuo prevencinius veiksmus, jiems yra priskiriami atsakingi asmenys, kurie prižiūrės jų įgyvendinimą.

4. Įgyvendinti numatytus veiksmus. Atsakingi asmenys seka numatytų veiksmų įgyvendinimo planą ir veiksmingumą. Svarbu užtikrinti, kad numatyti veiksmai būtų atlikti iki iš anksto sutarto termino.

5. Įvertinti veiksmų efektyvumą. Paskutinės proceso stadijos metu yra įvertinamas veiksmų efektyvumas. Tai svarbu, kad galėtume stebėti pasikeitimus, kurie matomi įgyvendinus rizikos mažinimo veiksmus, ir apskritai stebėti aviacijos sistemą, kad būtų galima nustatyti naujas saugos grėsmes.



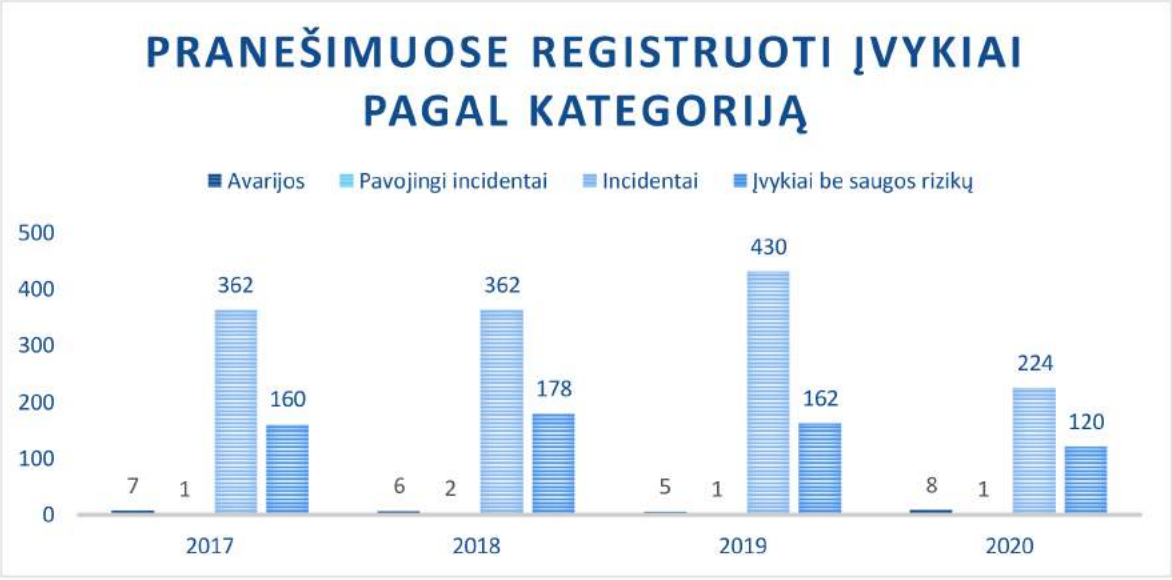
1 pav. *Saugos rizikų valdymo procesas*

Statistikos apžvalga

Praėjusius keletą metų stebėjome teigiamas tendencijas aviacijos srityje. Didėjant skrydžių skaičiui buvo gaunama vis daugiau pranešimų apie civilinės aviacijos įvykius. Tokiu būdu buvo galima geriau identifikuoti naujas kylančias grėsmes. Tuo tarpu praėjusiais metais ženkliai sumažėjus skrydžių skaičiui, TKA sulaukė mažesnio kiekio pranešimų. Įdomu tai, kad Lietuvos oro linijų bendrovių skrydžių skaičiui sumažėjus 47 %, pranešimų kiekis sumažėjo tik 41 %.

2 pav. *Pranešimuose užfiksuoti civilinės aviacijos įvykiai*

Daugiausia pranešimų yra gaunama apie aviacijos incidentus ir įvykius be saugos rizikų. Praėjusiais metais pastebėjome padidėjusį avarijų kiekį, tačiau pranešimuose buvo registruoti tik bendrosios aviacijos avarijos ir pavojingi incidentai.



3 pav. *Pranešimuose užfiksuoti civilinės aviacijos įvykiai*

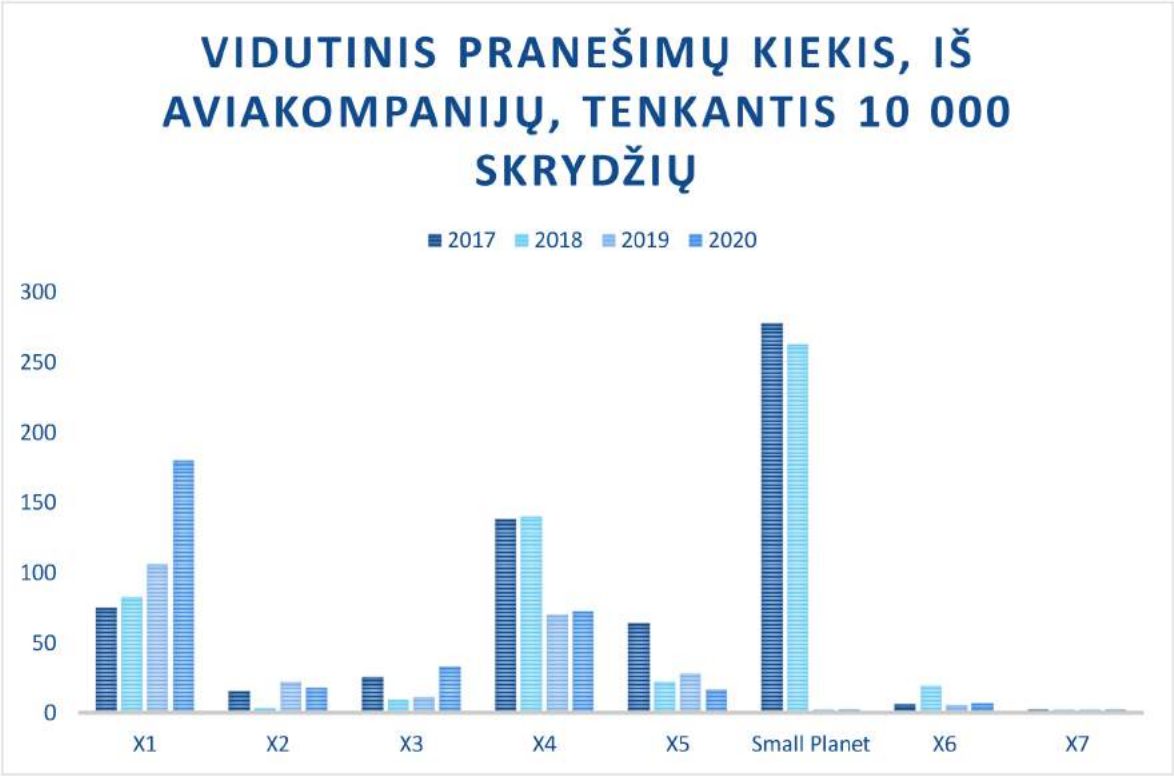
Lietuvos oro linijų bendrovių skrydžiuose 2020 metais nebuvo užfiksuota nei vienos avarijos ar pavojingo incidento, todėl pirmą kartą per penkerius metus 10 000 skrydžių atiteko 0 pavojingų incidentų.

4 pav. *Pavojingi incidentai per 10 000 komercinių skrydžių*

Gautų pranešimų skaičius iš Lietuvoje registruotų aviakompanijų praėjusiais metais išliko stabilus. Pranešimų skaičius krito mažiau nei skydžių skaičius. Tai leidžia spręsti, kad kiti ūkio subjektai ir fiziniai asmenys pateikė daugiau pranešimų nei anskstesniais metais.

5 pav. *Vidutinis aviakompanijų pranešimų skaičius, tenkantis 10 000 skrydžių*

Vidutinis aviakompanijų pranešimų skaičius, tenkantis 10 000 skrydžių, ženkliai sumažėjo 2019 metais, kai savo veiklą nutraukė viena iš daugiausiai pranešimų teikiančių aviakompanijų. Praėjusiai metais dviejose kompanijose buvo stebėtas ženklesnis pranešimų skaičiaus augimas. Tikimės, kad praėjusiais ir šiais metais vykstantis projektas „Pranešimų kultūra“ paskatins teikti daugiau pranešimų.

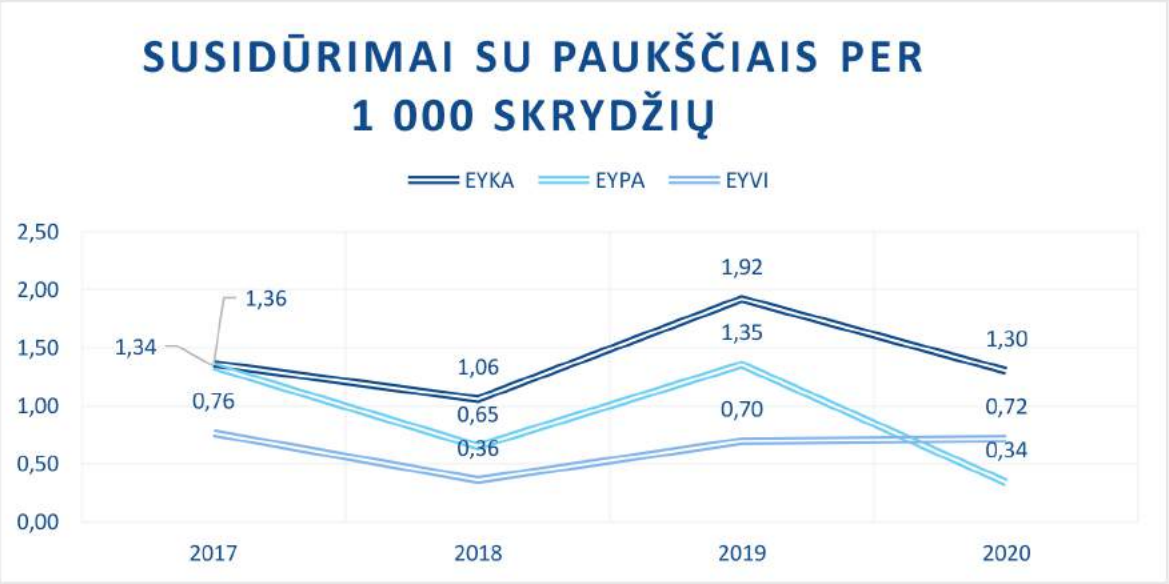


6 pav. *Vidutinis pranešimų skaičius, tenkantis 10000 skrydžių, iš atskirų aviakompanijų*

Kaip buvo minėta anksčiau, 2020 metais buvo stebėtas didžiausias avarijų skaičius bendrojoje aviacijoje per pastaruosius kelerius metus. Svarbu tai, jog žuvusiųjų asmenų skaičius buvo mažesnis.

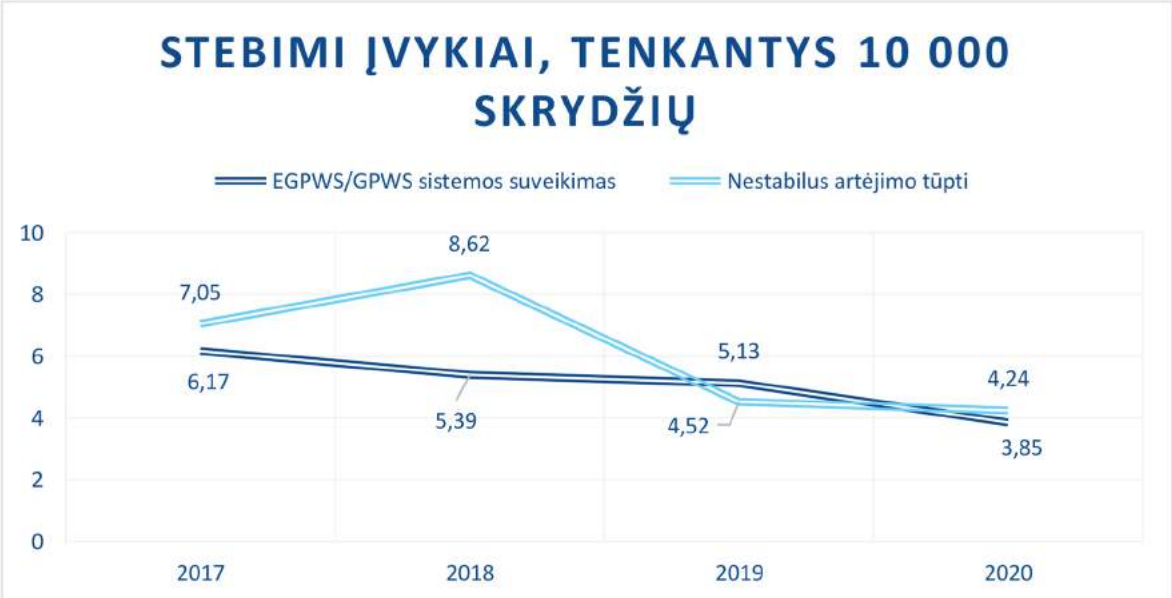
7 pav. *Avarijos ir žuvusių žmonių skaičius*

Vienas iš TKA stebimų rodiklių yra orlaivių susidūrimai su paukščiais, įvykstantys Lietuvos oro uostose per 1000 skrydžių. Šioje statistikoje nėra įtrauktas Šiaulių oro uostas, nes ten daugiausiai vykdomi išskirtinai karinės aviacijos skrydžiai. Europos aviacijos saugumo agentūra išleistame grėsmių, kylančių dėl Covid-2019 sąraše, buvo įvardinta grėsmė dėl galimai padidėsiančio laukinių gyvūnų pasirodymo oro uostuose. Tačiau kol kas šios grėsmės Lietuvos oro uostuose nebuvo pastebėta, priešingai – stebėtas susidūrimų su paukščiais sumažėjimas.



8 pav. *Susidūrimai su paukščiais per 1 000 skrydžių*

Pavojingiausias skrydžio etapas yra artėjimas tūpti. Nestabilus atvykimas ir tūpimas gali pasibaigti išriedėjimu iš tako, kietu nusileidimu ar kitu pavojingu incidentu ar avarija, todėl šio rodiklio stebėjimas yra labai svarbus. Dėl 2020 m. stipriai sumažėjusio skrydžių skaičiaus pilotai turi mažiau praktikos, pailgėja pertraukos tarp skrydžių. Praėjusiais metais lietuviškose aviakompanijose nestabilių atvykimų skaičius išliko stabilus, tačiau blogoji tendencija jog didžioji dalis nestabilių artėjimų tūpti baigėsi nusileidimu, o ne nuėjimu į antrą ratą. Antrasis stebėsenos rodiklis – Įspėjimo apie suartėjimą su žeme sistemos suveikimas – buvo mažesnis nei ankstesniais metais. Norėtume atkreipti dėmesį, kad absoliučioje daugumoje šių įvykių buvo atliekamas vizualus artėjimas tūpti.



9 pav. *Stebimi įvykiai, tenkantys 10 000 skrydžių*

Patikrinimai perone (SAFA inspekcijos)

Europos Sąjungos SAFA programos patikrinimai, atliekami Europos Sąjungos arba Europos ekonominės erdvės valstybių narių orlaivių (SACA), taip pat ir trečiųjų šalių orlaivių (SAFA) siekiant įsitikinti, kad jie atitinka tarptautinis skrydžių saugumo reikalavimus. Informacija renkama centralizuotoje duomenų bazėje. Jei orlaivių patikrinimų rezultatai rodo rimtus nukrypimus nuo tarptautinių skrydžių saugos reikalavimų (ypač jei jie pasikartojantys), kompetentingos civilinės aviacijos institucijos nedelsdamos apie tai praneša Europos Komisijai. Šie veiksmai oro transporto srityje yra būtini siekiant užtikrinti aukštą saugos lygį ir apsaugoti keleivius. Siekdama informuoti keleivius, Europos Sąjunga sudarė oro vežėjų sąrašus, kurie neatitinka nurodytų saugos kriterijų. Sprendimas dėl skrydžių apribojimo tam tikriems orlaivių operatoriams yra priimamas atsižvelgiant į kiekvieno atvejo esmę (vadovaujantis 2005 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir tarybos reglamentu (EB) Nr. 2111/2005 dėl oro vežėjų, kuriems taikomas draudimas vykdyti veiklą Bendrijoje, Bendrijos sąrašo sudarymo ir oro transporto keleivių informavimo apie skrydį vykdančio oro vežėjo tapatybę bei panaikinantis Direktyvos 2004/36/EB 9 straipsnį).
Oro vežėjų, kurie neatitinka nustatytų saugos kriterijų, sąrašas skelbiamas internete: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/air-safety-list_lt.pdf

Orlaiviai ir jų naudotojai tikrinami atsitiktinai, laikantis Europos Sąjungos oro uostuose naudojamų orlaivių tikrinimo perone prioritetinių kriterijų reikalavimų. Tinkamumo kriterijai yra nustatyti Europos Komisijos reglamente Nr. 965/2012, kuriuo nustatomi techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros, susijusios su orlaivių naudojimu pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2018/1139.

Šiuo metu patikrinimų skaičių ir pasiskirstymą valstybėms narėms nustato Europos aviacijos saugos agentūra. Tačiau valstybės narės gali atlikti papildomus patikrinimus. Ypač jeigu įtariama, jog kyla grėsmė saugai.

10 pav. *Transporto kompetencijų agentūros atliktų SAFA / SACA patikrinimų pasiskirstymas pagal metus*

Inspektoriai nustato neatitikimų kategorijas pagal Reglamento (EB) Nr. 965/2012 2 priedo ARO.RAMP. 130 punkte nurodytus reikalavimus.

Trečioji neatitikimų kategorija nustatoma tuomet, kai orlaivio neatitikimas kelia tiesioginę grėsmę orlaivio skrydžio saugumui.

Antroji neatitikimų kategorija – kuomet orlaivio neatitikimas gali turėti didelę įtaką orlaivio saugumui.

Pirmoji neatitikimų kategorija – kai orlaivio reikalavimų nesilaikymas yra nereikšmingas ir neturi didelės įtakos orlaivio saugumui.

Daugiau informacijos apie Europos Sąjungos SAFA programą ieškokite Europos aviacijos saugos agentūros puslapyje: https://www.easa.europa.eu/domains/air-operations/ramp-inspection-programmes-safa-saca

Informacijos rinkimas

Civilinės aviacijos departamentas aktyviai renka informaciją apie orlaivių saugumą. Keleiviai ir kiti asmenys, dalyvaujantys civilinės aviacijos veikloje arba stebėję įvykį, taip pat turi galimybę pranešti apie pastebėtą ar galimą pavojų saugai Transporto kompetencijų agentūrai. Gauta informacija gali būti priežastis atlikti Lietuvoje ir užsienyje sertifikuotų orlaivių patikrinimus. Šie pranešimai yra konfidencialūs, todėl informatoriaus tapatybė neatskleidžiama trečiosioms šalims. Pranešimus galima teikti elektroniniu paštu blackbox@tka.lt

Aviacijos avarijos ir pavojingi incidentai nuo 2018.01.01 iki 2020.12.31

Identifikacijos nr.	LT-020-066
Įvykio klasifikacija	Pavojingas incidentas
Data	2020-02-10
Vieta	LECH oro uostas, Ispanija
Aprašymas	Techninis gedimas, dėl kurio orlaivis nutūpė su neišleista važiuokle

Identifikacijos nr.	LT-020-155
Įvykio klasifikacija	Avarija
Data	2020-05-26
Vieta	EYMO, Lietuva
Aprašymas	Išriedėjimas iš kylimo tūpimo tako

Identifikacijos nr.	LT-020-156
Įvykio klasifikacija	Avarija
Data	2020-05-11
Vieta	EYVK, Lietuva
Aprašymas	Nukrito PA38 orlaivis

Identifikacijos nr.	LT-020-157
Įvykio klasifikacija	Avarija
Data	2020-07-11
Vieta	EYND, Nida, Lietuva
Aprašymas	Tūpimo metu orlaivis išriedėjo už kylimo tūpimo tako ribų

Identifikacijos nr.	LT-020-231
Įvykio klasifikacija	Avarija
Data	2020-07-06
Vieta	Mickūnai, Vilniaus rajonas, Lietuva
Aprašymas	Baliono tūpimo metu susižeidė vienas keleivis

Identifikacijos nr.	LT-020-242
Įvykio klasifikacija	Avarija
Data	2020-07-09
Vieta	LEDA, Ispanija
Aprašymas	Nutūpus pilotas nesuvaldė orlaivio, lūžo priekinė važiuoklė, deklaruota avarinė situacija

Identifikacijos nr.	LT-020-253
Įvykio klasifikacija	Avarija
Data	2020-07-17
Vieta	EYMO, Lietuva
Aprašymas	Orlaivis nuslydo nuo tako ir buvo pažeistas sraigtas

Identifikacijos nr.	LT-020-256
Įvykio klasifikacija	Avarija
Data	2020-07-19
Vieta	Netoli Kupiškio aerodromo, Lietuva
Aprašymas	Tūpimo metu sulaužytas kairysis sklandytuvo sparnas

Identifikacijos nr.	LT-020-321
Įvykio klasifikacija	Avarija
Data	2020-09-05
Vieta	Netoli Tauragės aerodromo, Lietuva
Aprašymas	Avarinis tūpimas dėl techninio gėdimo

Identifikacijos nr.	LT-019-086
Įvykio klasifikacija	Pavojingas incidentas
Data	2019-04-05
Vieta	MAD, Madridas, Ispanija
Aprašymas	Techniniai gedimai, diversija

Identifikacijos nr.	LT-019-536
Įvykio klasifikacija	Avarija
Data	2019-12-08
Vieta	EYKS, Lietuva
Aprašymas	Mokymų metu sudužo orlaivis

Identifikacijos nr.	LT-019-575
Įvykio klasifikacija	Avarija
Data	2019-09-27
Vieta	Stetiškiai, Panevėžys, Lietuva
Aprašymas	Sudužo ultralengvasis orlaivis

Identifikacijos nr.	LT-019-576
Įvykio klasifikacija	Avarija
Data	2019-03-22
Vieta	EYSB, Lietuva
Aprašymas	Sudužo sraigtasparnis

Identifikacijos nr.	LT-019-577
Įvykio klasifikacija	Avarija
Data	2019-10-20
Vieta	EYPR, Lietuva
Aprašymas	Nutūpus ir pariedėjus apsivertė orlaivis

Identifikacijos nr.	LT-019-600
Įvykio klasifikacija	Avarija
Data	2020-08-24
Vieta	EYMO, Lietuva
Aprašymas	Nutūpus lūžo priekinės važiuoklės lanksčios jungties dalis

Identifikacijos nr.	LT-018-128
Įvykio klasifikacija	Avarija
Data	2018-04-14
Vieta	Babkov, Slovakija
Aprašymas	Varžybų metu, ore susidūrė du sklandytuvai

Identifikacijos nr.	LT-018-249
Įvykio klasifikacija	Pavojingas incidentas
Data	2018-07-11
Vieta	DJE Airport, Tunisas
Aprašymas	Orlaivis be leidimo pajudėjo riedėjimo takeliu

Identifikacijos nr.	LT-018-267
Įvykio klasifikacija	Avarija
Data	2018-07-22
Vieta	Į vakarus nuo S. Dariaus ir S. Girėno aerodromo, Lietuva
Aprašymas	Atlikus variklio gedimo imitaciją įgula buvo priversta tūpti avariniu būdu

Identifikacijos nr.	LT-018-268
Įvykio klasifikacija	Avarija
Data	2018-06-23
Vieta	S. Dariaus ir S. Girėno aerodromas, Lietuva
Aprašymas	Avarinio nusileidimo metu nepataisomai sudužo orlaivis

Identifikacijos nr.	LT-018-271
Įvykio klasifikacija	Avarija
Data	2018-05-05
Vieta	Pociūnų aerodromas, Lietuva
Aprašymas	Sklandytuvas susidūrė su medžiais ir nukrito

Identifikacijos nr.	LT-018-466
Įvykio klasifikacija	Pavojingas incidentas
Data	2018-10-09
Vieta	LKPR, Praha, Čekija
Aprašymas	Tech. aptarnavimo metu sumaišytos jungtys susijusios su pagrindine važiuokle

Identifikacijos nr.	LT-018-558
Įvykio klasifikacija	Avarija
Data	2018-07-07
Vieta	Rokeliai, Lietuva
Aprašymas	Balionas nutūpė viduryje kelio, keleivis susilaužė koją

Identifikacijos nr.	LT-018-559
Įvykio klasifikacija	Avarija
Data	2018-09-18
Vieta	EYSI, Lietuva
Aprašymas	Sudužo ultralengvasis orlaivis