



LIETUVOS RESPUBLIKOS SEIMAS

NUTARIMAS

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS SEIMO NACIONALINIO SAUGUMO IR GYNYBOS KOMITETO ATLIKTO PARLAMENTINIO TYRIMO DĖL 2015 M. GEGUŽĖS 16 D. VIRŠ BALTIJOS JŪROS DINGUSIO UAB „KLAIPĖDOS AVIALINIJOS“ LĖKTUVO „AN-2“ PAIEŠKOS IR ĮGULOS GELBĖJIMO OPERACIJOS VYKDYMO IŠVADOS

2015 m. birželio 25 d. Nr. XII-1865
Vilnius

Lietuvos Respublikos Seimas n u t a r i a:

1 straipsnis.

Pritarti Lietuvos Respublikos Seimo Nacionalinio saugumo ir gynybos komiteto atlikto parlamentinio tyrimo dėl 2015 m. gegužės 16 d. virš Baltijos jūros dingusio UAB „Klaipėdos avialinijos“ lėktuvo „An-2“ paieškos ir įgulos gelbėjimo operacijos vykdymo išvadai (pridedama).

2 straipsnis.

1. Pasiūlyti Lietuvos Respublikos Vyriausybei iki 2015 m. gruodžio 1 d. įgyvendinti šio nutarimo 1 straipsnyje nurodytoje išvadoje pateiktas rekomendacijas.

2. Pavesti Lietuvos Respublikos Seimo Nacionalinio saugumo ir gynybos komitetui atlikti šio nutarimo vykdymo parlamentinę kontrolę.

Seimo Pirmininkė

Loreta Graužinienė

**LIETUVOS RESPUBLIKOS SEIMO NACIONALINIO SAUGUMO IR GYNYBOS
KOMITETO ATLIKTO PARLAMENTINIO TYRIMO DĖL 2015 M. GEGUŽĖS 16 D.
VIRŠ BALTIJOS JŪROS DINGUSIO UAB „KLAIPĖDOS AVIALINIJOS“ LĖKTUVO
„AN-2“ PAIEŠKOS IR ĮGULOS GELBĖJIMO OPERACIJOS VYKDYMO IŠVADA**

Lietuvos Respublikos Seimas (toliau – Seimas) 2015 m. gegužės 21 d. priėmė nutarimą Nr. XII-1741 „Dėl Lietuvos Respublikos Seimo laikinosios tyrimo komisijos dėl 2015 m. gegužės 16 d. virš Baltijos jūros dingusio UAB „Klaipėdos avialinijos“ lėktuvo „An-2“ paieškos ir įgulos gelbėjimo operacijos vykdymo ištyrimo sudarymo“, kuriuo pavedė Seimo Nacionalinio saugumo ir gynybos komitetui (toliau – Komitetas) iki 2015 m. birželio 30 d. atlikti parlamentinį tyrimą dėl 2015 m. gegužės 16 d. virš Baltijos jūros dingusio UAB „Klaipėdos avialinijos“ lėktuvo „An-2“ paieškos ir įgulos gelbėjimo operacijos vykdymo.

Atlikdamas parlamentinį tyrimą, Komitetas surengė 9 posėdžius, kurių metu gavo 34 asmenų paaiškinimus. Komitetas bendravo su žuvusių orlaivio „An-2“ pilotų artimaisiais, apklausė Lietuvos Respublikos krašto apsaugos ministrą, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministrą, susisiekimo viceministrą, Valstybės sienos apsaugos tarnybos prie Vidaus reikalų ministerijos (toliau – VSAT) vadą ir VSAT Aviacijos rinktinės pareigūnus, Lietuvos kariuomenės Karinių oro pajėgų (toliau – KOP) ir Karinių jūrų pajėgų (toliau – KJP) vadus bei kariškius, Lietuvos kariuomenės Jungtinio štabo viršininką, KJP Jūrų gelbėjimo koordinavimo centro (toliau – JGKC) viršininką, Civilinės aviacijos administracijos (toliau – CAA) vadovus ir specialistus, VĮ „Oro navigacija“ direktorių ir Aeronautikos gelbėjimo koordinacinio centro (toliau – AGKC) viršininką, skrydžių valdymo centrų skrydžių vadovus, ekspertus ir pilotus, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos (toliau – Susisiekimo ministerija) orlaivių avarijų ir incidentų tyrimų vadovą, Vilniaus Gedimino technikos universiteto Antano Gustaičio aviacijos instituto Aviacinės mechanikos katedros vedėją, kitus pareigūnus ir civilius asmenis. Komitetas Seimo pritarimu taip pat rengė uždarus posėdžius, kurių metu nagrinėjo oro erdvės stebėjimo ir kontrolės, atliekamų ikiteisminių tyrimų informaciją ir kitus svarbius klausimus.

Komitetui pateiktais duomenimis, 2014 m. Lietuvoje įvyko 9 avarijos (2013 m. – 7, 2012 m. – 3 avarijos) ir 3 pavojingi incidentai, susiję su nekomercine aviacija. Avarijų metu 2014 m. du žmonės žuvo, du buvo sunkiai sužaloti. Apie 2015 m. žuvusius ar sužeistus pilotus,

be parlamentiniame tyrime nagrinėjamos avarijos, duomenų negauta. Specialistai pastebi tendenciją, kad dauguma avarių ir pavojingų incidentų įvyksta bendrosios aviacijos srityje.

Komitetas atkreipia dėmesį į tai, kad orlaivio „An-2“ avarijos priežastis ir atsakingų asmenų atsakomybės klausimus nagrinėja kompetentingos orlaivių incidentus ir avarijas tiriančios valstybės institucijos ir specialistai, taip pat ikiteisminio tyrimo pareigūnai.

Komitetas, atlikdamas parlamentinį tyrimą, gavo Klaipėdos apygardos prokuratūros prokurorų sutikimą susipažinti su ikiteisminių tyrimų duomenimis, taip pat susipažino su Klaipėdos apygardos prokuratūros 2015 m. birželio 18 d. rašte Nr. 4-S-25332 pateikta informacija apie Valstybinės teismo medicinos tarnybos specialisto išvadą Nr. T-A 4455/15(01).

Parlamentinio tyrimo metu surinktą informaciją Komitetas apibendrina, atsižvelgdamas į nustatytas reikšmingas problemas, ir ją suskirstė į tris dalis: 1) dėl nustatytų aplinkybių iki paieškos ir gelbėjimo operacijos pradžios; 2) paieškos ir gelbėjimo operacijos vykdymas; 3) bendravimas su visuomene ir avariją patyrusio orlaivio „An-2“ pilotų artimaisiais.

Komitetas,

vadovaudamasis Lietuvos Respublikos Konstitucija, Lietuvos Respublikos Seimo statutu ir Lietuvos Respublikos Seimo laikinųjų tyrimo komisijų įstatymu;

įvertinęs atliekant parlamentinį tyrimą gautą rašytinę informaciją ir posėdžių metu pateiktus asmenų paaiškinimus tiriamu klausimu,

teikia šiuos gautos informacijos apibendrinimus ir atsakymus į Lietuvos Respublikos Seimo 2015 m. gegužės 21 d. nutarime Nr. XII-1741 „Dėl Lietuvos Respublikos Seimo laikinosios tyrimo komisijos dėl 2015 m. gegužės 16 d. virš Baltijos jūros dingusio UAB „Klaipėdos avialinijos“ lėktuvo „An-2“ paieškos ir įgulos gelbėjimo operacijos vykdymo ištyrimo sudarymo“ suformuluotą pavedimą:

1. DĖL NUSTATYTŲ APLINKYBIŲ IKI PAIEŠKOS IR GELBĖJIMO OPERACIJOS PRADŽIOS

Orlaivis „An-2“, kurio nacionalinis ir registracijos ženklas LY-AET, pagamintas 1981 m. kovo 30 d. Lenkijoje (gamintojas – įmonė „PZL-Mielec“), pirmą kartą registruotas Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių registre 1992 m. sausio 27 d. (savininkas – UAB „Švedijos prekės“). Nuo 2014 m. birželio 13 d. orlaivis priklausė UAB „Klaipėdos avialinijos“.

CAA duomenimis, ruošiant orlaivį skrydžiams ir siekiant gauti tinkamumo skraidyti periodinės patikros pažymėjimą 2014 m. rugpjūčio 4 d. ir 2015 m. balandžio 17 d. buvo atlikti orlaivio kasmetiniai techninės priežiūros darbai. 2015 m. balandžio 22 d. UAB „Klaipėdos avialinijos“ pateikė paraišką išduoti orlaivio leidimą skristi ir / arba tinkamumo skraidyti

periodinės patikros pažymėjimą. 2015 m. gegužės 5 d. į Stauningo oro uostą (Danija) buvo komandiruotas CAA Orlaivių skyriaus specialistas orlaivio patikrai atlikti.

Leidimai specialiesiems skrydžiams gali būti išduodami tik atlikus orlaivio patikrą. CAA specialistų atliekamą orlaivio patikrą sudaro dokumentų patikra ir fizinė patikra. Komiteto gautais duomenimis, CAA specialistas nenustatė pateiktų orlaivio „An-2“ dokumentų trūkumų. Fizinės patikros metu CAA specialistai paprastai apžiūri visą orlaivio išorės konstrukciją, ar nėra akivaizdžių sparnų pažeidimų, sparnų dangos pažeidimų, vizualiai matomų konstrukcijos elementų korozijos, atsisluoksniavimo, pažeidimų dėl išorinių objektų ar nuo netinkamos eksploatacijos. Orlaivio „An-2“ patikros metu iš išorės apžiūrėtas sraigtas ir variklis (uždegimo žvakių laidai, tinkamas komponentų pritvirtinimas). Orlaivio „An-2“ apžiūra buvo atliekama ir iš vidinio skyriaus prie orlaivio liemens, kur akivaizdžių valdymo sistemos defektų nebuvo rasta. Apžiūrėta kabina, krovinių skyrius ir skyrius už krovinių skyriaus, patikrinta važiuoklė.

Atliekant orlaivio fizinę patikrą buvo nustatyti šie neatitikimai, kurie, CAA ir VĮ „Oro navigacija“ specialistų nuomone, nedaro įtakos skrydžio saugai:

- 1) trimerio (aukštumos vairo) dažytų paviršių pažeidimai;
- 2) suskirdusios ir nepakankamai pripūstos pagrindinės važiuoklės padangos;
- 3) sraigto ketvirtosios mentės priekinės briaunos pažeidimas ties mentės galu (nežymūs įmušimai);
- 4) nefiksuojamos kai kurios keleivių diržų sagtys;
- 5) keleivių salone nėra įspėjamosios lentelės su užrašu „Eksperimentinis“;
- 6) užsparnio pakabinimo mazgo įvorės zonoje pažeisti dažai;
- 7) kairiajame sparne perdegusi tūpimo lempa;
- 8) neskaidrus kabinos įstiklinimas dešinėje pusėje.

2015 m. gegužės 12 d. dėl šių trūkumų CAA Orlaivių skyriaus specialistas nesuteikė tinkamumo skraidyti periodinės patikros pažymėjimo. Apie neatitikimus buvo pranešta orlaivio savininkui, nurodant, kad specialusis tinkamumo skraidyti pažymėjimas gali būti išduotas tik pašalinus nustatytus neatitikimus. Orlaivio savininkas, atsižvelgęs į CAA nustatytus neatitikimus, 2015 m. gegužės 12 d. pateikė CAA paraišką išduoti leidimą orlaivio specialiajam skrydžiui ir nurodė skrydžio tikslą – skraidinti orlaivį į techninės priežiūros darbų vykdymo vietą iš Danijos (aerodromo kodas EKVJ) į Lietuvą (aerodromo kodas EYKL). Pagal Civilinės aviacijos administracijos direktoriaus 2003 m. rugsėjo 10 d. įsakymą Nr. 4R-126 „Dėl Leidimų specialiajam skrydžiui išdavimo taisyklių“ (toliau – Leidimų specialiajam skrydžiui išdavimo taisyklės), specialusis skrydis – tai skrydis, kuris negali būti atliktas bendrąja tvarka.

Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymo (toliau – Aviacijos įstatymas) 35 straipsnyje nustatyta, kad išimtiniais atvejais CAA gali duoti leidimą specialiajam skrydžiui tokiu orlaiviu,

kuriam bendra tvarka negali būti išduotas tinkamumo skraidyti pažymėjimas, bet toks orlaivis gali saugiai skraidyti laikydamasis tam tikrų apribojimų. Tokie leidimai gali būti išduodami bandomiesiems skrydžiams, perskraidinti orlaivius į remonto vietą ir kitais atvejais. Leidimų specialiajam skrydžiui išdavimo taisyklių 4 punkte nurodyta, kad leidimai specialiesiems skrydžiams gali būti išduodami: skraidinti orlaivį į remonto, modifikacijos ar techninės priežiūros darbų vykdymo vietą; skraidinti orlaivį į jo saugojimo vietą; eksportuoti ar importuoti orlaivį; evakuoti orlaivį iš vietos, kurioje jam gali grėsti pavojus, taip pat *force majeure* aplinkybėmis; kitais atvejais, kai CAA nusprendžia, kad orlaivis neatitinka tinkamumo skraidyti reikalavimų, bet yra saugus skristi.

2015 m. gegužės 12 d. orlaiviui „An-2“ buvo suteiktas leidimas specialiajam skrydžiui Lietuvos Respublikos oro erdvėje ir nustatyti šie apribojimai skrydžiui: draudžiama vežti krovinius, draudžiama vežti kitus asmenis, kurie nelaikomi vykdančia skrydį įgula, draudžiama skristi virš tankiai apgyvendintų vietovių, skrydis turi būti vykdomas dienos metu iš Danijos į Lietuvą pagal 2012 m. rugsėjo 26 d. Komisijos įgyvendinimo reglamente (ES) Nr. 923/2012, kuriuo nustatomos bendrosios skrydžių taisyklės ir veiklos nuostatos dėl oro navigacijos paslaugų ir procedūrų ir iš dalies keičiami Įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 1035/2011 ir reglamentai (EB) Nr. 1265/2007, (EB) Nr. 1794/2006, (EB) Nr. 730/2006, (EB) Nr. 1033/2006 ir (ES) Nr. 255/2010 (toliau – Reglamentas (ES) Nr. 923/2012) nurodytas vizualiųjų skrydžių taisyklės. Komitetas neturi duomenų apie analogiškų leidimų specialiesiems skrydžiams išdavimą Danijoje ar Švedijoje.

Vykdamas skrydžius pagal vizualiųjų skrydžių taisykles, orlaivis turi skristi laikydamasis nustatytų matomumo ir atstumo nuo debesų reikalavimų.

Komitetas nenustatė leidimų specialiajam skrydžiui išdavimo reikalavimų pažeidimų, tačiau atkreipia dėmesį į tai, kad leidimas orlaivio specialiajam skrydžiui buvo išduotas ir orlaiviu buvo skrendama nepašalinus CAA nurodytų trūkumų. Komitetas taip pat atkreipia dėmesį į tai, kad 2015 m. balandžio 22 d. duomenimis, orlaivio skrida (praėjus daugiau negu 34 metams nuo pagaminimo) buvo 6 921 valanda iš nustatytų 20 000 skrydžio valandų orlaivio resursų. 2015 m. balandžio 22 d. variklio darbo laikas 2 234 val. 20 min., o po kapitalinio remonto – 160 val. 20 min. Paskutinį kartą šio orlaivio kapitalinis remontas buvo atliktas 1993 m. sausio 22 d. Orlaivis iki avarijos apie 5 metus nebuvo skraidintas, tačiau techninės priežiūros dokumentuose buvo įrašų, liudijančių jo tinkamą saugojimą (orlaivis (variklis) kas tam tikrą laiką buvo paleidžiamas). Orlaivis apdraustas nebuvo.

Svarstyta, ar leidimuose specialiesiems skrydžiams neturėtų būti nurodyti apribojimai skrydžiams virš vandens tam tikru atstumu nuo kranto. Taip pat pažymėtina, kad orlaiviui skrendant pagal vizualiųjų skrydžių taisykles, kabinos įstiklinimas dešinėje pusėje (ne orlaivio

vado pusėje) buvo neskaidrus. Nors Komitetui yra žinoma, kad leidimai specialiesiems skrydžiams išduodami atsižvelgus į patikros vykdytojo vertinimą, ar skrydis gali būti vykdomas saugiai, tačiau svarstyta, ar matomumą mažinantys orlaivio defektai neturėtų būti viena iš leidimo specialiajam skrydžiui neišdavimo priežasčių, kai leidžiama skristi pagal vizualiųjų skrydžių taisykles.

Taip pat pažymėtina, kad CAA specialistai atlieka tik bendro pobūdžio patikrą, o orlaivio techninę priežiūrą gali atlikti tik licencijuoti asmenys (technikai, inžinieriai). Komiteto gautais duomenimis, dalį orlaivio „An-2“ techninės priežiūros atliko vienas iš pilotų, turėjęs civilinės aviacijos techniko / inžinieriaus licenciją. Nekvestionuodamas specialistų kompetencijos, Komitetas laikosi nuomonės, kad tokia praktika, kai orlaivio pilotai patys atlieka pilotuojamo orlaivio privalomos techninės priežiūros darbus, yra galimai ydinga, kadangi priežiūros rezultatai tam tikrais atvejais gali būti nulemti subjektyvių aplinkybių.

2015 m. gegužės 16 d. 13 val. 46 min. Lietuvos laiku skrydžio planas buvo pateiktas Stokholmo Arlandos oro uosto žiniavietei. Jame numatyti maršruto navigaciniai taškai GOLAV ir NINTA Baltijos jūroje (toliau – NINTA), orlaivio kreiserinis greitis – 110 mazgų, planuojamas skrydžio laikas nuo pakilimo iki nusileidimo – 3 val. 15 min., orlaivio vadas – Alvydas Selmistraitis. Orlaiviu kartu skrido ir kitas pilotas Adolfas Mačiulis.

CAA atstovai, teikę paaiškinimus, patikino, kad duomenų apie orlaivio „An-2“ skrydžio maršrutą (per Baltijos jūrą) patikros metu nebuvo gavę, tačiau neabejojo, kad skrydis bus vykdomas būtent per jūrą. Skrydžio maršrutus oro bendrovės pasirenka pačios, paprastai atsižvelgdamos į turimas priemones, oro sąlygas, kuro sąnaudas ir kita. Bendrosios aviacijos skrydžiai gali būti vykdomi valdomoje arba nevaldomoje oro erdvėje.

Oro erdvė pagal tarptautinius standartus yra klasifikuojama į valdomą ir nevaldomą oro erdvę, atsižvelgiant į tai, ar teikiamos skrydžių valdymo paslaugos, ar ne (skrydžio paslaugos nevaldomoje oro erdvėje taip pat gali būti teikiamos to paprašius). Nevaldoma oro erdvė laikoma ta oro erdvė, kuri nesiekia 9 500 pėdų aukščio (apie 3 km). Nevaldomoje oro erdvėje pagal vizualiųjų skrydžių taisykles vykdomo skrydžio metu nėra nustatytų reikalavimų radijo ryšiui, nuolatiniam abipusiam kalbiniam ryšiui su oro eismo paslaugų teikėju, nereikia gauti skrydžių vadovo leidimo (atitinkamai neteikiama ir skrydžių skirstymo paslauga), nebūtina pateikti skrydžio plano (išskyrus tarptautinius skrydžius). Nevaldomoje oro erdvėje, jeigu ji nėra pasienio zonoje, Lietuvos Respublikoje registruotiems orlaiviams nėra privaloma turėti radijo ryšio aparatūros, kuria būtų galima palaikyti abipusį kalbinį ryšį su oro eismo paslaugų teikėju, radiolokacinio atsakiklio (angl. *transponder*) ar avarinių kreipiamųjų siųstuvų (vadinamųjų gelbėjimosi švyturių, ELT, PLB). Skrendant nevaldoma oro erdvė pagal vizualiųjų skrydžių taisykles, turi būti paisoma tam tikrų matomumo ir atstumo nuo debesų reikalavimų (pavyzdžiui,

skrendant nuo 900 m iki 3 km aukštyje, skrydžio matomumas turi būti ne mažesnis negu 5 km). Prastomis oro sąlygomis, kai vadovautis vizualiųjų skrydžių taisyklėmis neįmanoma ir kai orlaivyje nėra prietaisų, kuriuos naudojant būtų galima vykdyti skrydį vadovaujantis skrydžių pagal prietaisus taisyklėmis, orlaivis pakilti neturi teisės. Civilinės aviacijos administracijos direktoriaus 2001 m. spalio 15 d. įsakymu Nr. 82 „Dėl Bendrosios aviacijos lėktuvų naudojimo taisyklių patvirtinimo“ patvirtintų Bendrosios aviacijos lėktuvų naudojimo taisyklių (toliau – Bendrosios aviacijos lėktuvų naudojimo taisyklės) 16 punkte nustatyta: „Draudžiama pradėti skrydį (išskyrus grynai vietinės reikšmės skrydį vizualiosiomis meteorologinėmis sąlygomis pagal vizualiųjų skrydžių taisykles), kol turimi meteorologiniai pranešimai arba turimų pranešimų ir prognozių rinkinys nepatvirtins, kad atitinkamu laiku meteorologinės sąlygos visame maršrute, kuriuo lėktuvas turi skristi pagal vizualiųjų skrydžių taisykles, ar jo dalyje leis laikytis tų taisyklių.“

Komitetas nenustatė vizualiųjų skrydžių taisyklių nevaldomoje oro erdvėje pažeidimų.

Vadovaujantis 2008 m. vasario 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiančio Europos aviacijos saugos agentūrą, panaikinančio Tarybos direktyvą 91/670/EEB, Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 ir Direktyvą 2004/36/EB, II priedu ir Civilinės aviacijos administracijos direktoriaus 2008 m. vasario 4 d. įsakymu Nr. 4R-25 „Dėl civilinių orlaivių kategorijų patvirtinimo“, orlaivis „An-2“ yra klasifikuojamas kaip eksperimentinis istorinis orlaivis. Eksperimentinės kategorijos orlaiviams taikomi tokie patys reikalavimai, kaip ir kitų kategorijų orlaiviams. Civilinės aviacijos administracijos direktoriaus 2014 m. gruodžio 30 d. įsakyme Nr. 4R-178 „Dėl civilinės aviacijos administracijos direktoriaus 2008 m. gegužės 25 d. įsakymo Nr. 4R-106 „Dėl civilinių orlaivių lėktuvų eksploatavimo“ pakeitimo“ eksperimentinės kategorijos orlaiviams nustatyti kai kurie draudimai, tačiau Komitetas nenustatė, kad orlaivio „An-2“ įgula šių draudimų nesilaikė.

Bendrosios aviacijos skrydžiais vadinami visi civiliniai nekomerciniai skrydžiai (sportiniai skrydžiai, skrydžiai atlikti žemės ūkio darbus, žvalgomieji, fotografavimo ir kt.). Reikalavimai bendrosios aviacijos lėktuvų skrydžiams nustatyti Bendrosios aviacijos lėktuvų naudojimo taisyklėse. Visuose lėktuvuose, atliekant visus skrydžius, turi būti: pirmosios pagalbos komplektas, nešiojamieji ugnies gesintuvai, krėslas arba miegamoji vieta su saugos diržais kiekvienam asmeniui, sulaukusiam dviejų metų amžiaus, Bendrosios aviacijos lėktuvų naudojimo taisyklės, žemėlapiai, skrydžių operacijų vadovas arba kiti dokumentai, susiję su lėktuvo naudojimo ribojimais, patikslinti numatytojo skrydžio maršruto žemėlapiai, vizualieji signalai, kuriuos pagal Reglamento (ES) Nr. 923/2012 priede nurodytas Skrydžių taisykles naudoja gaudantieji ir gaudomieji lėktuvai, atitinkamų dydžių atsarginiai elektriniai saugikliai,

paieškos ir gelbėjimo oro ir žemės signalų kodai, kiekvienoje įgulos nario ir keleivio kėdėje turi būti įrengta saugos diržų sistema.

Visuose vienvarikliuose sausumos lėktuvuose, skrendančiuose maršrutu virš vandens, nuo kranto nutolusiuose atstumu, viršijančiu didžiausią (ribinį) lėktuvo sklendimo nuotolį, turėtų būti po vieną gelbėjimosi liemenę arba lygiavertę individualią plaukimo priemonę kiekvienam lėktuve esančiam žmogui ir jos turėtų būti padėtos taip, kad žmogus iš savo krėslo arba miegamosios vietos lengvai galėtų pasiekti jam skirtą plaukimo priemonę. Tuo atveju, kai lėktuvas gali skristi virš vandens nutolęs nuo priverstiniam tūpimui tinkamos sausumos didesniu kaip 50 jūrmylių (apytiksliai 93 km) atstumu, jame turi būti po vieną gelbėjimosi liemenę arba lygiavertę individualią plaukimo priemonę kiekvienam lėktuve esančiam žmogui ir jos turi būti padėtos taip, kad žmogus iš savo krėslo arba miegamosios vietos lengvai galėtų pasiekti jam skirtą plaukimo priemonę. Gelbėjimosi plaustai yra privalomi tik tuose vienvarikliuose lėktuvuose, kurie skrenda didesniu kaip 100 jūrmylių (apytiksliai 185 km) atstumu nuo priverstiniam tūpimui tinkamos sausumos. Taip pat privaloma turėti ir kitą avarinę gelbėjimo įrangą, kuri atitinka skrydžio sąlygas, ir įrangą nelaimės signalams perduoti signalinėmis raketomis. Kelių variklių lėktuvams nustatytas minimalus atstumas tolimiesiems skrydžiams virš vandens – 200 jūrmylių (apytiksliai 370 km).

Kadangi orlaivis „An-2“ skrydžio metu (pagal skrydžio planą) nebuvo nutolęs nuo kranto daugiau kaip 100 jūrmylių, jis gelbėjimosi plausto turėti neprivalėjo. Avarinius kreipiamuosius siųstuvus (ELT) privalo turėti tik tie lėktuvai, kurie vykdo tolimuosius skrydžius virš vandens (daugiau kaip 100 jūrmylių nuo priverstiniam tūpimui tinkamos sausumos).

Komitetas pažymi, kad orlaivis „An-2“ rastas apytiksliai 38 jūrmylės nuo NINTA, 50 jūrmylių nuo Gotlando salos, 69 jūrmylės nuo Palangos oro uosto ir 78 jūrmylės nuo Klaipėdos oro uosto. Skrendant nuo Arlandos oro uosto (Švedija) iki Palangos oro uosto per NINTA nėra 100 ir daugiau jūrmylių atstumo iki bet kurios priverstiniam tūpimui būtinos sausumos, todėl tokio maršruto skrydžiams pagal galiojančius teisės aktus nėra privaloma turėti gelbėjimosi plaustų ar avarinių kreipiamųjų siųstuvų (ELT).

Orlaivio „An-2“ įgulos Stokholmo Arlandos oro uosto (Švedija) žiniavietei 2015 m. gegužės 16 d. pateiktame skrydžio plane įrašytos šios gelbėjimosi priemonės: gelbėjimosi liemenės, avarinis kreipiamasis siųstuvas (ELT), vienas šešiavietis dengtas gelbėjimosi plaustas. Kaip vėliau buvo nustatyta, avarinio signalo nebuvo gauta, plaustas nebuvo panaudotas. Komiteto gautais duomenimis, plaustas nebuvo iškeltas iš orlaivio jo apžiūros metu. Gelbėjimo priemonių nepanaudojimo priežastis, taip pat orlaivio avarijos priežastis galbūt nustatys ikiteisminį tyrimą vykdančios ar avarijos aplinkybes tiriančios institucijos.

Komitetas atkreipia dėmesį į tai, kad Lietuvoje orlaivių avarijas ir incidentus tiria tik vienas Susisiekimo ministerijos specialistas, dėl tokių silpnų pajėgumų jau yra gauta tarptautinių organizacijų pastabų. Latvijoje ir Estijoje, kuriose oro erdvė, palyginti su Lietuva, nėra tokia intensyvi, yra įsteigtos atitinkamai 3 ir 2 pareigybės orlaivių incidentams tirti. Komiteto nuomone, Susisiekimo ministerijos pajėgumai šioje srityje turi būti stiprinami, siekiant užtikrinti tinkamą tarptautinių išipareigojimų vykdymą ir incidentų ištyrimą maksimaliai kokybiškai ir laiku.

Komitetas konstatuoja, kad orlaivio „An-2“ skrydis atitiko teisės aktuose nustatytus reikalavimus, orlaivis turėjo būtiną su gelbėjimu ir paieška susijusią įrangą, nors avarinio kreipiamąjo siųstuvo ir gelbėjimosi plausto pagal galiojančius teisės aktus turėti neprivalėjo. Komitetas laikosi nuomonės, kad teisės aktuose nustatytos privalomosios gelbėjimosi ir paieškos įrangos, ypač gelbėjimosi plaustų ir avarinių siųstuvų, privalomas turėjimas tik skrendant toliau negu 100 jūrmylių nuo priverstiniam tūpimui tinkamos sausumos yra neadekvatus atsižvelgiant į Baltijos jūros vidutinę vandens temperatūrą, skrydžių riziką bei gelbėjimo ir paieškos galimybes.

Paaiškinimus Komitetui teikę ekspertai patvirtino, kad praktikoje pasitaiko atvejų, kai nusileidę oro uostuose ir aerodromuose lakūnai nepraneša apie nusileidimą ir laiku neuždaro skrydžio plano. Pagal galiojančius Europos Sąjungos teisės aktus ir nacionalinį aviacijos reglamentavimą, skrydžių planai privalo būti uždaromi tuoj pat po nutūpimo. Laiku nepranešus apie sėkmingą nutūpimą, gali būti pasitelkiamos paieškos ir gelbėjimo tarnybos ir taip nepagrįstai naudojamos valstybės lėšos. Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso (toliau – Administracinių teisės pažeidimų kodeksas) 116¹ straipsnio 2 dalyje reglamentuota bendro pobūdžio atsakomybė už skrydžių taisyklių pažeidimus (sankcija nuo 289 iki 579 eurų), tačiau nėra nustatyta konkrečių administracinių sankcijų už skrydžio plano neuždarymą ar pavėluotą uždarymą. Pagal Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2005 m. gegužės 26 d. įsakymu Nr. 3-250 „Dėl Pranešimų apie civilinės aviacijos įvykius taisyklių patvirtinimo“ patvirtintas Pranešimų apie civilinės aviacijos įvykius taisyklės (toliau – Pranešimų taisyklės) ir Civilinės aviacijos administracijos direktoriaus 2005 m. liepos 5 d. įsakymu Nr. 4R-117 „Dėl Informacijos apie civilinės aviacijos įvykius rinkimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ patvirtintą Informacijos apie civilinės aviacijos įvykius rinkimo tvarkos aprašą, VĮ „Oro navigacija“, kuriai priklauso skrydžių valdymo centrai, privalo teikti nustatytos formos pranešimus CAA apie civilinės aviacijos įvykius. Pranešimų taisyklių 2 priede pateikiamas Įvykių, susijusių su skrydžio navigacijos paslaugomis, apie kuriuos turi būti pranešama, sąrašas (nebaigtinis), kuriame nėra nustatyta, kad apie neuždarytus skrydžių planus turi būti pranešama CAA. CAA duomenimis, dėl skrydžio plano neuždarymo laiku dar nebuvo nubaustas nė vienas pilotas (atitinkamai nebuvo gauta pranešimų iš VĮ „Oro navigacija“). Komiteto gautais

duomenimis, paprastai su nepranešusiais apie nusileidimą pilotais pavyksta susisiekti kitomis ryšio priemonėmis ar kitais ryšio kanalais (pavyzdžiui, mobiliojo ryšio telefonu, skambinant artimiesiems ir pan.).

Komitetas laikosi nuomonės, kad, nors nepranešimas apie nusileidimą nėra nuolatinė ar dažnai pasikartojanti praktika, tačiau tokie atvejai gali daryti įtaką skrydžio vadovo sprendimų dėl pranešimo apie paieškos ir gelbėjimo operacijos poreikį spartai, ypač imantis papildomų veiksmų siekiant nustatyti galimai kitą nusileidimo vietą ir taip pailginti reagavimo į nelaimę laiką. Manytina, kad orlaivio „An-2“ įvykio atveju tokia susiklosčiusi praktika taip pat galėjo turėti įtakos skrydžių vadovo sprendimo dėl pranešimo AGKC spartai, atitinkamai ir paieškos bei gelbėjimo operacijos pradžios momentui.

Atsižvelgdamas į tai, kad skrydžio plano neuždarymas laiku gali lemti nepagrįstai dideles paieškai ir gelbėjimo darbams skiriamas valstybės išlaidas, taip pat į tai, kad nepranešimo apie nusileidimą praktika egzistuoja ir tai gali daryti įtaką skrydžių vadovo pernelyg uždelstam sprendimui dėl paieškos būtinumo, Komitetas mano, kad Pranešimų taisyklės turėtų būti tobulinamos, taip pat svarstyтина galimybė atitinkamai koreguoti Administracinių teisės pažeidimų kodekso normas, kadangi nebaudžiamumas gali lemti tokios praktikos buvimą. Komiteto įsitikinimu, pilotai arba oro bendrovės, kuriose jie dirba, turėtų kompensuoti valstybės patirtas išlaidas paieškos ir gelbėjimo darbams, jeigu dėl pilotų aplaidumo skrydis nebuvo uždarytas, o paieškos ir gelbėjimo darbai buvo pradėti.

Orlaivis „An-2“ pirmą kartą susisiekė su Palangos skrydžių valdymo centru 16 val. 21 min. Buvo pranešta, kad orlaivis „An-2“ yra 4 000 pėdų aukštyje, atsakiklio kodas 2167 ir kad įgula Klaipėdą planuoja pasiekti 17 val. 20 min. Palangos skrydžių valdymo centro vadovas atsakė, nurodydamas slėgį. 16 val. 22 min. su orlaiviu „An-2“ susisiekė nežinomas orlaivis (VĮ „Oro navigacija“ duomenimis, tai galėjo būti orlaivis „Cessna 172“, LY-AQJ) ir pasisveikino su įgula. Pirmą kartą po užmegzto ryšio su orlaiviu „An-2“ Palangos skrydžių vadovas bandė susisiekti 16 val. 40 min. Iki 16 val. 41 min. skrydžių vadovas nesėkmingai bandė susisiekti 5 kartus. Taip pat į orlaivį „An-2“ kreipėsi kitas „An-2“ modelio orlaivis (nacionalinis ir registracijos ženklas LY-AEJ), pranešdamas, kad su juo bando susisiekti Palangos skrydžių valdymo bokštas. Praėjus 20 min. (iki nusileidimo likus apie 40 min.) buvo atnaujintos pastangos susisiekti su orlaiviu „An-2“. Iki planuoto orlaivio „An-2“ nusileidimo laiko (17 val. 20 min.) Palangos skrydžių valdymo bokštas bandė su juo susisiekti 36 kartus (iš viso nuo neatsakymo – 39 kartus). Pagalbos iš tuo metu skridusių orlaivių prašyta 2 kartus (iš dviejų skirtingų orlaivių). Skridę orlaiviai su orlaiviu „An-2“ bandė susisiekti 8 kartus. Iš viso iki 19 val. su orlaiviu „An-2“ bandyta susisiekti 221 kartą (iš jų 39 kartus anglų kalba). Komitetas buvo informuotas, kad su

vienu iš orlaivio „An-2“ lakūnų buvo bandyta susisiekti ir mobiliuoju telefonu, tačiau telefonas buvo ne ryšio zonoje (arba išjungtas).

Lietuvos Respublikos susisiekimio ministro 2007 m. lapkričio 16 d. įsakymu Nr. 3-361 „Dėl Oro eismo paslaugų teikimo taisyklių patvirtinimo“ patvirtintose Oro eismo paslaugų teikimo taisyklėse (Lietuvos Respublikos susisiekimio ministro 2015 m. sausio 30 d. įsakymo Nr. 3-35 (1.5E) redakcija) (toliau – Oro eismo paslaugų teikimo taisyklės) įtvirtintos oro eismo paslaugų teikėjų pranešimo apie numanomą orlaivio avariją procedūros. Oro eismo paslaugų teikimo taisyklių 163.1.1 punkte nustatyta, kad kilus abejonėms dėl orlaivio ir jame esančių žmonių saugumo turi būti pranešama AGKC, kai per 30 minučių nėra jokio ryšio su orlaiviu, skaičiuojant nuo to momento, kai ryšys turėjo būti užmegztas, arba nuo to laiko, kai buvo nesėkmingai bandyta tokį ryšį užmegzti, priklausomai nuo to, kas įvyko anksčiau. Oro eismo paslaugų teikimo taisyklių 163.1.2. punkte įtvirtinta pareiga susisiekti su AGKC, jeigu orlaivis neatvyksta per 30 minučių nuo įgulos pranešto apskaičiuotojo atskridimo laiko arba oro eismo paslaugų teikimo padalinio apskaičiuotojo laiko, priklausomai nuo to, kas įvyko vėliau. Komiteto gautais duomenimis, skrydžių vadovai, pranešdami apie įvykį, vadovaujasi kiekviename Lietuvos Respublikos tarptautiniame oro uoste administracijos patvirtintomis ir su VI „Oro navigacija“ suderintomis pranešimų schemomis, kuriose tik nurodomi pranešimo subjektai, bet neaprašoma operatyvaus reagavimo procedūra. Iš Komitetui pateiktų duomenų matyti, kad AGKC buvo informuotas praėjus 30 minučių nuo planuoto nusileidimo laiko (17 val. 20 min.), nepaisant to, kad susisiekti su orlaivio pilotais nepavyko nuo 16 val. 40 min. (likus apie 40 min. iki numatomo skrydžio pabaigos). Komitetas laikosi nuomonės, kad, nors pagal Oro eismo paslaugų teikimo taisyklių 163.1.2 punktą (dėl privalomo kreipimosi į AGKC praėjus 30 min. nuo planuoto nusileidimo) pranešimo terminas buvo išlaikytas, šių taisyklių 163.1.1 punkto nuostata (per 30 min. nėra jokio ryšio nuo to momento, kai ryšys privalėjo būti užmegztas arba nesėkmingai bandyta susisiekti) galimai leido skrydžių valdymo vadovui susisiekti anksčiau (t. y. apie 17 val. 10 min.). Be to, tiek Palangos skrydžių valdymo centrui, tiek tuo metu virš Baltijos jūros skridusiems orlaiviams, kurių radijo ryšio sklaidimo diapazonas dėl aukščio buvo platesnis negu Palangos skrydžių valdymo bokšto, susisiekti su orlaivio „An-2“ pilotais nepavyko netgi tuo metu, kai orlaivis „An-2“ pagal skrydžio planą turėjo būti pakankamu susisiekimio atstumu nuo kranto (17 val. – apytiksliai 60 km nuo kranto, nes, skaičiuojant pagal orlaivio vidutinį greitį, likus 20 min. iki skrydžio pabaigos orlaivis apytiksliai turėjo būti 60 km nuo kranto) ir radiolokacinio matomumo zonoje. Komiteto nuomone, atsižvelgus į visas Komitetui žinomas aplinkybes, nagrinėjamu atveju formalus 30 min. nuo planuojamo nusileidimo laiko pranešimo reikalavimas (kuris įtvirtintas ir tarptautiniuose teisės aktuose) galėjo būti nesilaikoma ir apie įvykį galėjo būti pranešta anksčiau. Komiteto nuomone, būtina tobulinti

Oro eismo paslaugų teikimo taisyklės, išsamiai apibrėžti pavojaus skelbimo stadijas, kad reagavimas į galimą avariją būtų ne formalus, o operatyvus. Komiteto duomenimis, Lietuvos Respublikos institucijos ir įstaigos nėra parengusios rekomendacijų skrydžių vadovams, kuriose atsispindėtų operatyvaus reagavimo į galimas avarijas atvejais, veikimo modeliai atsižvelgus į pavojaus stadijas ir panašiai. Komitetas yra įsitikinęs, kad tokios rekomendacijos skrydžių vadovams, paremtos tarptautine reagavimo į avarijas patirtimi ir kita naudinga praktika, yra būtinos.

Iš pateiktų paaiškinimų buvo nustatyta, kad nevaldomoje oro erdvėje nėra prievolės atsakyti į skrydžių vadovų užklausas radijo ryšiu, nepaisant to, kad praktikoje dažniausiai geranoriškai atsakoma. Svarstyтина, ar nevertėtų teisės aktuose įtvirtinti prievolę pilotams visų rūšių skrydžių atvejais, jeigu yra techninių galimybių, atsakyti į skrydžių vadovų paklausimus.

Nors Komitetas nenustatė orlaivio reikalavimų specialiajam skrydžiui, nevaldomos oro erdvės, eksperimentinės kategorijos orlaivių naudojimo pažeidimų, susijusių su orlaiviu „An-2“ ir 2015 m. gegužės 16 d. jo vykdytu skrydžiu, tačiau konstatuoja, kad teisės aktuose įtvirtinti aviacijos saugos virš vandens reikalavimai yra nepakankami, nėra aiškūs atsakomybės už skrydžio plano neuždarymą pagrindai, kai kurios Oro eismo paslaugų taisyklių nuostatos yra taikomos pernelyg formaliai, o reagavimas į 2015 m. gegužės 16 d. galimą orlaivio avariją galėjo būti spartesnis.

2. PAIEŠKOS IR GELBĖJIMO OPERACIJOS VYKDYMAS

Paieškos ir gelbėjimo darbus aviacinių ir jūrinių nelaimių atvejais reglamentuoja tarptautiniai susitarimai: 1944 m. Tarptautinė civilinės aviacijos konvencija (Čikagos konvencija), 1979 m. Tarptautinė jūrų paieškos ir gelbėjimo konvencija, 1974 m. Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje, kuriais Lietuvos Respublika prisiėmė atsakomybę už paiešką ir gelbėjimą nustatytoje teritorijoje ir įsipareigojo skirti pajėgumų.

Regionai, įskaitant Baltijos jūrą, suskirstyti į valstybių atsakomybės zonas, todėl valstybių atsakomybė dėl paieškos ir gelbėjimo operacijų priklauso nuo galimos avarijos ar incidento vietos.

Į Lietuvos Respublikos atsakomybės zoną patenka Lietuvos Respublikos teritorija (sausuma, vidaus vandenys ir oro erdvė virš jų) ir paieškos bei gelbėjimo rajonas, kuriam priklauso nustatyta atsakomybės zona Baltijos jūroje, Kuršių marios ir jūrų uosto akvatorija, taip pat oro erdvė virš jų. Orlaivis „An-2“ patyrė avariją Lietuvos Respublikos paieškos ir gelbėjimo rajone – Baltijos jūroje.

Tarptautinių sutarčių pagrindu valstybės yra įpareigosios teikti aeronautikos ir jūrų paieškos ir gelbėjimo paslaugas bei jų koordinavimą savo atsakomybės zonose. Šioms

paslaugoms užtikrinti valstybės sukuria koordinacinius centrus (aeronautikos, jūros arba jungtinius centrus paieškų ir gelbėjimo darbams koordinuoti).

Paieškos ir gelbėjimo darbų atlikimą taip pat reglamentuoja nacionaliniai teisės aktai. Aviacijos įstatymo 19 straipsnyje nustatyta, kad paieškos ir gelbėjimo darbus, įvykus ar gresiant orlaivio avarijai, vykdo Lietuvos Respublikos Vyriausybės (toliau – Vyriausybė) įgaliotos institucijos. Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymo 44 straipsnyje nustatyta, kad žmonių paieškos ir gelbėjimo darbus paieškos ir gelbėjimo rajone organizuoja, koordinuoja ir jiems vadovauja Lietuvos kariuomenė per JGKC. Įstatyme nurodyta, kad paieškos ir gelbėjimo darbus vykdo: Kuršių mariose – Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos įgaliotos institucijos, jūrų uostų akvatorijose – jūrų uostų administracijos. Pažymėtina ir tai, kad VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija ne kartą kreipėsi į Vyriausybę ir kitas institucijas, kad jai nebūtų pavesta ši funkcija, motyvuodama tuo, kad reikia sukurti ir palaikyti pajėgumus, kuriuos taip pat turi ir palaiko KJP, VSAT.

Lietuvoje nėra vieno jungtinio centro – veikia du skirtingo pavaldumo koordinaciniai gelbėjimo centrai (AGKC ir JGKC) ir yra keturios pagrindinės paieškos ir gelbėjimo darbus vykdančios institucijos: Priešgaisrinės apsaugos ir gelbėjimo departamentas prie Vidaus reikalų ministerijos (toliau – Priešgaisrinės apsaugos ir gelbėjimo departamentas), Lietuvos kariuomenė, VSAT, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto administracija.

AGKC veikia Susisiekimo ministerijai, o JGKC – Lietuvos Respublikos krašto apsaugos ministerijai (toliau – Krašto apsaugos ministerija) priskirtose valdymo srityse. Teisės aktuose numatyta, kad AGKC ir JGKC pagal kompetenciją koordinuoja paieškos ir gelbėjimo operacijas, atsižvelgę į avarijos (incidento) vietą.

Paieškos ir gelbėjimo darbus orlaiviais paieškos ir gelbėjimo rajone, kurį sudaro atsakomybės zona Baltijos jūroje, Kuršių marios ir jūrų uosto akvatorija, organizuoja ir koordinuoja JGKC, vadovaudamasis Lietuvos kariuomenės vado 2009 m. rugsėjo 24 d. įsakymu Nr. V-945 „Dėl Žmonių paieškos ir gelbėjimo darbų paieškos ir gelbėjimo rajone plano patvirtinimo“ patvirtintu Žmonių paieškos ir gelbėjimo darbų paieškos ir gelbėjimo rajone planu (toliau – Žmonių paieškos ir gelbėjimo darbų paieškos ir gelbėjimo rajone planas), Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2001 m. balandžio 13 d. nutarimu Nr. 417 „Dėl Paieškos ir gelbėjimo darbų orlaiviais organizavimo ir vykdymo taisyklių patvirtinimo“ patvirtintomis Paieškos ir gelbėjimo darbų orlaiviais organizavimo ir vykdymo taisyklėmis (toliau – Paieškos ir gelbėjimo darbų orlaiviais organizavimo ir vykdymo taisyklės) ir kitais teisės aktais. Paieškos ir gelbėjimo darbų orlaiviais organizavimo ir vykdymo taisyklėse numatyta, kad AGKC koordinuoja paieškos ir gelbėjimo darbus orlaiviais visoje likusioje Lietuvos Respublikos teritorijoje.

Paieškos ir gelbėjimo darbų orlaiviais organizavimo ir vykdymo taisyklėse taip pat numatyta, kad AGKC, gavęs informaciją, kad gresia arba įvyko orlaivio, laivo avarija Lietuvos Respublikos atsakomybės zonoje ir paieškos bei gelbėjimo darbams vykdyti gali būti panaudoti orlaiviai, informuoja JGKC budėtoją, jeigu orlaivio ar laivo avarija įvyko paieškos ir gelbėjimo rajone. Jeigu avarija įvyko kitoje Lietuvos Respublikos atsakomybės zonos dalyje negu paieškos ir gelbėjimo rajonas, AGKC perduoda informaciją apie gresiančią arba įvykusią avariją ar nelaimę KOP operatyviniam budėtojui ir prašo paieškos ir gelbėjimo darbams panaudoti KOP paieškai ir gelbėjimo darbams skirtas pajėgas ir priemones, taip pat stebėjimo ir kontrolės technines priemones bei atlieka kitus minėtose taisyklėse numatytus veiksmus. JGKC, gavęs informacijos apie avariją ar nelaimę paieškos ir gelbėjimo rajone, pasitelkia šiems darbams priskirtus valstybinių institucijų ir privačių subjektų pajėgumus: KJP, VSAT, Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos Klaipėdos regiono aplinkos apsaugos departamento Jūros aplinkos apsaugos agentūros ir VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos, Priešgaisrinės apsaugos ir gelbėjimo departamento, policijos ir privačių bendrovių laivus, KOP ir VSAT orlaivius.

Pagal Komitetui pateiktus duomenis, 2015 m. gegužės 16 d. 16 val. 07 min. orlaivis „An-2“ užmezgė ryšį su vienu iš Švedijos skrydžių valdymo centrų, 16 val. 21–22 min. – su Palangos skrydžių valdymo centru ir dar su vienu Lietuvos orlaiviu. Orlaivio „An-2“ įgula apie kilusius nesklandumus ar gedimus nepranešė. Nenustatyta, kad orlaivis „An-2“ būtų perdavęs nelaimės signalą ar prašęs pagalbos ryšio priemonėmis.

Pagal pateiktus duomenis, nuo 16 val. 40 min. Palangos skrydžių valdymo centras bandė susisiekti su orlaiviu „An-2“ keliais radijo dažniais, taip pat bandė susisiekti su orlaiviu „An-2“ per kitus tuo metu skridusius orlaivius, tačiau orlaivio „An-2“ įgula neatsiliepė. Komiteto gautais duomenimis, privataus Alvango aerodromo (Švedija) savininkas nuo 17 val. 30 min. skambino orlaivio „An-2“ pilotui A. Mačiuliui jo mobiliojo ryšio telefono numeriu, tačiau susisiekti nepavyko, abonentas nebuvo pasiekiamas (operatoriaus informacija švedų kalba).

Pažymėtina, kad 17 val. 36 min., t. y. praėjus maždaug vienai valandai nuo pirmojo nesėkmingo bandymo užmegzti ryšį su orlaiviu (t. y. 16 val. 40 min.), Palangos skrydžių valdymo centras informavo Regioninį skrydžių valdymo centrą, kuris yra Vilniuje, kad reikia skelbti orlaivio „An-2“ paiešką. Komitetas negavo duomenų, kad Regioninis skrydžių valdymo centras kreipėsi į AGKC ar atliko kitus veiksmus paieškai pradėti. 17 val. 50 min. (t. y. kaip nurodyta Oro eismo paslaugų teikimo taisyklėse, po 30 min. nuo planuoto orlaivio nusileidimo) Palangos skrydžių valdymo centras informavo AGKC, kad orlaivis „An-2“ laiku neatvyko į paskirties aerodromą Klaipėdoje.

Komitetas pažymi, kad nuo nesėkmingo Palangos skrydžių valdymo centro bandymo užmegzti ryšį su orlaiviu (t. y. 16 val. 40 min.) iki AGKC informavimo praėjo 1 val. 10 min.

AGKC budėjęs koordinatorius pradėjo rinkti informaciją apie orlaivį ir jo turėtą įrangą, tikrino duomenų bazes, tikrino, ar gautas nelaimės signalas per specialią avarinių signalų perdavimo palydovinę sistemą COSPAS-SARSAT, ar orlaivis turėjo avarinį kreipiamąjį siųstuvą, bandė nustatyti ir planavo paieškos rajoną, nagrinėjo gautą orlaivio „An-2“ skrydžio planą, iškvietė papildomų darbuotojų pamainai sustiprinti. Į AGKC 18 val. 36 min., 19 val. 29 min., 19 val. 39 min. atvyko ir kitų papildomų darbuotojų.

AGKC 18 val. 08 min. pranešė JGKC turimą informaciją apie dingusį orlaivį ir galimą KOP sraigtasparnio panaudojimą paieškai ir gelbėjimo darbams. JGKC budėtojas 18 val. 15 min. informavo KJP operatyvinį budėtoją, KJP vadą ir JGKC viršininką. AGKC 18 val. 16 min. teiravosi JGKC, ar ketinama pasitelkti KOP sraigtasparnį paieškai vykdyti. AGKC 18 val. 18 min. informavo Lietuvos kariuomenės KOP operatyvinį budėtoją ir prašė paruošti sraigtasparnį pakilti. JGKC 18 val. 19 min. pranešė KOP budinčio sraigtasparnio vadui, kad turi būti ruošiamasi skrydžiui. JGKC nurodė, kad paieškos ir gelbėjimo operacijai vadovauja AGKC.

JGKC apskaičiavo galimą gelbėjimo priemonių ir nuolaužų dreifavimą nuo NINTA taško Baltijos jūroje. 18 val. 25 min. AGKC formavo užduotį paieškos ir gelbėjimo sraigtasparnio įgulai ir kreipėsi dėl meteorologinių sąlygų. AGKC taip pat teiravosi Nidos (patikrinti buvo nusiųstas policijos patrulis), Liepojos ir kitų aerodromų dėl orlaivio „An-2“ galimo nusileidimo.

Atsižvelgus į tai, kad paskutinį kartą ryšys su orlaiviu „An-2“ užmegztas jam esant virš Baltijos jūros ir į paskirties aerodromą jis neatvyko, taip pat į tai, kad operacijos pradžioje nebuvo žinoma, kad įvyko šio orlaivio avarija, buvo tikrinamos trys prielaidos: orlaivis nepranešęs radijo ryšiu nusileido kitoje vietoje (neuždarė skrydžio plano); orlaivis patyrė avariją virš Baltijos jūros; orlaivis patyrė avariją virš sausumos. Iš Komitetui pateiktos informacijos matyti, kad 19 val. 23 min. buvo perduota informacija iš KOP budėtojo, kad nėra radiolokacinių duomenų apie orlaivį „An-2“, todėl buvo galima manyti, kad į Lietuvos Respublikos oro erdvę jis neįskrido.

AGKC kreipėsi į VĮ „Oro navigacija“ ir Lietuvos kariuomenę dėl radiolokacinių duomenų, tačiau radarai orlaivio „An-2“ skrydžio nefiksavo, Švedijos laivybos administracijos Jungtinis gelbėjimo koordinavimo centras (toliau – Švedijos GKC) tikslesnės civilinių radarų lokacinės informacijos neturėjo, o Švedijos karinių pajėgų informacija buvo gauta tik 2015 m. gegužės 17 d. Dėl šių aplinkybių pirminis paieškos ir gelbėjimo operacijos rajonas apėmė kryptį Klaipėda–NINTA (taškas Baltijos jūroje apie 110 jūrmylių nuo Lietuvos Respublikos kranto linijos).

Komitetas pažymi, kad tikslios paskutinės orlaivio „An-2“ buvimo ar galimos jo avarijos vietos nenustatymas apsunkino paieškos ir gelbėjimo darbų vykdymą. Pažymėtina, kad, įvertinus galiojantį teisinį reglamentavimą, nenustačius orlaivio avarijos vietos, nėra pakankamai aišku, kuris koordinuojantis centras (AGKC ar JGKC) vadovauja paieškos ir gelbėjimo darbams, ir tai gali turėti įtakos veiksmų ir pajėgumų panaudojimo operatyvumui. Faktiškai paieškos ir gelbėjimo darbus 2015 m. gegužės 16 d. koordinavo AGKC.

KOP operatyvinis budėtojas 18 val. 32 min. pradėjo sraigtasparnio „Mi-8“ (borto nr. 25) 5 minučių parengtį. Parengtis buvo baigta 18 val. 40 min. (aukštesniam parengties lygiui reikia atlikti tam tikrus sraigtasparnio ruošimo darbus, todėl nuo nurodymo gavimo iki parengties užbaigimo praeina tam tikras nustatytas laikotarpis, kuris negali būti ilgesnis negu ankstesnės parengties laikas). Nemirsetoje budinčiam KOP sraigtasparniui „Mi-8“ (borto nr. 25) įsakymas kilti duotas 18 val. 45 min. Sraigtasparnis pakilo 18 val. 55 min. (KOP nurodo 18 val. 50 min.) ir pradėjo paiešką 18 val. 57 min.

Tuo pačiu metu 18 val. 39 min. KJP operatyvinis budėtojas budinčiam KJP laivui N42 „Jotvingis“ įsakė ruoštis išplaukti (laivo parengtis – 1 val., laivas išplaukė per uosto vartus 20 val. 13 min.). KJP operatyvinis budėtojas 18 val. 42 min. įsakė gelbėjimo laivui „Šakiai“ rengtis išplaukti (laivo parengtis – 4 val.), laivas atsišvartavo 21 val. 40 min.

Apie įvykį 18 val. 42 min. taip pat informuotas Švedijos GKC. AGKC 18 val. 51 min. paprašė iš Švedijos GKC paramos oro pajėgumais. Į paieškos ir gelbėjimo rajoną buvo nukreipti tuo metu ore buvę Švedijos kariuomenės du naikintuvai JAS-39 „Gripen“ ir iš Ronebio (Švedija) paieškos ir gelbėjimo stoties pakilo gelbėjimo sraigtasparnis „AW-139“. Švedijos Pakrančių apsaugos tarnybos vidutinio nuotolio lėktuvas „Dash-8“ su specialia paieškos ir žvalgymo įranga, taip pat skirtas kitiems orlaiviams koordinuoti, išsiųstas 19 val. 10 min.

Žinoma, kad 19 val. 22 min. du Švedijos kariuomenės naikintuvai JAS-39 „Gripen“ kirto NINTA tašką Baltijos jūroje Klaipėdos kryptimi. Apibrėžtame paieškos ir gelbėjimo operacijos rajone naikintuvai JAS-39 „Gripen“ buvo iki 21 val. Švedijos laivybos administracijos paieškos ir gelbėjimo sraigtasparnis „AW-139“ kirto NINTA tašką Baltijos jūroje 19 val. 51 min. ir atliko paiešką kryptimi NINTA–Klaipėda. Nuo 20 val. 25 min. iki 23 val. 20 min. paiešką vykdė Švedijos vidutinio nuotolio lėktuvas „Dash-8“.

Darytina išvada, kad 2015 m. gegužės 16 d. vykdant paieškos ir gelbėjimo operaciją aktyviai bendradarbiauta su Švedijos GKC, siekiant nustatyti orlaivio „An-2“ kritimo vietą Baltijos jūroje ir rasti lėktuvo pilotus. Didžiausi pajėgumai paieškos ir gelbėjimo operacijoje dalyvavo gegužės 16 d. nuo 20 val. 30 min. iki 21 val. 00 min. Tuo metu darbus vykdė 5 orlaiviai ir karinis laivas N42 „Jotvingis“, gelbėjimo laivas „Šakiai“ vykdė pasiruošimo išplaukti darbus, iš Kauno skrido sraigtasparnis „Mi-8“ (borto nr. 26).

Komitetas pažymi, kad Švedijos GKC, paieškai skyręs keturis orlaivius, suteikė reikšmingą pagalbą vykdant orlaivio „An-2“ paieškos ir gelbėjimo darbus.

Atsižvelgus į poreikį koordinuoti visus orlaivius, skirtus paieškos ir gelbėjimo darbams, operacijai faktiškai vadovavo AGKC. AGKC 21 val. 20 min. išsiuntė JGKC prašymą perimti vadovavimą paieškos ir gelbėjimo operacijai nuo 21 val. 30 min., tačiau JGKC 22 val. 45 min. raštu pasiūlė AGKC oficialiai nutraukti paieškos ir gelbėjimo operaciją orlaiviais ir jiems pasitraukus iš paieškos ir gelbėjimo rajono perduoti vadovavimą JGKC. AGKC 23 val. 22 min. atsakė JGKC, kad pritaria pasiūlymui ir yra pasirengęs toliau padėti vykdant paieškos ir gelbėjimo operaciją, taip pat nurodė, kad Švedijos orlaiviai jau yra palikę Lietuvos skrydžių informacijos regioną (FIR).

Pažymėtina, kad, nors teisės aktuose numatyta, kad paieškos ir gelbėjimo operacijos rajone, kurį sudaro nustatyta atsakomybės zona Baltijos jūroje, Kuršių marios ir jūrų uosto akvatorija, paiešką ir gelbėjimo darbus organizuoja ir koordinuoja JGKC, šis centras neturi skrydžių valdymo specialistų ir negali vadovauti panašioms operacijoms, kai viename paieškos ir gelbėjimo operacijos rajone vienu metu veikia du ir daugiau orlaivių. Be to, JGKC neturi techninių priemonių, kuriomis galėtų stebėti (atitinkamai ir koordinuoti) orlaivių judėjimą ore.

Vertinant KJP laivų parengties lygį, matyti, kad KJP budintis laivas gali būti panaudotas greičiau negu paieškos ir gelbėjimo laivas, nes paieškos ir gelbėjimo laivo įgula iškviečiama ne iš tarnybos vietos. Atkreiptinas dėmesys ir į tai, kad 2015 m. gegužės 16 d. JGKC į VSAT pagalbos nesikreipė, nors, pavyzdžiui, VSAT laivo „Kihu“ parengtis buvo 1 val.

Antrasis KOP sraigtasparnis „Mi-8“ (borto nr. 26), kurio budėjimo vieta Kaune, pakilo 20 val. 40 min. ir 21 val. 35 min. bandė nusileisti Palangos oro uoste papildyti kuro atsargų, tačiau dėl blogų meteorologinių sąlygų (mažas matomumas ir žema debesų apatinė riba) įgulos vado sprendimu grįžo į Kauną (nutūpė 22 val. 55 min.). Kitą dieną nuo 9 val. 30 min. iki 16 val. 13 min. šis sraigtasparnis buvo perkeltas iš Kauno į Marijampolę, kur vyko kariuomenės ir visuomenės šventė. Pagal Krašto apsaugos ministerijos Komitetui pateiktą informaciją, sraigtasparnio įgula buvo pasirengusi bet kuriuo metu išvykti vykdyti užduoties.

Palangos oro uoste teikiant pagalbą paieškos ir gelbėjimo pajėgoms buvo parengtos priešgaisrinės apsaugos, paramos ir aptarnavimo tarnybos. Nuo 21 val. 38 min. iki 22 val. 20 min. Palangos oro uoste Švedijos sraigtasparnis „AW-139“ papildytas degalų, kuris tęsė paieškos ir gelbėjimo darbus nuo 22 val. 20 min., sraigtasparnis „Mi-8“ (borto nr. 25) 21 val. 35 min. leidosi Nemirsetoje ir iki gegužės 17 d. 7 val. 45 min. paieškos ir gelbėjimo operacijos nevykdė. Nuo 23 val. 20 min. virš paieškos ir gelbėjimo operacijos rajono jau nebuvo nė vieno orlaivio, tačiau paiešką tęsė laivai N42 „Jotvingis“ ir „Šakiai“.

2015 m. gegužės 17 d. 9 val. 35 min. iš Švedijos GKC gauta informacija apie paskutinę orlaivio „An-2“ buvimo vietą (orlaivis vėliau rastas Baltijos jūros dugne 700 m atstumu nuo Švedijos GKC perduotų koordinatų). Komitetas taip pat gavo duomenų, kad orlaivis „An-2“ nurodytomis koordinatėmis paskutinį kartą fiksuotas gegužės 16 d. 16 val. 35 min. Lietuvos laiku.

Patikslinus paieškos ir gelbėjimo operacijos rajoną pagal gautas koordinatas, buvo nusiųstas KJP laivas N42 „Jotvingis“, kuris vykdė paieškos ir gelbėjimo operaciją nuo gegužės 16 d. 20 val. 13 min. iki gegužės 17 d. 20 val. 09 min., o KJP gelbėjimo laivas „Šakiai“ – nuo gegužės 16 d. 21 val. 40 min. iki gegužės 17 d. 20 val. 18 min.

Gegužės 17 d. 7 val. 45 min. KOP sraigtasparnis „Mi-8“ pakilo ir vykdė paieškos ir gelbėjimo operaciją iki 9 val. 43 min. JGKC 10 val. 11 min. taip pat kreipėsi į Rygos Jungtinį gelbėjimo koordinavimo centrą dėl Latvijos kariuomenės karinių oro pajėgų (toliau – Latvijos KOP) sraigtasparnių „Mi-17“ pasitelkimo. Nuo 11 val. 56 min. iki 17 val. 50 min. paiešką vykdė KOP orlaivis „L-410“. Latvijos KOP sraigtasparnis „Mi-17“ vykdė paieškos ir gelbėjimo operaciją nuo 12 val. 50 min. iki 19 val. 19 min.

Gegužės 17 d. 20 val. 21 min. JGKC pranešė AGKC, Rygos Jungtiniam gelbėjimo koordinavimo centrui, Švedijos GKC ir KOP operatyviniam budėtojų, kad paieškos ir gelbėjimo operacija nutraukta, remiantis Žmonių paieškos ir gelbėjimo darbų paieškos ir gelbėjimo rajone plano 64.10 punktu, kuriame teigiama, kad paieškos ir gelbėjimo operacija gali būti nutraukta, kai paieškos ir gelbėjimo pastangos yra beprasmiškos. Sprendimas priimtas atsižvelgus į tai, kad paieškos ir gelbėjimo operacija vyko dvigubai ilgiau negu numatyta Tarptautiniame aeronautikos ir jūrų paieškos ir gelbėjimo žinyne (iš viso paieška vykdyta 26 val.).

Komiteto parlamentinio tyrimo metu JGKC viršininkas pateikė aplinkybes, lėmusias paieškos ir gelbėjimo operacijos nutraukimą (sustabdymą):

1) žema vandens temperatūra – tik 9 laipsniai. Pagal Tarptautinį aeronautikos ir jūrų paieškos ir gelbėjimo žinyną išgyventi tokios temperatūros vandenyje galima tik apie 2 valandas arba 12 valandų, jeigu buvo panaudoti hidrokostiumai;

2) ženklų apie orlaivio „An-2“ avarijos vietą nebuvimas – nebuvo rasta orlaivio nuolaužų;

3) nepalankios oro sąlygos (pradėjo stiprėti vėjas, vėjo greitis siekė 8–11 m/s, gūsiai – 15–20 m/s).

1979 m. Tarptautinėje jūrų paieškos ir gelbėjimo konvencijoje įtvirtinta, kad paieškos ir gelbėjimo operacijos, jeigu įmanoma, turi būti tęsiamos tol, kol nebeliks jokios pagrįstos vilties išgelbėti likusius gyvus žmones, ir šį sprendimą priima atsakingas gelbėjimo koordinavimo centras. Jeigu paieškos ir gelbėjimo operacija jos vykdymo vietoje tampa neįmanoma, tačiau

gelbėjimo koordinavimo centras ar gelbėjimo padalinys nusprendžia, kad nelaimės ištikti žmonės dar gali būti gyvi, centras, laukdamas tolesnių įvykių, gali laikinai nutraukti veiksmus įvykio vietoje ir apie tai nedelsdamas turi pranešti kiekvienai institucijai, priemonei ar tarnybai, kurie buvo įtraukti arba informuoti. Vėliau gauta informacija turi būti įvertinama ir, kai remiantis tokia informacija tai pateisinama, paieškos ir gelbėjimo operacijos atnaujinamos.

Žmonių paieškos ir gelbėjimo darbų paieškos ir gelbėjimo rajone plane numatyta, kad JGKC gali nutraukti paiešką, kai pagalba nebereikalinga ar paieškos ir gelbėjimo pastangos yra beprasmiškos. Nutraukus operaciją, apie tai informuojamos operacijoje dalyvavusios institucijos ir pajėgos bei laivo ir (ar) orlaivio savininkai.

Komitetas mano, kad, atsižvelgus į aplinkybes, esamą teisinį reglamentavimą ir praktiką, paieškos ir gelbėjimo operacija buvo nutraukta (sustabdyta) esant objektyvioms priežastims.

2015 m. gegužės 18 d. 9 val. 45 min. krašto apsaugos ministro sprendimu, kurį krašto apsaugos viceministras perdavė Lietuvos kariuomenės Jungtinio štabo viršininkui, pavesta atnaujinti operaciją.

Komitetas pažymi, kad paieškos ir gelbėjimo operacijų atnaujinimo pagrindai ir tokių sprendimų priėmimo mechanizmas teisės aktuose nėra tinkamai reglamentuoti.

Gegužės 18 d. 11 val. 14 min. iš Šiaulių aviacijos bazės pakilo KOP orlaivis „Spartan“, kuris žvalgė paieškos ir gelbėjimo operacijos rajoną iki 18 val. 38 min. Paieškos ir gelbėjimo operacijos rajono žvalgymą tęsė ir Latvijos KOP sraigtasparnis „Mi-17“ nuo 12 val. 15 min. iki 19 val. 19 min., KOP sraigtasparnis „Mi-8“ nuo 20 val. 38 min. iki 21 val. 32 min. Į paieškos ir gelbėjimo operacijos rajoną 16 val. 13 min. išplaukė KJP gelbėjimo laivas „Šakiai“.

Žmonių paieškos ir gelbėjimo darbų paieškos ir gelbėjimo rajone plane nustatyta, kad JGKC gali pasitelkti KJP priešmininį laivą M54 „Kuršis“, kuris pagal 2015 m. balandžio 8 d. Lietuvos Respublikos krašto apsaugos ministro įsakymą Nr. V-359 „Dėl KJP priešmininio laivo M54 „Kuršis“ priskyrimo BALTRON eskadrai“ dalyvavo BALTRON eskadros numatytuose mokymuose ir pratybose.

Gegužės 18 d. 19 val. 47 min. Lietuvos kariuomenės Jungtinio štabo Jungtinis situacijų skyrius išsiuntė KJP operatyviniam budėtojų elektroninį laišką, kuriuo raginama nedelsiant atsaukti priešmininį laivą M54 „Kuršis“ iš išminavimo kasmetinės operacijos „Open spirit“ Estijos Respublikos vandenyse ir nedelsiant pradėti vykdyti kitokio pobūdžio operaciją – dingusio orlaivio „An-2“ paieškos ir gelbėjimo operacijos rajono dalyje dugno žvalgybą, atsižvelgus į paskutinę fiksuotą vietą ir sumodeliuotą dugno žvalgybos teritoriją.

Į paieškos ir gelbėjimo operacijos rajoną gegužės 19 d. atvykęs priešmininis laivas M54 „Kuršis“ pradėjo skenuoti dugną. 14 val. 20 min. iš priešmininio laivo M54 „Kuršis“ gautas pranešimas, kad rastas povandeninis objektas, 700 m nuo Švedijos GKC perduotos orlaivio „An-2“

paskutinės fiksuotos vietos, panašus į ieškomą orlaivį. 15 val. 42 min. priešmininis laivas M54 „Kuršis“ per antrąjį roboto nėrimą rado orlaivį „An-2“.

Gegužės 19 d. paiešką vykdė KJP priešmininis laivas M54 „Kuršis“, KOP orlaivis „Spartan“ – nuo 10 val. 05 min. iki 17 val. 06 min., VSAT sraigtasparnis, kuris pakilo iš VSAT aviacijos bazės Vilniuje 11 val. 33 min. ir darbus tęsė iki 15 val. 54 min.

Pažymėtina, kad gegužės 19 d. 23 val. 58 min. paieškos rajone VSAT sraigtasparniu „EC135“ buvo pastebėtas ir termovizorine vaizdo stebėjimo įranga užfiksuotas objektas, panašus į kėglio viršutinę dalį, 40–60 cm aukščio ir pločio, pasviręs 45 laipsnių kampų. Jis sukosi nešamas bangų, gerai atspindėjo infraraudonųjų spindulių lazerio šviesą. Padaryta prielaida, kad objektas pagamintas iš medžiagos (audinio). Kitas objektas, fiksuotas naktinio matymo prietaisu, buvo panašus į šviesų plastiko ar medžiagos gabalą, apie 1–1,5 m arba 1,5–2 m dydžio, atspindintis infraraudonųjų spindulių lazerio šviesą, bet nematomas su temovizorine įranga. VSAT objektų nuotraukas perdavė JGKC. Skrydžio metu siekiant išgauti kokybiškesnį vaizdą buvo keičiami įrangos parametrai, dėl to išsiderino datos ir laiko rodmenys. Kadangi patyrusių specialistų ir personalo, turinčio pakankamai patirties termovizorinių nuotraukų analizei atlikti, JGKC neturi, nuspręsta palaukti šviesaus paros meto ir pakartotinai atlikti paiešką objekto aptikimo rajone panaudojant karinių oro pajėgų sraigtasparnį. Atsižvelgus į tuo metu vyravusias oro sąlygas ir atliktus objekto dreifo skaičiavimus, buvo nustatyta, kad objektas negalėjo nudreifuoti daugiau kaip vieną jūrmylę. KOP sraigtasparniui buvo suformuluota užduotis skristi į objekto aptikimo vietą ir atlikti paiešką naudojant besiplečiančio kvadrato metodą. Gegužės 20 d. 6 val. 40 min. JGKC konstatuota, kad, įvykdžius paiešką nustatytame rajone, jokių objektų ant vandens paviršiaus neaptikta.

Komiteto nuomone, paieškos ir gelbėjimo operacijai pasitelkti Lietuvos kariuomenės pajėgumai, atsižvelgiant į visas aplinkybes ir turimą informaciją, buvo tinkami, tačiau pažymėtina, kad JGKC turėtų nuolat gauti aktualią informaciją apie institucijų, teisės aktais įgaliotų dalyvauti paieškos ir gelbėjimo operacijose, pajėgas, galinčias tuo metu operatyviai reaguoti.

Pažymėtina, kad VSAT orlaivis paieškos ir gelbėjimo operacijoje pagal JGKC suformuluotą užduotį dalyvavo pirmą kartą. Siekiant užtikrinti tinkamą pasirengimą darbui virš jūros, būtina nuolat tobulinti VSAT orlaivių įgulų praktinius įgūdžius. VSAT aviacijos pajėgos nė karto nedalyvavo ir nebuvo kviečiamos į paieškos ir gelbėjimo bendras tarpinstitucines pratybas (ar mokymus) virš jūros. Atsižvelgdamas į tai, Komitetas laikosi nuomonės, kad Lietuvos kariuomenei ir VSAT tikslinga plėtoti bendradarbiavimą planuojant ir įgyvendinant bendras pratybas, mokymus, sąveikos planus ir kitus tokio pobūdžio renginius.

VSAT Aviacijos rinktinė bazuojasi aviacijos bazėje Trakų rajone, pietryčių Lietuvoje. Vykdamt paieškos ir gelbėjimo darbus orlaiviais atokesniuose rajonuose nuo aviacijos bazės, VSAT orlaiviai galimai būtų panaudojami ne maksimaliai efektyviai (pavyzdžiui, iškilus poreikiui panaudoti orlaivį Vakarų Lietuvoje, jo skrydis užtrunka 1,5 val., tad nuskridimui ir grįžimui reikia 3 valandų), be to, turi būti apsvarstyta galimybė užtikrinti parengtį ir reagavimą į incidentus 24 valandas per parą, 7 dienas per savaitę, personalo darbą organizuoti pamainomis.

Komitetas, apibendrinęs tyrimo medžiagą, nustatė, kad paieškos ir gelbėjimo operacijai pasitelkti Lietuvos kariuomenės pajėgumai, atsižvelgiant į esamas aplinkybes, buvo tinkami.

3. BENDRAVIMAS SU VISUOMENE IR AVARIJĄ PATYRUSIO ORLAIVIO „AN-2“ PILOTŲ ARTIMAISIAIS

Pagal Lietuvos Respublikos krašto apsaugos ministro 2003 m. liepos 9 d. įsakymą Nr. V-735 „Dėl viešosios informacijos organizavimo Krašto apsaugos sistemoje tvarkos“, krašto apsaugos sistemoje už visuomenės informavimą atsakingas Krašto apsaugos ministerijos Strateginės komunikacijos ir viešųjų ryšių departamentas (toliau – Strateginės komunikacijos ir viešųjų ryšių departamentas). Skubią ir (arba) rezonansinę informaciją visuomenei gali pateikti krašto apsaugos ministras, viceministrai, ministerijos kancleris, Gynybos štabo viršininkas.

Informaciją apie vykdomą orlaivio „An-2“ pilotų paieškos ir gelbėjimo operaciją pagal kompetenciją taip pat galėjo teikti KJP vadas, o su juo suderinus ar jam pavedus – visi KJP profesinės karo tarnybos kariai, valstybės tarnautojai ir asmenys, dirbantys pagal darbo sutartį.

Teikti informaciją visuomenei apie orlaivio „An-2“ pilotų paieškos ir gelbėjimo operaciją buvo pavesta KJP karininkui, atsakingam už civilių ir karių bendradarbiavimą.

Pranešimai apie JGKC vadovaujamą orlaivio „An-2“ pilotų paieškos ir gelbėjimo operaciją buvo platinami ir nuolat atnaujinami per Strateginės komunikacijos ir viešųjų ryšių departamentą, kuris gaudavo informaciją iš kitų padalinių, taip pat JGKC.

Pirmasis pranešimas apie vykdomą orlaivio „An-2“ paieškos ir gelbėjimo operaciją išplatintas gegužės 17 d. 1 val. 01 min., vėliau informacija atnaujinta dar keturis kartus: 8 val. 31 min., 11 val. 08 min., 13 val. 30 min. ir 20 val. 40 min. Paskutinis pranešimas visuomenei, išplatintas 20 val. 40 min., skirtas informuoti, kad operacija yra sustabdyta, laivai ir orlaiviai grįžo į savo nuolatinę dislokacijos vietą: „Lietuvos karinių jūrų pajėgų laivai, nuo gegužės 16 d. vakaro ieškoję virš Baltijos jūros dingusio lėktuvo „An-2“, grįžo į uostą. Taip pat paiešką sustabdė Karinių oro pajėgų lėktuvai „L-410“ ir Latvijos paieškos ir gelbėjimo rajone dingusio lėktuvo ieškojęs Latvijos karinis sraigtasparnis „Mi-17“. Nuo vakar dienos, kai buvo gauta informacija apie prarastą ryšį su lėktuvu „An-2“, kariniai laivai ir orlaiviai žvalgė jūros plote nuo Klaipėdos iki Akmensrago (Latvijoje, šiauriau Liepojos) ir 97 jūrmylės nuo kranto. Jokių

objektų, susijusių su dingusiu orlaiviu, jūroje neaptikta. Iš viso nuo vakar dingusio lėktuvo jūroje ieškojo Lietuvos karinių jūrų pajėgų laivas „Jotvingis“ (N42), gelbėjimo laivas „Šakiai“, Lietuvos karinis sraigtasparnis „Mi-8“ ir karinis orlaivis „L-410“. Latvijos atsakomybės zonoje paiešką vykdė Latvijos karinis sraigtasparnis „Mi-17“. Vakar jūrą taip pat žvalgė Švedijos orlaiviai.“

Komitetas laikosi nuomonės, kad gegužės 17 d. informuojant visuomenę apie orlaivio „An-2“ paieškos ir gelbėjimo operacijos sustabdymą (kai kurios visuomenės informavimo priemonės nurodė, kad operacija nutraukta) nebuvo išsamiai paaiškinta, kodėl pasirinktas toks sprendimas ir dėl kokių priežasčių operacijoje dalyvavę laivai ir orlaiviai sugrąžinami į savo dislokacijos vietas.

Pabrėžtina, kad komunikacijai, kaip paieškos ir gelbėjimo operacijos sudedamajai daliai, turėjo būti skirtas deramas dėmesys, tačiau pažymėtina, kad paieškos ir gelbėjimo darbus organizuojančiame ir veiksmus koordinuojančiame JGKC nėra už komunikaciją su visuomene atsakingo asmens.

Visuomenei ir artimiesiems trūko reikšmingos, su įvykiu ir valstybės institucijų veiksmais susijusios informacijos, pavyzdžiui, apie tai, kad orlaivio „An-2“ dingimo vieta yra neaiški, pranešimo apie nelaimę ir jos vietą iš orlaivio pilotų negauta, todėl pagal žinomą (tikėtiną) orlaivio skrydžio maršrutą buvo nustatytas didelis paieškos ir gelbėjimo rajonas Baltijos jūroje, kuris visas išžvalgytas, taip pat kad pasitelkus policijos pajėgas lėktuvo buvo ieškota net sausumoje. Nebuvo pranešta ir paaiškinta, kad, remiantis objektyviais skaičiavimais, atsižvelgiant į oro sąlygas ir vandens temperatūrą, neįmanoma išgyventi ilgiau kaip 2 valandas, o jeigu orlaivio pilotai būtų naudoję hidrokostiumus, gelbėjimosi liemenes ir plaustą, tikėtinas jų išgyvenimo laikas būtų ilgesnis, tačiau ir jis neviršytų 12 valandų. Taip pat nebuvo pranešta, kad gelbėjimosi plausto, kuriame galėtų būti nelaimės ištikti žmonės, operacijoje itin gausiai dalyvavusios Lietuvos Respublikos ir kitų valstybių orlaivių ar laivų pajėgos nebūtų galėjusios nerasti ar nepastebėti.

Nebuvo pakankamai informacijos, kad paieškos ir gelbėjimo operacija vyko dvigubai ilgiau, negu ją būtų privalu vykdyti atsižvelgus į Tarptautiniame aeronautikos ir jūrų paieškos ir gelbėjimo žinyne pateiktas rekomendacijas. Tai nebuvo paaiškinta visuomenei ir pilotų artimiesiems.

Pažymėtina, kad užuot pateikus informaciją, kuri būtų padėjusi susidaryti objektyvų vaizdą, tos pačios dienos vakarą (2015 m. gegužės 17 d.) buvo paskelbta apie paieškos ir gelbėjimo operacijos sustabdymą, nenurodant tokio sprendimo motyvų. Tai sukėlė didžiulį neigiamą atgarsį žiniasklaidoje, o socialiniuose tinkluose paplito dingusio piloto artimųjų prašymas prisidėti prie reikalavimo operaciją atnaujinti. Vyravo įsitikinimas, kad operacijai

vadovaujantys asmenys ir pareigūnai dirba netinkamai ar net yra abejingi į nelaimę patekusiems žmonėms.

2015 m. gegužės 18 d. 9 val. 45 min. atnaujinus paieškos ir gelbėjimo operaciją, visuomenė buvo informuojama išsamiau. Buvo išplatinti trys pranešimai apie atnaujintos operacijos eigą (10 val. 07 min., 17 val. 26 min., 20 val. 40 min.), vyko nenutrūkstamas visuomenės informavimas, informaciją vidutiniškai atnaujinant po keturis kartus, tačiau susiformavusios visuomenės nuomonės tai jau nepakeitė.

Komiteto nuomone, išsamios ir laiku pateikiamos informacijos stoka sudarė prielaidas neadekvačiam paieškos ir gelbėjimo operacijoje dalyvavusių institucijų veiklos vertinimui, paskatino nepagrįstas interpretacijas ir objektyviais duomenimis neparemtos informacijos plitimą viešojoje erdvėje ir taip padarė didžiulę žalą institucijų įvaizdžiui ir žmonių pasitikėjimui jomis, todėl teikiant informaciją visuomenei turėtų būti aiškinami sprendimų ir veiksmų motyvai, juos lėmusios priežastys, nurodomas laukiamas rezultatas, kiti svarbūs aspektai, o ne apsiribojama tik formaliu veiksmų eigos pateikimu.

Komitetas atkreipia dėmesį į tai, kad būtina bendrauti su nukentėjusių asmenų artimaisiais, susisiekiant su jais ir paaiškinant priimtų sprendimų motyvus bei suteikiant jiems visą įmanomą informaciją.

Parlamentinio tyrimo metu nustatyta, kad teisės aktuose nėra įtvirtinta, kokiomis konkrečiai priemonėmis ir būdais informacija privalėjo būti teikiama nukentėjusių (ieškomų) asmenų artimiesiems. VĮ „Oro navigacija“, teikdama informaciją apie pradėtą ir vykdomą orlaivio „An-2“ pilotų paieškos ir gelbėjimo operaciją, vadovavosi VĮ „Oro navigacija“ generalinio direktoriaus 2014 m. gruodžio 19 d. įsakymu Nr. V-247, kuriuo patvirtintos pranešimų apie orlaivio avariją arba incidentą schemos. Komitetas pažymi, kad pranešimų schemose nėra numatytas bendravimas su avariją patyrusio orlaivio savininku. Pažymėtina, kad šios įmonės vidaus tvarkos taisyklėse taip pat nenumatytas darbuotojas, atsakingas už komunikaciją su nukentėjusių asmenų artimaisiais, todėl tik 2015 m. gegužės 22 d. bendrauti su avariją patyrusio orlaivio artimaisiais buvo pavesta VĮ „Oro navigacija“ ryšių su visuomene atstovui.

Komitetui atliekant parlamentinį tyrimą paaiškinimus teikusių pilotų artimųjų paprašius įvertinti bendravimą su jais, buvo gautas neigiamas įvertinimas. Jie įvardijo šiuos pagrindinius neigiamus aspektus: nepakankama komunikacija, informacijos neteikimas – apie tai, kas vyksta, artimieji sužinodavo iš žiniasklaidos. Pažymėtina ir tai, kad apie paieškos ir gelbėjimo operacijos nutraukimą buvo informuoti tik vieno iš pilotų artimieji.

Pažymėtina, kad bendravimas su nukentėjusių (ieškomų) asmenų artimaisiais taip pat galėjo suteikti papildomos informacijos paieškos ir gelbėjimo operacijos vykdytojams.

Pavyzdžiui, žinių apie lėktuve buvusias gelbėjimo priemones, jų rūšį, spalvą, modelį. Dalį tokios informacijos Komitetui pateikė būtent pilotų artimieji. Dėl tokio pobūdžio informacijos VI „Oro navigacija“ ar JGKC į dingusių pilotų artimuosius nesikreipė, tačiau šios informacijos klausė orlaivio savininko UAB „Klaipėdos avialinijos“.

Parlamentinio tyrimo metu JGKC ar VI „Oro navigacija“ atstovai nenurodė, kad avariją patyrusio orlaivio pilotų artimiesiems arba orlaivio savininkui buvo suteikta išsami informacija apie gelbėjimo operacijos eigą, sprendimų priėmimo motyvus, laukiamus operacijos rezultatus ir panašiai.

REKOMENDACIJOS

Komitetas, atlikęs parlamentinį tyrimą, teikia šias rekomendacijas Vyriausybei, Susisiekimo ministerijai, Krašto apsaugos ministerijai:

1. Spręsti klausimą dėl papildomų privalomų reikalavimų nustatymo bendrosios aviacijos orlaiviams, vykdančiams skrydžius pagal Civilinės aviacijos administracijos išduotą leidimą specialiajam skrydžiui (ar kitais atvejais) virš vandens, kad tokius skrydžius vykdančiuose orlaiviuose būtų avariniai kreipiamieji siųstuvai (ELT), radiolokaciniai atsakikliai, hidrokostiumai ir kitos gelbėjimą ir gelbėjimąsi užtikrinančios priemonės, taip pat numatyti reikalavimą specialiuosius skrydžius vykdančioms orlaiviams skristi nedideliu atstumu nuo kranto.

2. Įvertinti poreikį sumažinti tolimųjų skrydžių virš vandens ribą (vienvarikliams lėktuvams – iki 100 jūrmylių atstumu nuo priverstiniam tūpimui tinkamos sausumos), prireikus tobulinti teisinį reglamentavimą.

3. Spręsti klausimą dėl pareigos nustatymo orlaivių pilotams, vykdančiams skrydžius nevaldomoje oro erdvėje, kai yra techninės galimybės, atsakyti į skrydžių valdymo centro paklausimus.

4. Įvertinti poreikį privalomai drausti bendrosios aviacijos orlaivius, prireikus tobulinti teisinį reglamentavimą.

5. Įvertinti, ar civilinės aviacijos technikų / inžinierių licenciją turinčių asmenų atliekama orlaivių, kuriuos jie patys pilotuoja, techninė priežiūra gali lemti nekokybišką patikrą, prireikus tobulinti teisinį reglamentavimą, nustatant papildomus reikalavimus, keliamus bendrosios aviacijos orlaivių techninei priežiūrai.

6. Įvertinti, atsižvelgus į paplitusią praktiką, ar tinkamai reglamentuota pilotų administracinė atsakomybė už skrydžio plano neuždarymą (skrydžių valdymo centro neinformavimą), prireikus inicijuoti teisės aktų pakeitimus.

7. Spręsti, ar teisės aktuose nustatyti informavimo apie orlaivio avariją (incidentą) terminai, atsižvelgus į Lietuvos Respublikos geografinę padėtį, meteorologines regiono (įskaitant Baltijos jūrą) sąlygas, turimus paieškos ir gelbėjimo darbų pajėgumus, yra tinkami, siekiant užtikrinti, kad paieškos ir gelbėjimo operacijos būtų pradėtos vykdyti reikiamu laiku.

8. Svarstyti galimybes trumpinti reagavimo į galimas avarijas (incidentus) laiką, stiprinti paieškos ir gelbėjimo pajėgumų parengtį ir didinti jų operatyvumą.

9. Parengti išsamias rekomendacijas skrydžių vadovams dėl būtinų veiksmų įvykus galimai orlaivio avarijai (incidentui) ir pranešimo paieškos bei gelbėjimo darbus koordinuojančioms ir kitoms atsakingoms institucijoms perdavimo laiku.

10. Įvertinti išankstinio už paiešką ir gelbėjimo darbus atsakingų subjektų informavimo apie galimas orlaivių avarijas (incidentus) poreikį, prireikus tobulinti teisinį reglamentavimą.

11. Įvertinti galimybę pavesti koordinuoti paieškos ir gelbėjimo darbus (jiems vadovauti) vienai institucijai arba išsamiai apibrėžti esamų koordinuojančių institucijų tarpusavio veiksmus, aiškiai nubrėžiant jų atsakomybės ribas, taip pat ir tais atvejais, kai nėra aiški avarijos ar incidento vieta.

12. Užtikrinti Lietuvos kariuomenės Karinių jūrų pajėgų Jūrų gelbėjimo koordinavimo centro galimybes koordinuoti paieškos ir gelbėjimo operacijas orlaiviais.

13. Užtikrinti paieškos ir gelbėjimo darbus koordinuojančių institucijų gebėjimus teikti išsamią informaciją ieškomų (nelaimę patyrusių) orlaivių (laivų) savininkams, nukentėjusiųjų artimiesiems ir visuomenei bei tobulinti teisinį reglamentavimą, kad informacija nukentėjusiųjų artimiesiems ir visuomenei būtų teikiama laiku.

14. Kelti paieškos ir gelbėjimo darbus koordinuojančių institucijų darbuotojų, paskirtų atsakingais už bendravimą su visuomene, kvalifikaciją visuomenės informavimo srityje.

15. Užtikrinti, kad paieškos ir gelbėjimo darbus vykdančios institucijos turėtų pakankamai priemonių ir pajėgumų operatyviai reaguoti ir laiku vykdyti paieškos ir gelbėjimo darbus koordinuojančios (jiems vadovaujančios) institucijos nurodymus.

16. Aiškiau reglamentuoti sprendimų sustabdyti, nutraukti ir atnaujinti paieškos ir gelbėjimo darbus priėmimo tvarką, įgalinti paieškos ir gelbėjimo darbus koordinuojančią (jiems vadovaujančią) instituciją priimti sprendimus dėl visų būtinų priemonių (pajėgumų) panaudojimo.

17. Užtikrinti Valstybės sienos apsaugos tarnybos prie Vidaus reikalų ministerijos orlaivių bazavimosi vietos pajūrio regione įrengimą ir spręsti klausimą dėl Valstybės sienos apsaugos tarnybos Aviacijos rinktinės pilotų pareigybių įtraukimo į nustatytas funkcijas nepertraukiamai atliekančių pareigūnų, dirbančių pamainomis, pareigybių sąrašą.

18. Užtikrinti nuolatinį pratybų, kuriose dalyvautų visi turimi su paieškos ir gelbėjimo darbais susiję pajėgumai ir tarnybos, organizavimą.

19. Svarstyti, kaip vykdomas Lietuvos Respublikos oro erdvės stebėjimo sistemos tobulinimo projektas, ir, atsižvelgus į parlamentinio tyrimo metu nustatytus trūkumus ir oro erdvės stebėjimo ir kontrolės stiprinimo poreikį, imtis priemonių, kad būtų paspartintas šio svarbaus projekto užbaigimas.

20. Siekiant laiku ištirti orlaivių avarijas (incidentus) ir šalinti parlamentinio tyrimo metu nustatytus trūkumus, didinti orlaivių avarijas ir incidentus tiriančių specialistų skaičių, kad būtų tinkamai įgyvendinami Lietuvos Respublikos tarptautiniai įsipareigojimai.
