

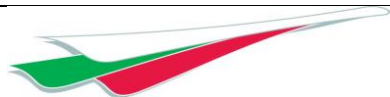


Национална програма за безопасност в гражданското въздухоплаване

# НАЦИОНАЛНА ПРОГРАМА ЗА БЕЗОПАСНОСТ В ГРАЖДАНСКОТО ВЪЗДУХОПЛАВАНЕ

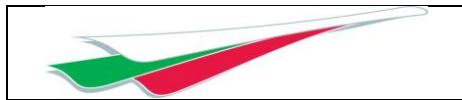


2018



## СЪДЪРЖАНИЕ

	<b>Декларация</b>	<b>3</b>
	<b>Термини и определения</b>	<b>5</b>
	Въведение	7
<b>1</b>	<b>Държавна политика и приоритети за осигуряване на безопасност</b> <i>State safety policy and objectives</i>	<b>9</b>
1.1	Законодателна рамка - нормативно осигуряване на безопасността	<b>10</b>
1.2	Задължения и отговорности на държавата за осигуряване на безопасност	<b>13</b>
1.3	Разследване на авиационни произшествия и инциденти	<b>16</b>
1.4	Прилагане на законодателна политика за безопасност	<b>17</b>
<b>2</b>	<b>Управление на риска за безопасността</b> <i>State safety risk management</i>	<b>18</b>
2.1	Изисквания за безопасност към СУБ /SMS/ на организациите, предоставящи авиационни услуги	<b>18</b>
2.2	Съгласуваност на показателите за безопасност с организациите, предоставящи на авиационни услуги	<b>19</b>
2.3	Съгласуваност на показателите за безопасност между въздухоплавателните организации, предоставящи авиационни услуги	<b>20</b>
2.4	Планиране на действията за подобряване на безопасността	<b>20</b>
<b>3</b>	<b>Осигуряване на безопасност</b> <i>State safety assurance</i>	<b>20</b>
3.1	Контрол за осигуряване на безопасността	<b>21</b>
3.2	Събиране, анализ и обмен на информация по безопасност	<b>22</b>
3.3	Контрол на безопасността въз основа на информация от инспекции и наблюдения	<b>25</b>
<b>4</b>	<b>Разпространение на информация за безопасност</b> <i>State safety promotion</i>	<b>25</b>
4.1	Вътрешно обучение, обмен и разпространение на информация за безопасност	<b>26</b>
4.2	Външно обучение, обмен и разпространение на информация за безопасност	<b>26</b>
<b>5</b>	<b>Използвани съкращения</b>	<b>27</b>



## ДЕКЛАРАЦИЯ

Управлението на безопасността в областта на гражданското въздухоплаване е едно от основните задължения на държавата. В съответствие със Закона за гражданско въздухоплаване ГД ГВА изпълнява нейните регулаторни и контролни функции. Тя разработва, прилага и постоянно усъвършенства стратегията и процесите с цел осигуряване на контрол над цялата авиационна дейност, като спазва всички международни и национални стандарти за осигуряване на безопасен, редовен, ефективен и икономичен въздушен транспорт.

Притежателите на сертификати в гражданското въздухоплаване са задължени да покажат пред националните власти управленчески подход и ръководни действия в съответствие с прилаганата от тях система за управление на безопасността. Очакваният резултат от този подход е осигуряване на безопасност в такъв важен отрасъл от икономиката като гражданското въздухоплаване.

Всички ръководители, от най-високото държавно ниво до ръководителя на всяка организация, носят отговорност за осигуряване на безопасност. В тази връзка, съгласно международните и национални разпоредби държавата има задължението:

1. Въз основа на всеобхватен анализ на авиационната система да разработи нормативни изисквания, общи правила и експлоатационни процедури, които се базират на принципите за управление на безопасността и осигуряват адекватна политика по отношение на безопасността.

2. Да се консултира и обсъжда с всички сектори на авиационния отрасъл въпросите по разработването на нормативните документи.

3. Да осигури ефективно управление на безопасността във въздухоплаването с помощта на действаща система за представяне и обмен на информация.

4. Активно да взаимодейства с всички субекти, предлагащи авиационни услуги за решаване проблемите на безопасността.

5. Да планира и отделя достатъчно ресурси на държавния орган за контрол на безопасността, а персоналот да притежава необходимата квалификация и периодично да преминава съответна подготовка за качествено изпълнение на своите задължения.

6. Да осъществява ефективен контрол както върху дейността, така и за спазване на нормативните изисквания, чрез анализ и приоритетно отделяне на ресурси, въз основа на определените рискови фактори за безопасност.

7. Да спазва международните стандарти, препоръчителни практики и изисквания в областта на безопасността.

8. Концепцията и принципите на безопасността да се популяризират и разясняват сред авиационната индустрия.

9. Да се следи за прилагането на системата за безопасност във въздухоплавателните организации.

10. Да се стреми да осигури най-високи стандарти на безопасност над всички контролирани от държавата авиационни дейности.

11. Да оценява и осигурява реалистично изпълнение на настоящата Държавна програма по отношение на показателите за безопасност.

12. Да осигури защита на системата за събиране и обработване на данни за безопасността, като тази информация да се използва само за целите на безопасността, за обмен на данни между различните въздухоплавателни организации за наличието на рискови фактори.



13. Да въведе прилагането на правови норми, които да гарантират, че никаква информация получена чрез системите за задължително и доброволно докладване няма да се използва за правови действия, с изключение на случаите на груба немарливост или предумишлени действия.

Съгласно разпоредбите на Закона за гражданско въздухоплаване, постигането на висок стандарт по безопасност, в сътрудничество с Европейската агенция за авиационна безопасност /EASA/ и другите държави-членки на Европейския съюз, държавата и индустрията - всички организации и лица, заети или свързани с извършване на авиационни дейности, са длъжни да разбират, реализират и спазват политиката на идентификация на потенциални опасности, и на прилагане на подходящи решения за осигуряване на безопасност във въздухоплаването.

Във връзка с гореизложеното, ГД ГВА се ангажира да осигури достатъчно ресурси за приемане, поддържане и развитие на Националната програма по безопасност.

5.11.2018

X

*L. Trenkova*

---

Станимир Лешев

Главен директор ГД ГВА

Signed by: Lyudmila Andreeva Shevchenko-Trenkova



## ИЗПОЛЗВАНИ ТЕРМИНИ

**„Авиационно произшествие”** - събитие, свързано с експлоатацията на ВС, което в случай на пилотирано е настъпило във времето от момента, когато едно лице се качва на борда ВС с намерение да извърши полет до момента, когато всички лица са напуснали ВС, или в случай на непилотирано ВС – във времето от момента, когато ВС е готово да потегли с цел да се извърши полет до момента, когато то спре окончателно в края на полета и основната система за задвижване бъде изключена, при което:

- а) дадено лице е наранено смъртоносно или тежко в резултат на:
  - това, че се е намирало във ВС, или
  - пряк контакт с която и да е част на ВС, вкл. отделили се от ВС части, или
  - пряко излагане на реактивна струя,

освен когато става въпрос за нараняване в резултат на естествени причини, самонаранявания или наранявания нанесени от друго лице, или когато нараняванията са нанесени на пътници без билети, укриващи се извън зоните, които обикновено са на разположение за пътниците и екипажа; или

б) въздухоплавателното средство претърпи повреда или конструктивна неизправност, които оказват неблагоприятно въздействие върху здравината на конструкцията, експлоатационните или летателни характеристики на ВС и биха изисквали сериозен ремонт или замяна на повредения компонент, освен при отказ на отказ или повреда на двигател, когато повредата се ограничава само до един двигател /вкл. неговата гондола или спомагателни агрегати/, витлата, краищата на крилата, антените, сондите, лопатките, гумите, спирачните устройства, колелата, обтекателите, панелите, створките на колесника, предните стъкла, обшивката на ВС /напр. малки вдлъбнатини или пробойни отвори/ или при леки повреди на лопатките на носещия винт, лопатите на опашния винт, колесника и такива в следствие на градушка или сблъскване с птица /вкл. дупки в обтекателя на радиолокатора;/ или

в) въздухоплавателното средство е изчезнало безследно или достъпът до него е абсолютно невъзможен;

**„Сериозен инцидент”** - инцидент, свързан с експлоатацията на въздухоплавателно средство, при който обстоятелствата сочат, че е имало голяма вероятност да настъпи произшествие, който в случай на пилотирано въздухоплавателно средство е настъпил във времето от момента, когато едно лице се качва на борда на въздухоплавателно средство с намерение да лети до момента, когато всички такива лица са напуснали борда на въздухоплавателното средство, или в случай на непилотирано въздухоплавателно средство – във времето от момента, когато въздухоплавателното средство е готово да потегли с цел да се извърши полет до момента, когато то спре окончателно в края на полета и основната система за задвижване бъде изключена.»

**„Инцидент”** – всяко събитие, различно от произшествие, което е свързано с експлоатацията на ВС, което влияе или би могло да повлияе върху безопасната експлоатация.”

**„Събития, застрашаващи безопасността /СЗБ/”** - експлоатационно прекъсване, дефект, грешка или друго нередно обстоятелство, което влияе или може да окаже влияние на безопасността на полетите и в резултат на което не е възникнало произшествие или сериозен инцидент.



**„Въздухоплавателни организации“** – всички лицензирани авиационни оператори, летищни оператори, авиационни организации, оператори на летищни дейности и доставчика на аеронавигационно обслужване.

**“Just Culture”** – означава култура, в която операторите или други лица, действащи на предната линия, не се наказват за действия, бездействия или взети от тях решения, съответстващи на техния опит и обучение, но не се проявява търпимост към грубата небрежност, умишлени нарушения и разрушителни действия.

**„Показатели за безопасност – Safety Performance Indicators“** – основни показатели, използвани за мониторинг и оценка на безопасността.

**„Препоръки за безопасност“** – предложение на орган за разследване във връзка с безопасността, направено въз основа на информация, получена при разследване във връзка с безопасността или други източници, напр. Проучвания относно безопасността, проведени с цел да се предотвратят произшествия и инциденти.

**„Програма за безопасност“** – интегриран набор от правни актове и дейности, насочени към управлението на безопасността в гражданското въздухоплаване.

**“Сигурност на въздухоплаването”** - съвкупност от мерки, човешки и материални ресурси, предназначени да защитят гражданското въздухоплаване от актове на незаконна намеса.

**„Система за управление на безопасността – Safety Management System“** – Системен подход за управление на авиационната безопасност, включително необходимите организационни структури, отговорности, политики и процедури, включително и всяка система за управление, която самостоятелно или интегрирано с други системи за управление на организацията осигурява управлението на безопасността.

**“Система ECCAIRS”** - единна европейска система за събиране, съхранение, анализ и обмен на информация за авиационни събития на базата на единния софтуер ECCAIRS на Европейския съюз.

**„Управление на рисковите фактори“** – означава овладяване, ограничаване въздействието, поддържане на поемания риска на приемливо ниско ниво.



## ВЪВЕДЕНИЕ

„Безопасността на полетите е състояние на авиационната система, при което поеманият риск, който може да причини вреда на хора и имущество е снижен до приемливо ниско ниво. Рискът се поддържа непрекъснато на такова ниско ниво посредством анализ и контрол на рисковите фактори и отстраняване източниците на опасност.” *Annex-19*.

В този контекст, управлението на безопасността се дефинира като идентификация на всички свързани с дейността рискови фактори и предприемане на мерки за тяхното елиминирание или намаляване на влиянието им до достатъчно ниско приемливо ниво. Рискът от реализиране на авиационни произшествия се контролира чрез откриване на потенциални опасности, преди да е настъпило отклонение от стандартите и предприемане на необходимите действия за намаляване на тези рискове.

Усилията на всички заинтересовани авиационни субекти са насочени към прилагането на прогностичен подход за поддържане на добро ниво на безопасност. Превантивната дейност включва мероприятия по прогнозиране на неблагоприятни тенденции, разкриване и елиминирание на аварийните фактори преди тяхното проявление, с цел избягване на повторемост на грешки и предотвратяване на авиационни произшествия.

Националната програма за безопасност е интегрирана съвкупност от регулации и дейности, насочени към подобряване на безопасността, които задължително се изпълняват от държавата. В този документ се описва как се управлява авиационната безопасност у нас чрез законодателството, така както се изисква от Чикагската конвенция.

Целта на Националната програма за безопасност е да се съчетаят дейностите по изготвяне и актуализиране на регулаторната правна рамка и прилагането на тази правна рамка. Това е важно за изпълнение на програмата и се свързва с прилагане на Системата за управление на безопасността /SMS –СУБ/ от доставчиците на авиационни услуги.

Същността на Националната програма за безопасност /SSP - НПБ/ и Системата за управление на безопасността /SMS-СУБ/ за въздухоплавателните организации е предвиждане на рисковете за безопасността, произтичащи от специфичните им дейности. Ключов елемент е оценката на събираната информация, анализ и въвеждане на промени с цел подобряване на безопасността. Взаимовръзката между Националната програма за безопасност /SSP/ и Системата за управление на безопасността /SMS/ за доставчиците на авиационни услуги е сърцевината на безопасността. Организациите от авиационната индустрия ще могат ефективно да въвеждат и прилагат вътрешнофирмените системи за управление на безопасността /SMS - СУБ/ само при една добра регулаторна рамка.

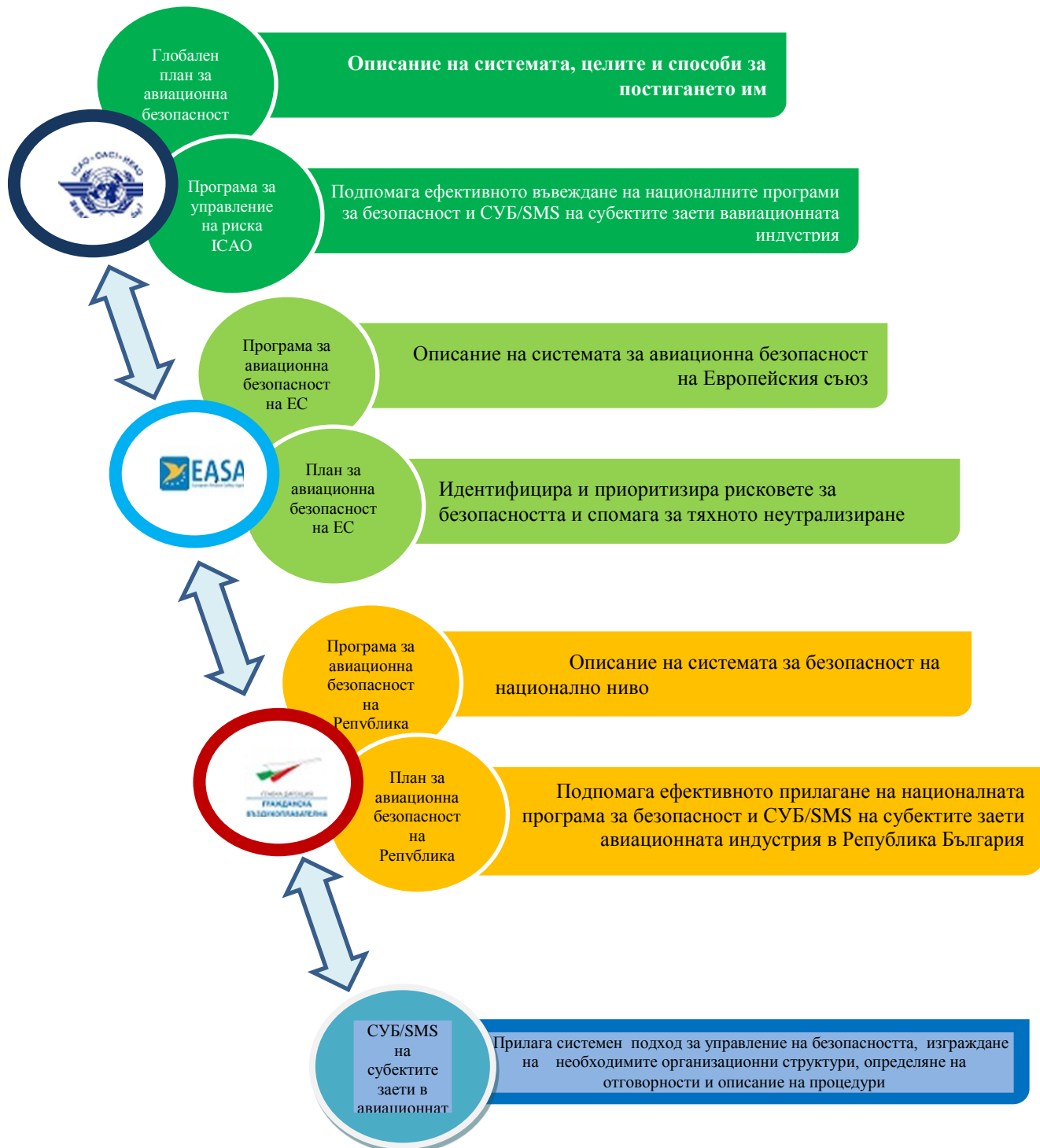
Настоящата Национална програма по своята същност представлява административна система за управление на безопасността в държавата. Тя е комплекс от контролиращи и изпреварващи мерки с цел предотвратяване реализацията на авиационни произшествия. Тези мерки имат динамичен характер и непрекъснато се променят според конкретната ситуация и обстоятелства. Насочени са към последователно установяване /определяне/, изолиране и отстраняване на всички обективни и субективни причини, които представляват или обуславят състояния, събития, тенденции, квалифицирани като фактор, застрашаващ безопасността. За установяване на основните групи рискови фактори /човек, авиационна техника, среда на опериране, стандарти и процедури, осигуряващи дейността/ е приложен системният подход, с цел да се установят добри взаимовръзки между компонентите на системата.

Всеки елемент от Националната програма по безопасност обхваща специфични процеси, специфични дейности и специфични средства, които се прилагат от страна на държавата за подобряване и управление на безопасността и спомагат за резултатното прилагане на SMS от доставчиците на авиационни услуги.



Успешното изпълнение на Програмата зависи от координацията с международните организации - ИКАО, Европейската комисия, Европейската агенция за авиационна безопасност, Евроконтрол, както и взаимодействие с други държавни и международни институции, и с организации от авиационната индустрия.

## МЕЖДУНАРОДНИ ВРЪЗКИ И ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ







Националната програма за безопасност се допълва от Национален план за авиационна безопасност, в който се набелязват специфични рискове, които влияят на безопасността и се предлагат коригиращи действия за справяне с тези рискове.

## **I. ДЪРЖАВНА ПОЛИТИКА И ЦЕЛИ ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА БЕЗОПАСНОСТ**

Държавната политика за безопасност във гражданското въздухоплаване е набор от хармонизирани правила и процедури, въведени с цел да се гарантира висока степен на безопасност, което да улеснява свободното движение на стоки, хора и услуги.

Прилагането на такава политика се осъществява в сътрудничество с представителите на авиационната индустрия у нас, като се гарантира, че продуктите, авиационният персонал и организациите отговарят на общите европейски правила за безопасност.

Държавната политика за безопасност се допълва от качествено разследване на авиационни произшествия и инциденти, което дава възможност за откриване и отстраняване на пропуски, и несъответствия, като се предприемат действия за отстраняването им.

Опитът показва, че простото спазване на правила и разпоредби невинаги гарантира безопасността, защото тези регулации не обхващат в достатъчна степен рисковете, отнасящи се до различни сектори. Необходимо е прилагане на правила и разпоредби или други начини за постигане на резултати, като се прилага политика на гъвкавост.

Националната програма по безопасност е структурирана в съответствие с указанията, съдържащи се в Документ 9859 на ИКАО «Ръководство за управление на безопасността», трето издание. Състои се от четири ключови структурни компонента, които отразяват четирите базисни процеса по управление на безопасността. :

- 1. Държавна политика и цели насочени към осигуряване на безопасност**
- 2. Управление на риска за безопасността**
- 3. Осигуряване на безопасност**
- 4. Разпространение на информация за безопасността**

„Държавата изпълнява своите функции за осигуряване безопасност на полетите, чрез Министъра на транспорта, който контролира гражданското въздухоплаване и гражданските въздухоплавателни средства, и съоръжения в Република България, и осъществява своите правомощия чрез ГД ГВА“.

ГД ГВА изпълнява регулаторните и контролни функции на държавата за осигуряване безопасността и сигурността на въздухоплаването, съгласно разпоредбите на Закона за гражданско въздухоплаване.

Националната програма по безопасност на Р. България е документ, в който се описва държавната политика за осигуряване на безопасност, чрез управление на риска в гражданското въздухоплаване. В тази връзка, Националната програма се актуализира при необходимост, с цел осигуряване на постоянно управление и бъдеща отговорност за изпълнението ѝ.



В съответствие с чл.44 на Чикагската конвенция за постигане на високо ниво на безопасност, ГД ГВА определя следните главни приоритети (цели) в своята дейност:

- ➔ Непрекъснато хармонизиране на националната нормативна уредба с изискванията на ICAO и Европейския съюз за регулиране дейността на гражданска авиация.
- ➔ Тясно сътрудничество с авиационните организации в страната за развитие на авиационния сектор, с цел непрекъснато подобряване на авиационната безопасност.
- ➔ Перманентен контрол на субектите в авиационната система за осигуряване и подобряване на безопасността.
- ➔ Прилагане на прогностичен подход за контрол на риска и предотвратяване на авиационни произшествия.
- ➔ Повишаване ефективността на авиационната дейност чрез прилагане на система за наблюдение и контрол на безопасността и предприемане на корективни действия в тази област.

### **1.1. Национално законодателство за осигуряване на безопасност**

Настоящата програма е съобразена с мащабите и сложността на авиационната система на Република България. Разработена е в съответствие с изискванията, отнасящи се до безопасността, които са заложили в международните стандарти, препоръчителни практики и процедури – SARPs за гражданската авиация, съгласно договореностите, произтичащите от членството на Република България в ICAO и Европейския съюз.

Като член на редица международни организации, Република България е задължена да поддържа в съответствие и перманентно да актуализира националното законодателство в областта на гражданското въздухоплаване, съгласно изискванията на основните документи на тези организации.

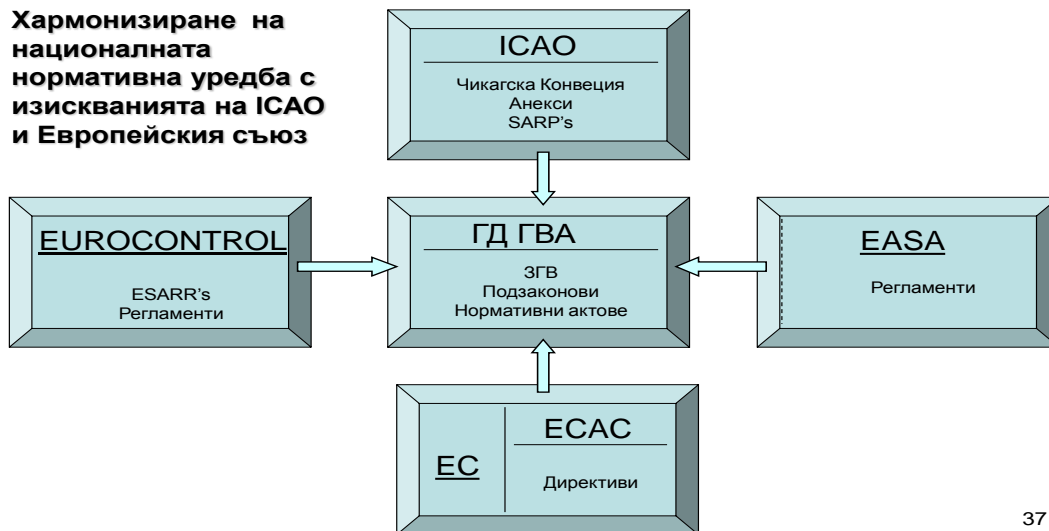
Държавата управлява и контролира гражданското въздухоплаване посредством националното законодателство и органите за управление на дейността, като съвместно с авиационното общество носят отговорност за безопасното и ефективно изпълнение на своите функции.

Задължение на държавата е да изготви и публикува законодателна рамка, и специални правила в областта на безопасността за осигуряване и спазване на международните и национални стандарти в гражданското въздухоплаване.

Чрез Закона за гражданско въздухоплаване и други подзаконовни нормативни актове, Република България въвежда в своето авиационно законодателство стандартите за безопасност на ICAO и Европейския съюз.



## НАЦИОНАЛНА ПРАВНА РАМКА



37

ГД ГВА работи непрекъснато за актуализация на националното законодателство, като изхожда от разбирането, че Националната програма по безопасност /SSP/ е интегрирана съвкупност от взаимосвързани регулации /изисквания/ и дейности /надзор и контрол над доставчиците на авиационни услуги/, насочени към подобряване на безопасността.

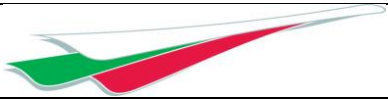
С прилагането на Националната програма по безопасност /SSP/ целта е да се съчетае работата в двете посоки – от държавата към индустрия и обратно и изпълнението на програмата да се базира на управление /менажиране/ на безопасността, като всяка една от страните поеме своите ангажименти. Прилагането на такъв подход осигурява въвеждането и изпълнението на програмата, и свързването ѝ с въвеждане на системата за управление на безопасността /SMS/ от авиационните организации. Управлението /менажирането/ на безопасността, чрез SSP и SMS дава възможност да се предвидят и оценят вероятните рискове, произтичащи от дейността на ГД ГВА и организациите от авиационната индустрия.

**1.1.1.** Европейското законодателство в областта на гражданското въздухоплаване, както и българското законодателство са базирани на международните стандарти и препоръчителни практики по отношение на безопасността, утвърдени от ICAO.

Чикагската конвенция /07.12.1944г./ е ключово споразумение, относно авиационната безопасност в световен мащаб. Приложенията към нея се прилагат в Р. България чрез законодателството на ЕС и чрез националното законодателство, като те са публикувани на Интернет-страницата на ГД ГВА на адрес: [www.caa.bg](http://www.caa.bg)

**1.1.2.** Република България е член на Европейския съюз и в съответствие с това членство произтичат задълженията на страната ни по спазване и прилагане на европейското законодателство в областта на гражданското въздухоплаване.

Основният регламент на ЕС по отношение на авиационната индустрия е Регламент (ЕС) № 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета, относно общите правила в областта на гражданското въздухоплаване, въз основа на който се разработват подробни правила за прилагане стандартите за безопасност.



Европейското авиационно законодателство е достъпно в електронен формат EUR-Lex, където правните текстове на ЕС могат да се намерят на адрес в Интернет [www.eur-lex.europa.eu](http://www.eur-lex.europa.eu)

**1.1.3.** В областта на гражданското въздухоплаване, наред с Европейското законодателство, у нас се прилага Закон за гражданското въздухоплаване /ЗГВ, посл. изм. 2018г./, където са описани правилата за надзор на безопасността и основните изисквания към отделните разрешителни режими. ЗГВ дава възможност за разработване и прилагане на по-подробни подзаконовни нормативни документи по различни въпроси на гражданското въздухоплаване, които са на разположение на Интернет-страницата на ГД ГВА на адрес: [www.caa.bg](http://www.caa.bg)

**1.1.4.** Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета, относно докладване на събития е транспониран в националното законодателство и прилагането му се осъществява чрез подзаконовия нормативен акт Наредба №13/1999г. за разследване на авиационни произшествия и инциденти. В допълнение към разпоредбите на ЗГВ и Наредба №13, всички служители на въздухоплавателни организации /ВО/, които разполагат с информация по отношение на безопасността за събития при прекъсване на операции, неизправности, грешки и други извънредни ситуации, свързани с експлоатация, поддръжка, ремонт или производство на ВС, експлоатация на летища или аеронавигационно обслужване, са длъжни да уведомят ГД ГВА и Дирекция ЗРПВВЖТ към МТИТиС, ако такова събитие застрашава безопасността на ВС.

Задължителното докладване на събития, се отнася както за български, така и за чуждестранни лица и организации, когато са реализирани на българска територия или във въздушното пространство на Р. България. В чл.7 (2) от Регламент 376/2014 (ЕС) се съдържат разпоредби относно поверителността и използването на информацията.

Базовият Регламент на ЕС, относно програма **RAMP INSPECTION** за прилагане на стандарти за безопасност към трети страни, използващи летища на ЕС, се въвежда в България, чрез ЗГВ чл. 16а, т.16.

Друг документ от изключителна важност за авиационната безопасност е Регламент (ЕС) № 2111/2005 за създаване на списък на въздушните превозвачи в общността, предмет на оперативна забрана в границите на общността и за информиране на пътниците на въздушния транспорт, който също е въведен в националното законодателство.

**1.1.5.** ГД ГВА непрекъснато работи по актуализация на националното законодателство, като се ръководи от разбирането, че **Националната програма по безопасност /SSP/** е интегрирана съвкупност от взаимосвързани регулации /изисквания/ и дейности /надзор и контрол над доставчиците на авиационни услуги/, насочени към подобряване на безопасността.

Прилагането на Национална програма по безопасност /SSP/ има за цел да се съчетаят действията в двете посоки – от държавата към индустрията и обратно, и изпълнението на програмата да се базира на управление на безопасността, като всяка една от страните поеме своите задължения и отговорности.

Прилагането на такъв подход осигурява изпълнение на програмата и свързването ѝ с въвеждане на системата за управление на безопасността /SMS/ от авиационните организации. Управлението на безопасността, чрез SSP и SMS дава възможност да се предвидят и оценят вероятните рискове, произтичащи от дейността на организациите от авиационната индустрия, от една страна и ГД ГВА, от друга.



## 1.2. Задължения и отговорности на държавата във връзка с безопасността

ИКАО разделя управлението на безопасността на два основни функционални елемента:

- Всяка държава-членка следва да изготви и издаде авиационно законодателство, както и механизъм за надзор, чрез Национална програма за безопасност.
- Всички въздухоплавателни организации следва да разработят и приемат Система за управление на безопасността /СУБ–SMS/, която помага осигуряване безопасното изпълнение на експлоатационната им дейност.

Националната програма за безопасност на Р. България съответства на изискванията на Анекс 19, като са приложени препоръките дадени в Дос. 9859, ИКАО.

1.2.1. Задълженията на държавата, свързани с управлението на безопасността, са разработени в Приложенията /Анекси/ към Чикагската конвенция:

- Анекс 1 „Лицензиране на авиационния персонал”;
- Анекс 6 „Експлоатация на въздухоплавателни средства”;
- Анекс 8 „Летателна годност на въздухоплавателни средства”;
- Анекс 11 „Обслужване на въздушното движение”;
- Анекс 13 „Разследване на авиационни произшествия и инциденти”;
- Анекс 14 „Летища”,
- Анекс 17 „Сигурност“,
- Анекс 19 „Управление на безопасността“,

където са разписани базовите стандарти за безопасност при предоставяне на авиационни услуги от авиационни оператори, доставчиците на аеронавигационно обслужване, летища и летищни оператори, производители на авиационно оборудване, организации за поддържане на постоянна летателна годност на ВС, организации за летателно обучение и заинтересовани авиационни субекти. Европейският парламент, Съветът на Европейския съюз и Европейската комисия са компетентни и имат задължение да изготвят разпоредбите за авиационна безопасност, приложими в държавите-членки на общността.

1.2.1. МТИТС е отговорно за подготовката и издаването на национално законодателство и разпоредби във връзка с безопасността. В структурата на МТИТС е създадена Дирекция „Звено за разследване на събития във въздушния, водния и железопътен транспорт”.

В съответствие с разпоредбите на Анекс 13 към Чикагската конвенция, съгласно чл.3 на Наредба № 13 за разследване на авиационни произшествия на МТ, през 2001г. към Министерство на транспорта е създадено „Специализирано звено за разследване на авиационни събития - /СЗРАС/”, което е в състава на дирекция ЗРПВВЖТ.

В изпълнение на Регламент /ЕС/ № 996/2010№ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 20 октомври 2010 година, относно разследването и предотвратяването на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване и за отмяна на Директива 94/56/ЕО, определящ основните принципи, прилагани при разследване на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване, и осигуряване на ефективно независимо разследване, Специализираното звено извършва дейности, свързани с предотвратяване на авиационни произшествия и обмен на информация за авиационна безопасност с превантивни цели, като:

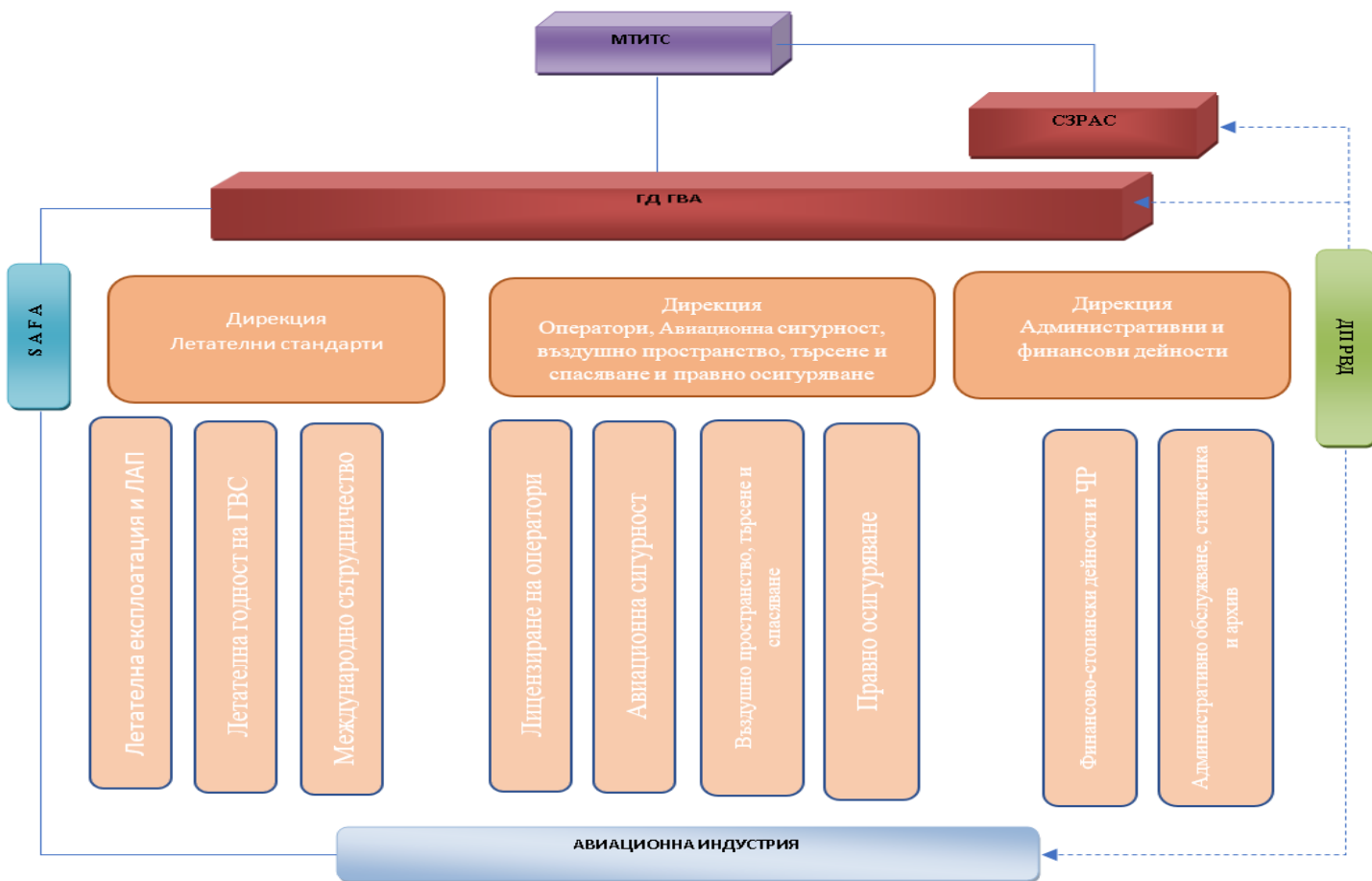
- поддържа система за задължително и доброволно докладване на авиационни събития: авиационни произшествия, сериозни инциденти и инциденти;
- организира и контролира технически разследването на авиационни произшествия и сериозни инциденти и подпомага работата на създадените за целта комисии;



- води архив за разследвания и поддържа информационна база данни за авиационни събития;
- изготвя и разпространява информационен бюлетин за авиационните събития.

На схемата по-долу е показана регулаторната система на гражданската авиация у нас и взаимовръзките между отделните структурни звена.

### СТРУКТУРНИ ЗВЕНА ПРЯКО АНГАЖИРАНИ С ОСИГУРЯВАНЕ НА БЕЗОПАСНОСТ



**1.2.2.** ГД ГВА изпълнява регулаторни и контролни функции на държавата за осигуряване на безопасност и сигурност в гражданското въздухоплаване, при тясно взаимодействие с индустрията.

ГД ГВА изпълнява своите отговорности по прилагане на единни стандарти за безопасност в рамките на Европейския съюз, като:

- контролира гражданското въздухоплаване, гражданските летища и летателни площадки, системи и съоръжения за наземно обслужване, летищните оператори, гражданските въздухоплавателни средства, аеронавигационни съоръжения, свързани с гражданското въздухоплаване на територията на страната, независимо от собствеността им;



- контролира действията на всички физически и юридически лица във връзка със сигурността и безопасността;
- разследва инциденти с въздухоплавателни средства в страната или разпорежда разследването да се извърши от въздушния превозвач, авиационния оператор, летищния оператор или ръководството на въздушното движение, имащи отношение към инцидента;
- контролира спазването на всички законови и подзаконови нормативни актове, като издава задължителни предписания за всички случаи, които са предвидени от закона, с цел осигуряване на безопасност;
- предлага за издаване от Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията на подзаконови актове в областта на гражданското въздухоплаване във връзка със сигурността и безопасността.

**1.2.3.** Съгласно разпоредбите на националното законодателство, основно задължение на ГД ГВА е да осъществява контролните си функции, чрез постоянен надзор върху дейността на организациите, предоставящи авиационни услуги:

- учебни заведения и организации за летателно обучение, които осъществяват професионална подготовка и квалификация на авиационния персонал и др. ;
- авиационни оператори;
- организации по поддържане на постоянна летателна годност на ВС и др.;
- дейността на летищните оператори и др.;
- дейността на доставчика на аеронавигационно обслужване.

**1.2.4.** Главният директор на ГД ГВА е отговорен за въвеждането, ръководството и надзора по изпълнението на Националната програма по безопасност, като осигурява всички необходими ресурси /човешки, финансови и др./ за осигуряване на безопасността. Националната програма по безопасност и допълненията към нея се оценяват веднъж годишно и при необходимост се актуализират. Главният директор на ГД ГВА одобрява предложените изменения на програмата.

**1.2.5.** Прилагането на Националната програма по безопасност следва четирите стъпки, дефинирани от ICAO:

**I.** Чрез анализ на законодателството се определя необходимостта от разработване и приемане на национални нормативни законови и подзаконови нормативни актове в областта на безопасността. Всички нормативни актове, регламентиращи гражданското въздухоплаване у нас могат да се намерят на страницата на ГД ГВА в Интернет.

**II.** Обучение на персонала, ангажирани с надзорните функции за осигуряване на безопасност, по прилагане на Системата за управление на безопасността – Safety Management System /СУБ – SMS/. Във връзка с горното, инспекторите от ГД ГВА, имащи надзорни и контролни функции са преминали подготовка по SMS в Евроконтрол, JAA–център за обучение и други оторизирани центрове за обучение.

**III.** Развитие на Системите за управление на безопасността - Safety Management System /СУБ–SMS/ на всички въздухоплавателни организации, като се разработят регулаторни документи, които включват изисквания за въвеждане на SMS от всички ВО, предоставящи авиационни услуги, както и инструктивни, консултативни и информационни материали. В т. 2.1. от Националната програма са описани изискванията по въвеждане и прилагане на Системата за управление на безопасността.

**IV.** Ревизиране изпълнението на политиката на държавата по отношение прилагане на системния подход от страна на ГД ГВА за осигуряване на безопасност. Настоящата



политика по изпълнение на стандартите за безопасност следва изискванията на ICAO, EASA, Eurocontrol и др.

### **1.3. Разследване на авиационни произшествия и инциденти**

В Р. България разследването на авиационни произшествия и сериозни инциденти се осъществява от дирекция „Звено за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт“ към МТИТС, като по този начин е гарантирана независимостта на разследването от националния надзорен и контролен орган.

**1.3.1.** Основните принципи и задължения на държавите от Европейския съюз, които трябва да се спазват в процеса на разследване на авиационни събития, са определени в Регламент(ЕС) №996/2010, на Съвета на Европа и са включени в националното законодателство. В „Наредба № 13 от 27.01.1999 г. за разследване на авиационни произшествия“ е посочено:

„Техническото разследване на авиационни произшествия и инциденти с граждански ВС, регламентирано с тази наредба, е независимо от съдебното разследване на такива злополуки.“/чл.1, (2)/.

„Единствената цел на техническото разследване на авиационни произшествия и инциденти е предотвратяването им в бъдеще. Установяване степента на нечия вина или отговорност не е предмет на тази дейност. Докладването на случаи, застрашаващи безопасността на полетите и препоръките за предотвратяване на авиационни произшествия в бъдеще не водят до презумпция за виновност или отговорност.“ /чл.1(3)/.

„Информацията, получена при разследване на произшествия, сериозни инциденти или инциденти, не се използва за други цели освен за целите на разследването и предотвратяване на произшествия в бъдеще.“/чл.12 (1)/.

„Материалите и информацията от техническото разследване на авиационно произшествие не могат да се използват като доказателства при съдебни дела.“ /чл.12(3)/.

**1.3.2.** С цел осигуряване на непредубеденост, равнопоставеност, сътрудничество и съгласуваност в действията по осигуряване на безопасността и в съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕС) № 996/2010, е подписано Споразумение /Меморандум/ за взаимодействие между ГД ГВА и Дирекция ЗРПВВЖТ.

### **1.3.3. Разследване на инциденти**

Разследването е процес, провеждан с цел предотвратяване на авиационни произшествия, който включва събиране и анализ на информация, подготовка на заключения, включително установяване на причините и изработване на препоръки за осигуряване на безопасност. Съгласно разпоредбата на чл. 17, ал. 6 от Наредба № 13 министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията назначава комисия за разследване и в случаите, когато в реализиран инцидент е участвало лице от ръководния персонал на съответната въздухоплавателна организация.

**1.3.4.** ГД ГВА разследва инциденти с ВС в страната или разпорежда разследването да се извърши от въздушния превозвач, авиационния оператор, летищното предприятие или ръководството на въздушното движение, имащи отношение към инцидента.

Всеки инцидент се разследва от въздухоплавателните организации в срок от 7 /седем/ дни. След приключване на разследването, те изпращат в ГД ГВА и Дирекция ЗРПВВЖТ доклад по образец съгласно приложение №4 на Наредба №13. В съответствие с горното, всички въздухоплавателни организации прилагат собствена инструкция за разследване на инциденти, която е изготвена съгласно §8 на Наредба №13 и е неразделна част от Програмата за предотвратяване на авиационни произшествия и безопасност.

Един от приоритетите на ГД ГВА в тази област е стриктно изискване от всички въздухоплавателни организации да извършват разследването, изготвяне на доклад и





своевременното му изпращане в ГД ГВА и Дирекция ЗРПВВЖТ в определените от законодателството срокове, с цел незабавно предприемане на мерки за безопасност и отстраняване на рискови фактори.

В случаите, когато са констатирани проблеми за безопасността, които се отнасят и до други въздухоплавателни организации, ГД ГВА публикува обобщена информация по проблема, експлоатационни указания, Бюлетин по безопасност, Информационен бюлетин по безопасност за предприемане на корективни действия.

**1.3.5. Принципът Just culture** се прилага при обработка на данни, съобщения, доклади за произшествия така, както е описано в т. 3.2.5 на настоящия документ.

#### **1.4. Прилагане на законодателната политика по безопасност**

В процеса на дейността, при откриване на несъответствия със стандартите за безопасност, ГД ГВА може да приложи административни санкции на нарушителите – доставчици на авиационни услуги. Санкциите са определени в ЗГВ, чл.143 и чл.144. *Напр.*, в ЗГВ чл.144, т.15 се предвиждат глоби при заслепяване на ВС с лазарен лъч.

##### **1.4.1. Главни приоритети за осигуряване на безопасност**

- Поддържане приемливо ниво на безопасност чрез прилагане на стандартите, определени в Анексите на ICAO, Регламентите на ЕС и националните нормативни изисквания.

- Дефиниране и изграждане на системата за управление на безопасността в гражданското въздухоплаване на Република България;

- Определяне съответствието на доставчиците на авиационни услуги с изискванията на регламентиращите документи и прилагане на последователна политика по отношение спазване на стандартите за безопасност;

##### **1.4.2. Условия за прилагане на законодателната политика по безопасност**

- Дефиниране и изграждане на Система за управление на безопасността в гражданско въздухоплаване на Република България;

- Създаване на отговорни звена по СУБ в структурите на ГД ГВА, ДП РВД, летищните оператори, организации за обучение и другите въздухоплавателни организации;

- Разпределение на отговорностите по отношение спазване на стандартите по безопасност между всички лицензирани, сертифицирани или одобрявани субекти в гражданско въздухоплаване на Република България, от една страна и ГД ГВА от друга, като част от системния подход при управлението на безопасността.

##### **1.4.3. Непосредствени цели по прилагане законодателната политика по безопасност**

- Въвеждане и прилагане стандартите на ICAO и регламентите на ЕС - EASA, действащите в областта на европейския въздушен транспорт, чрез всички закони и подзаконови нормативни актове.

- Прилагане на разпоредбите и упражняване на ефективен контрол чрез повишаване броя на регулярните и извънредни инспекции, с акцент върху конкретни действия за отстраняване на констатирани недостатъци и несъответствия.

- Постепенно въвеждане и непрекъснато актуализиране на системите за управление на безопасността на доставчиците на авиационни услуги.

- Създаване и поддържане на електронна база данни за всички дейности, отнасящи се до авиационната безопасност, включително и резултатите от инспекциите, с цел предотвратяване и повторемост на авиационни инциденти, и произшествия в бъдеще.



## 2. УПРАВЛЕНИЕ НА РИСКА ЗА БЕЗОПАСНОСТТА

Стандартите на ICAO, посочени Анекс 19, изискват държавите да разработят и прилагат национална програма за безопасност, която съдържа ясни политики и цели, средства за управление на рисковете за безопасността и дейности, и насърчаване на безопасността.

Прилагането на политики за гарантиране на безопасността се основава на придържане към осемте критични елемента на системата за надзор на безопасността. Изискванията на системата за управление се адаптира към естеството и обема на въздухоплавателните дейности на всяка държава.

ГД ГВА в своята дейност се стреми да прилага система за безопасност, която се основава на анализ на информация, гъвкавост и инициативност.

### 2.1. Изисквания към Системата за управление на безопасността (SMS-СУБ) на организациите, предоставящи авиационни услуги.

Системата за управление на безопасността (СУБ) – Safety Management System (SMS) означава прилагане на системен подход в дейността на административните структури, отчетността, политиката за безопасност и процедурите, необходими за управление на безопасността.

Програмата за безопасност в гражданското въздухоплаване е част от системата за управление и системата за наблюдение на съответствието.

**2.1.1.** Стандартите на ICAO изискват организациите за летателно обучение /AN-1/, авиационните оператори /AN-6/, организациите за поддържане на постоянна летателна годност /A-8/, доставчиците на аеронавигационно обслужване /AN-11/, летищните оператори /AN-14/ да въведат SMS, която да отговаря напълно на стандартите посочени в изброените приложения.

Държавата установява средства за контрол, които определят реда за действие от страна на организациите, предоставящи авиационни услуги, при определяне на опасности в процеса на експлоатационната дейност и управление на риска. Към тях се отнасят конкретни експлоатационни правила и политики за въвеждане на СУБ /SMS/ от организациите, предлагащи авиационен продукт. Тези изисквания и конкретните експлоатационни правила периодично се ревизират, като се съобразяват с конкретния вид дейност и състоянието на безопасност във всяка една организация, за да са актуални постоянно.

**2.1.2.** При изпълнение на контролните си функции по отношение на безопасността и упражняване на постоянен надзор за спазване правилата и поддържане на приемливо ниво на безопасност, ГД ГВА се придържа изцяло към стандартите и препоръчителни практики на ICAO, и изискванията на EASA за хармонизиране на правилата за безопасност и поддържане на Системите за безопасност на доставчиците на авиационни услуги.

**2.1.3.** Когато е налице ситуация на взаимозависимост между безопасността и сигурността в авиационната система, компетентните органи си предоставят техническа помощ и осъществяват взаимодействие помежду си, включително и по отношение на киберсигурността. При необходимост от защита на гражданското въздухоплаване от актове на незаконна намеса, се реагира незабавно.



## 2.2. Приемливо ниво на безопасност

Приемливо ниво на безопасност се определя чрез извеждане на цели /критерии/ за безопасност /Safety Performance Targets - SPT/ и показатели за безопасност /Safety Performance Indicators – SPI/. SPT показват, че доставчиците на авиационни услуги трябва да достигнат минимално приемливо ниво на безопасност при осъществяване на дейността. Постигането на минимално ниво на безопасност се следи чрез показатели за безопасност – SPI, свързани с изпълнението на всяка цел.

Приемливото ниво на безопасност осъществява връзката между различните авиационни субекти. При определяне на приемливото ниво на безопасност се взимат под внимание изискванията на EASA в тази област.

**2.2.1.** Документите на Евроконтрол регламентират изискванията, относно СУБ на организациите за въздушно движение, които са разработени въз основа на политиката за Единно Европейско небе.

**2.2.2.** С цел хармонизиране на изискванията за всички летища и летищни оператори регулациите на EASA, свързани с експлоатацията на летищата, които се прилагат чрез Регламент (ЕС) №139/2014 РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 139/2014 НА КОМИСИЯТА от 12 февруари 2014 година за определяне на изискванията и административните процедури във връзка с летищата в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета включват разпоредби съгласно стандартите на ICAO за прилагане на СУБ.

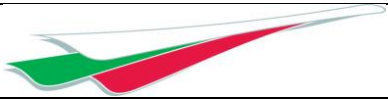
Всички граждански летища за обществено ползване работят за изграждане и прилагане на СУБ, която се поддържа и актуализира съгласно изискванията за безопасност.

**2.2.3.** Всички авиационни оператори, изпълняващи търговски въздушни превози, пряко се прилагат изискванията на Приложение II, Part-ARO и Приложение III, Part-ORO от Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 година за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета, относно системата за управление на безопасността, водене на отчетност и незабавна реакция във връзка с проблеми на безопасността. ГД ГВА постоянно контролира процеса по прилагане на Системата за управление на безопасността /SMS/, съгласно вътрешно-фирмените планове на всяка организация, както и изпълнението на непосредствените задачи по отношение на безопасността.

**2.2.4.** Изискванията за въвеждане на собствена СУБ-SMS от организациите за обучение и авиационните оператори се прилагат пряко в България, посредством Регламент (ЕС) №1178/2011, Приложение VI, Part-ARA и Приложение VII, Part-ORA.

Чрез използване на задължителната система за докладване на събития и други източници за информация, всеки авиационен субект - авиационен оператор, организациите за поддържане на постоянна летателна годност на въздухоплавателните средства, летищните оператори, операторите по наземно обслужване, доставчиците на аеронавигационно обслужване и организациите за обучение е задължен периодично да преразглежда вътрешнофирмената SMS, като се определят рисковите области и се изготвя план за изпълнение на коригиращи действия.

При упражняване на контролните си и надзорни функции над всички въздухоплавателни организации, ГД ГВА осъществява постоянен преглед на актуалността и



функционирането на Системата за управление на безопасността, като част от сертификационния процес.

### 2.3. Съгласуваност на показателите за безопасност между въздухоплавателните организации, предоставящи авиационни услуги

Държавата, чрез ГД ГВА съгласува с всички въздухоплавателни организации показатели за безопасност, съобразно техните SMS. Разработването на показатели за безопасност за българското гражданско въздухоплаване се основава на общите международни и в частност Европейски показатели. Наред с показателите определени от EASA, се разработват единни специфични национални показатели за безопасност.

**2.3.1.** Основна цел при определяне на показатели за безопасност е разработването на системни методи за наблюдение и регулация на безопасността. Тези показатели са добър начин за структуриране на големи количества информация от различни източници, вкл. от доклади и анализи за безопасност, анализ на данни от FDM- програмите и др.. Анализът на показателите насочва вниманието към подпомагане на доставчиците на авиационни услуги да подобряват дейността и да поддържат приемливо ниво на безопасност, чрез оценка на риска. Те съдействат и за предоставяне на информация относно успеха и ефективността на предприетите мерки.

**2.3.2.** Въвеждането на единни критерии за безопасност за отделните сектори на авиационната индустрия е изключително сериозна задача, поради необходимостта да се съгласуват едновременно всички действия за контрол и надзор по изпълнението на мерките за безопасност.

### 2.4. Планиране на действията за подобряване на безопасността

Действията за подобряване на безопасността за изложени в Националния план по безопасност, който е изготвен в съответствие с издадения от EASA Европейския план за безопасност (EPAS). Европейският план по безопасност очертава ключови области, насочени към подобряване на безопасността на Европейско ниво.

Националният план по безопасност е неразделна част от програмата по безопасност и е основен елемент в дейностите по управление на безопасността, като в него са посочени области, намиращи се в центъра на надзора, като се набелязват конкретни мерки за осигуряване на безопасност.

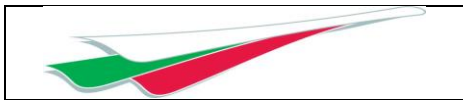
Планът се преразглежда ежегодно и се публикува след окончателна актуализация.

## 3. ОСИГУРЯВАНЕ НА БЕЗОПАСНОСТ В АВИАЦИОННАТА СИСТЕМА

Съгласно Doc.9859 държавата, чрез своите пълномощни органи, определя механизъм за осигуряване на ефективно наблюдение и контрол на осем критични елемента, определящи състоянието на безопасността:

- **Организационен аспект:** Във всяка въздухоплавателна организация, предоставяща авиационни услуги, трябва да действа утвърдена СУБ /SMS/, като дейностите са организирани така, че да снижават вероятностите за реализиране на авиационни произшествия и имат за цел да формират „култура по безопасност” сред персонала.

- **Оценка на аспектите за безопасност:** Системно се анализират предложения за внасяне на промени по оборудването или процедурите, с цел да се предвидят вероятните недостатъци и се намалят последствията от въвеждането на промени.



- **Представяне на данни за опасни случаи:** Чрез системата за анонимно докладване се установява официален ред за докладване или изпращане на информация за опасни събития и други рискови условия.

- **Методи за проявление на опасни фактори:** Всички авиационни оператори въвеждат анонимна система за докладване на опасни фактори, както и такава за доброволно представяне на данни за инциденти. Извършва се перманентно наблюдение за състоянието на безопасността, както и експлоатационни инспекции за оценка.

- **Разследване и анализ на информация за авиационни събития:** При получаване на информация за инциденти и небезопасни условия, от страна на ГД ГВА се предприемат действия за анализ или разследване на инциденти, с цел установяване на приемливо ниво на безопасност.

- **Наблюдение и проследяване на резултатите от предприетите мерки за безопасност:** ГД ГВА и авиационните оператори активно прилагат обратна връзка, относно приключване на предприетите действия за осигуряване на безопасност, като се използват такива методи като мониторинг на тенденциите и провеждане на вътрешни проверки на състоянието на безопасността на полетите.

- **Разпространение на информация по безопасност:** Активно се разпространяват резултати от разследване и анализ на състоянието на безопасността и обмен на вътрешен или външен практически опит в тази област, когато това се изисква от обстоятелствата.

- **Контрол и надзор върху състоянието на безопасността:** Както на национално ниво, така и в самите въздухоплавателни организации се извършва оценка на показателите за безопасност.

### 3.1. Надзор върху състоянието на безопасността

Отговорността за осигуряване на надзор за състоянието на безопасността на доставчиците на авиационни услуги е разпределена между EASA и националните авиационни власти така, както е описано в гл. 2.

Надзорът на безопасността у нас се извършва от ГД ГВА, чрез лицензионните режими, издаване на разрешения и различните видове одобрения, както и по време на експлоатационните инспекции, проверки по време на полет, инспекции по поддържане на постоянна летателна годност на въздухоплавателните средства и др.

При осъществяване на перманентния надзор и контрол на безопасността чрез повишаване честота на инспекциите, акцентът се поставя върху определена област от дейността на авиационните субекти, където са забелязани рискови фактори.

**3.1.1.** Лицензионните и разрешителни режими се прилагат, с цел гарантиране съответствието на оборудването, системите и процедурите, използвани от доставчиците на услуги с международните и национални изисквания. Процесът на издаване на одобрения се използва за оценка на способността на доставчика на авиационен продукт да осигури приемливо ниво на безопасност в дейността си.

Чрез лицензионните режими ГД ГВА гарантира, че персонала зает в авиационните организации и всички любители-пилоти отговарят на квалификационните изисквания приложими за тях.

**3.1.2.** Инспектиране на планирането, подготовката, изпълнението и оформянето на документацията, относно поддържането на постоянна летателна годност на ВС.

Инспекциите и одитите са метод за наблюдение на дейността на въздухоплавателните организации и оценка на съответствието на системите за управление на безопасността с националните и международни изисквания. Доставчиците на авиационни



услуги се одитират регулярно в съответствие с годишния план за одити. В допълнение всички операции, полети и обучения се одитират чрез индивидуални проверки, проверки в полет и обучения, както и по програмите SAFA, и SANA.

Планът за надзор описва подробно областите, организациите или отделни обекти, които ще бъдат одитирани. Одитите се извършват от инспектори, квалифицирани в съответствие с предмета на одита. След приключването му, авиационният субект получава доклад, в който са описани всички констатации и несъответствия. От него се изисква да състави план с коригиращи действия, като се посочат срокове, в които несъответствията ще бъдат отстранени. Този план се одобрява от ГД ГВА и ако е необходимо се изискват допълнителни пояснения.

При тези проверки се извършва набиране на информация за техническото състояние на авиационната техника, което служи за обратна връзка при анализ на ефективността на експлоатационната програма.

Реалното познаване на отклоненията и пропуските при изпълнението на полетите, разкриване обстоятелствата, при които те се проявяват, обвързването им с квалификацията на изпълнителите, тяхната компетентност, професионален опит, възможност за точна и бърза оценка на обстоятелствата. Способността за оптимално разпределение на разполагаемите ресурси е от решаващо значение за успешна ориентация в условията и средата на проявление на субективните и обективни рискови фактори, отнасящи се пряко към безопасността.

### **3.2. Събиране, анализ и обмен на информация по безопасност**

В съответствие с регулаторните изисквания всички доставчици на авиационни услуги са задължени, чрез системата за задължително докладване да съобщават за реализирани авиационни събития. В допълнение всеки, който има информация за проблем, засягащ безопасността има право да внесе доброволно доклад, който може да бъде подаден и анонимно.

**3.2.1.** На основание на чл. 22 на Наредба № 13 за разследване на авиационни произшествия, всяка въздухоплавателна организация поддържа система за задължително докладване на авиационни събития (произшествия, сериозни инциденти, инциденти и събития, застрашаващи безопасността на полетите). В съответствие с чл. 9 от Наредба № 13 за всяко произшествие, сериозен инцидент и инцидент, всички въздухоплавателни организации, които имат отношение към събитието, изпращат съобщение за авиационно събитие на Дирекция ЗРПВВЖТ и ГД ГВА.

В случаите на произшествие или сериозен инцидент с гражданско ВС на територията на Република България, териториалните води и обслужваното въздушно пространство, въздухоплавателните организации уведомяват незабавно ГД ГВА и Дирекция ЗРПВВЖТ, чрез използване на най-удобното и бързо средство за връзка. За всяко авиационно събитие въздухоплавателните организации изпращат писмено съобщение по образец /приложение №1, Наредба №13 до ГД ГВА и Дирекция ЗРПВВЖТ не по-късно от 24 часа от настъпването му. В съобщението задължително се съдържа информация за наличието и вида на опасен товар на борда.

След получаване на съобщението, Дирекция ЗРПВВЖТ го квалифицира и се предприемат действия за разследването му.

В случай на авиационно произшествие или сериозен инцидент ГД ГВА и дирекция ЗРПВВЖТ, обменят помежду си информация, както и неотложни мерки за безопасност.

Чрез системата ECAIRS, Р. България обменя информация за безопасността с другите страни-членки на общността. До тази информация имат непрекъснат достъп всички



страни-членки на ЕС (само за техните администрации за гражданско въздухоплаване и органите за разследване на авиационни произшествия), ЕК и EASA.

**3.2.2.** Изискванията на Регламент (ЕС) №376/2014 за докладване, анализ и последващи действия във връзка със събития в гражданското въздухоплаване са въведени в чл.22 и приложение № 8 от Наредба №13 в нея са посочени и всички събития, които подлежат на задължително докладване. Всички въздухоплавателни организации поддържат система за задължително докладване на събития, застрашаващи безопасността /опасности, дефекти, откази, трудности в експлоатацията и др./, като докладите се изпращат в ГД ГВА и дирекция ЗРПВВЖТ.

**3.2.3.** В съответствие с Annex 14 §9.4.2. в ICAO е създадена информационна система за събития по причина на сблъскване с птици и диви животни. Всички държави-членки изпращат доклади за тези събития за включване в базата-данни на ICAO.

В тази връзка и в изпълнение на разпоредбите на Регламент (ЕС) №139/2014 за определяне на изискванията и административните процедури във връзка с летищата е създаден механизъм за събиране и предаване на информация за събития в следствие на удар/сблъсък на ВС с птици и други диви животни, за включване в базата-данни IBIS (Информационна система на ICAO за събиране на данни за събития от сблъсъци с птици).

Сблъскването с птици се докладва в ГД ГВА и Дирекция ЗРПВВЖТ от ДП РВД, авиационни оператори и летищни оператори по установен образец, като дирекция ЗРПВВЖТ класифицира събитието според последствията.

**3.2.4.** Един от основните елементи на процеса по предотвратяване на авиационни произшествия е събирането и разпространението на информация, като се използват следните източници:

- съобщения за авиационни събития;
- доклади от разследване на авиационни събития;
- информация от производителите на ВС;
- различни анализи, бюлетени, експлоатационни указания, директиви за летателна годност;
- информация от външни източници;
- информация от инспекции и наблюдения.

В процеса на одитиране се събира информация от експлоатационни инспекции, анализ на информация от FDM–данни, заключения от проверки по време на полет, констатации от наземни инспекции, финансови одити и други национални, и международни източници.

**3.2.5.** Добрата култура на докладване и принципът "**Just culture**" са основни елементи в културата на безопасност на авиационните организации и предпоставка за доброто изпълнение на техните SMS. Принципът „**Just culture**“ създава среда на доверие между регулаторните органи и въздухоплавателните организации, като насърчават отделните лица да съобщават информация по линия на безопасността и гарантират, че информацията ще бъде подходящо обработена и взета под внимание при управлението на безопасността. Събраната налична информация се оценява от гледна точка на безопасността и се определят рисковите области

Важен източник на информация за безопасността са докладите от разследване на авиационни събития и анализите по безопасност, изготвяни периодично от доставчиците на авиационни услуги. Данните получени от анализите се използват в съответствие с принципите на „**Just culture**“. Отделните компетентни органи се въздържат от



предприемане на съдебни действия срещу лицата, които са допуснали неволни грешки, ако информация във връзка с безопасността е достигнала до тях чрез системата за доброволно докладване на събития. Ръководителите на авиационните организации също следват култура на справедливост и се задължават да не дискриминират своите служители така, както е посочено в Регламент (ЕС) 2018/1139.

**3.2.6.** ГД ГВА разпространява информация относно безопасността до всички въздухоплавателни организации, които имат отношение към нея, като контролира своевременното изпълнение на предвидените мероприятия.

При постъпване на информация от външни регулаторни органи / ICAO, ECAS, EASA, производители на въздухоплавателни средства, конструкторски бюра, чужди администрации и др./, ГД ГВА публикува тази информация в Бюлетин по безопасност на интернет-страницата на ГД ГВА.

**3.2.7.** Дирекция ЗРПВВЖТ към Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, съгласно разпоредбите на Наредба №13 изготвя годишен анализ за състоянието на безопасността в Република България и бюлетин по безопасност, който се разпространява сред всички авиационни субекти.

Съгласно националното законодателство се предприемат необходимите мерки за осигуряване поверителност на информацията и неразпространение на конфиденциални данни.

Независимо от класификацията на събитието /авиационно произшествие, сериозен инцидент или инцидент/, което се извършва от Дирекция ЗРПВВЖТ, имена и лични данни не се записват в базата-данни.

Постъпилата информация чрез системата за доброволно докладване се предоставя на всички заинтересовани субекти така, че тя да се ползва единствено за подобряване на безопасността.

**3.2.8.** Дирекция ЗРПВВЖТ осъществява контакти с чужди органи за разследване на авиационни събития. При получаване на информация, отнасяща се до български оператори или въздухоплавателни средства с българска регистрация, дирекция ЗРПВВЖТ незабавно я предоставя на ГД ГВА, която се публикува в електронен вариант на страницата на ГД ГВА в Интернет.

Обменът на информация на Европейско ниво се осъществява чрез единната програма ECCAIRS за всички събития, въведени в електронната база-данни за авиационни събития. Уведомяването на всички заинтересовани държави за случаите на авиационни произшествия и сериозни инциденти се осъществява периодично до европейския единен център на системата ECCAIRS.

Необходимата допълнителна информация се набира от статистически данни и материали издавани от производителите на ВС, както и от различни експлоатационни бази, и оператори, вкл. и официално издаваната информация от различни звена и направления на системата, имащи връзка с разглеждания проблем.

Към съществуващата регистрационна система на авиационните събития, главен приоритет пред ГД ГВА е усъвършенстването на информационната система за регистрация на авиационни събития и база-данни за предприети мерки за безопасност, което дава възможност за по-бързо и ефективно обработване на постъпилата информация, своевременна оценка на рисковите фактори и посочване на тенденциите по отношение на безопасността.





### **3.3. Ориентиране контрола над въздухоплавателните организации, въз основа на информацията по безопасност**

Събирането на информация във връзка с безопасността служи за анализ и разкриване на несъответствия в системата, между функционалните връзки на отделните компоненти и произтичащите от това рискови фактори. Постоянното използване на независими данни и информация, получени непосредствено от въздухоплавателните организации, с тяхната пълнота, конкретност, динамичност и перманентност, позволяват да се осъществи подробен анализ на качествено функциониране на системата “човек – машина - среда”, както и влиянието на външните фактори. Това е основен и често единствен начин за своевременно разкриване на рискови фактори. Тези данни са главен източник на статистическа информация, посочваща параметрите и характеристиките при проявата на различни рискови фактори, зараждането на събития, както и за ефективността на предприетите мерки за безопасност.

Всички авиационни субекти се запознават своевременно с всяка критична за безопасността информация. ГД ГВА активно участва в процеса по разпространение на такава информация сред авиационните оператори, посредством Информационни бюлетини за безопасност (Safety information bulletins), публикувани от EASA. След получаването ѝ, при необходимост, въздухоплавателните организации са длъжни да предприемат незабавни действия съобразно извършваната от тях дейност.

При осъществяване на надзорните и контролни функции, се прилага гъвкавост при инспекциите по безопасност, като акцентът се поставя върху определена област от дейността на авиационните субекти.

## **4. РАЗПРОСТРАНЕНИЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТ**

Разпространението на информация във връзка с безопасността съдейства за изграждане на устойчива култура на безопасност. Опасното въздействие на рисковете за безопасността може да бъде намалено чрез повишаване на осведомеността относно добри практики в работата, разясняване на разпоредбите и процедурите за безопасност, извлечени поуки от разследване на авиационни събития.

Разпространението на информация във връзка с безопасността се осъществява чрез анализи по безопасност, бюлетини, аудиовизуални материали, планове и програми, наръчници и ръководства, работни срещи и други мероприятия.

Като част от задълженията на регулаторен орган, ГД ГВА предоставя консултации и информация на авиационната индустрия - въздухоплавателни организации, частни лица, промишленост и др. за промени в националните правила и международно законодателство по конкретни въпроси.

Информация за представяне на регулациите и съпътстващите ги ръководства и инструктивни материали пред авиационната индустрия се извършва по електронен път. Документацията по безопасност е общодостъпна чрез интернет-страницата на ГД ГВА и на СЗРАС, чрез страницата на МТИТС, за всички потребители в различни направления, като е на разположение бърза връзка с международни организации, страните-членки на Европейския съюз и екипите за Европейската стратегическа инициатива - ESSI, като

- ECAST – Европейски екип за безопасност на търговското въздухоплаване;
- EHEST – Европейски екип за безопасност на полетите с вертолети;
- EGAST – Европейски екип за безопасност на авиацията с общо предназначение.

Ежегодно СЗРАС, с участието на ГД ГВА и представители на авиационни организации, провежда Национална конференция по безопасност, като целта е информираност на обществеността за състоянието на безопасността у нас.



Държавата осъществява обмен на налична информация по безопасност между авиационните организации с цел създаване на добра култура по безопасност в индустрията и ефективно прилагане на програмата за безопасност.

#### **4.1. Вътрешно обучение, обмен и разпространение на информация**

Държавата е задължена да осигури адекватно обучение на инспекторите, изпълняващи контролни функции за осигуряване безопасност в гражданското въздухоплаване, с цел своевременно определяне и разпознаване на рискови фактори, разпространение на информация и действия за реализация на системата за мониторинг на безопасността.

В съответствие с базовия Регламент, ГД ГВА се стреми да поддържа и подобрява професионалнт компетентност на своите служители, като гарантира, че те притежават опит, и актуални познания, необходими за изпълнение на задълженията им.

В съответствие с изискванията са разработени програми за обучение за всяка позиция и индивидуално развитие на персонала. Изготвя се годишни план за обучение, в зависимост от специфичните нужди. Всички обучения се документират, като се прилага сертификат или отчет за посещение на индивидуални курсове. Записите от обучението се съхраняват в индивидуално досие.

Като част от задълженията си като регулаторен орган, ГД ГВА предоставя консултации и информация на авиационната индустрия, частни лица, промишленост и др. за промени в националните правила и международно законодателство по конкретни въпроси.

#### **4.2. Външно обучение, обмен и разпространение на информация**

Осигуряването на авиационна безопасност все повече придобива глобален характер и усилията в тази посока са на международно равнище. Целта е подпомагане свободното движение на хора, продукти и услуги, както и опазването на околната среда, чрез спазване на световните и европейски стандарти за безопасност. Все повече се реализират партньорски инициативи на държавите-членки на регулаторно и оперативно ниво, чрез изпълнение на работни договорености, споразумения и дейности за сътрудничество.

Служителите на ГД ГВА участват в национални и международни форуми, които допринасят за подобряване на компетенциите им.

ГД ГВА подпомага сътрудничеството и обмяна на опит на служителите си с други въздухоплавателни администрации и международни организации в областта на въздухоплаването. Насърчават се и усъвършенстват оперативни практики, чрез обмен на курсове от общ интерес за повишаване на компетентността на персонала.



## ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ

**ACCID** – Accident /авиационно произшествие/

**AN** - Annex

**EC** – European Commission

**ECAC** – European Civil Aviation Conference

**ECCAIRS** – European Co-ordination Centre for the Accident and Incident reporting System

**EU** – European Union

**EUROCONTROL** – European Organization for the Safety of Navigation

**EASA** – European Aviation Safety Agency

**ICAO** – International Civil Aviation Organization

**INCID** – Incident /инцидент /

**OPS** – Operations

**SARPs** – ICAO Standards, Recommended Practices and Procedures

**SES** – Single European Sky

**SMS** - Safety Management System

**SAFA** – Safety Assessment of Foreign Aircraft

**SSP** – State Safety Program

**BC** - Въздухоплавателно средство

**ГД ГВА** – Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация”

**ДП РВД** – Държавно предприятие „Ръководство въздушно движение”

**Дирекция ЗРПВВЖТ** – Дирекция „Звено за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт”.

**МТИТиС** – Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

**СЗРАС** – Специализирано звено за разследване на авиационни събития.

**СУБ** – Система за управление безопасността на полетите

**НПБ** – Национална програма по безопасност



Нарочно оставена празна страница