



ОДОБРЯВАМ

5.11.2018

X *Л.Тренкова*

Станимир Лешев
Главен директор ГД ГВА
Signed by: Lyudmila Andreeva Shevchenko-Trenkova

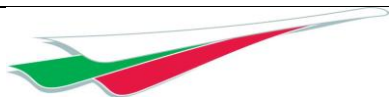
НАЦИОНАЛЕН ПЛАН ЗА БЕЗОПАСНОСТ В ГРАЖДАНСКОТО ВЪЗДУХОПЛАВАНЕ



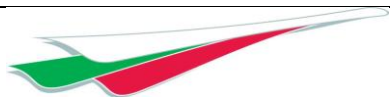
Този документ е част от Националната програма за безопасност.

Разработен е за период от четири години /2018-2022/, като ежегодно се актуализира, с цел бъдещо подобряване състоянието на безопасността в гражданското въздухоплаване в Република България.

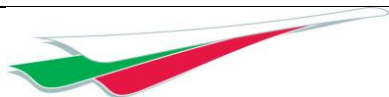
Планът интегрира ключови Европейски инициативи по безопасност, в съответствие с изискванията на Европейската комисия /ЕС/, Европейската агенция за авиационна безопасност /EASA/ и Евроконтрол /Eurocontrol/.

**СЪДЪРЖАНИЕ****стр.**

Използвани съкращения:	<u>6</u>
1. Европейски план за авиационна безопасност - EPAS	<u>8</u>
1.1 EPAS - предистория.....	<u>8</u>
1.2. EPAS като част от управлението на безопасността на въздухоплаването в Европа.....	<u>9</u>
1.3. Глобален план за авиационна безопасност - GASP	<u>9</u>
1.4. Структура на EPAS	<u>10</u>
1.5. Разработване на EPAS	<u>10</u>
2. Национален план за авиационна безопасност NPAS	<u>10</u>
2.1. Предистория на плана за безопасност	<u>10</u>
2.2. Ролята на плана за безопасност в управление на авиационната безопасност	<u>11</u>
2.3. Структура на плана за безопасност	<u>11</u>
3. Стратегия.....	<u>11</u>
3.1. Стратегически приоритети	<u>12</u>
3.1.1. Системни аспекти на безопасност	<u>12</u>
3.1.2. Експлоатационна безопасност.....	<u>12</u>
3.1.3. Околна среда	<u>14</u>
3.1.4. Ефективност	<u>14</u>
3.1.5. Равнопоставеност	<u>14</u>
3.2. Стратегически фактори.....	<u>15</u>
4. Действия по плана за безопасност	<u>16</u>
4.1 Системни аспекти	<u>16</u>
4.1.1. SYS.001 Национална програма за безопасност	<u>16</u>
4.1.2. SYS.002 Национален план за авиационна безопасност	<u>16</u>
4.1.3. SYS.003 Национални индикатори и цели за постигане на безопасност в ГВ.....	<u>19</u>
4.1.4 SYS.004 Разпространение на информация за безопасността	<u>20</u>



4.1.5 SYS.005 Контрол на полетните данни.....	20
4.1.6 SYS.006 Оценка на системата за управление на безопасността	22
4.2. Проблеми при експлоатацията и действия, които засягат различни области на въздухоплаването	23
4.2.1. OPS.001 Загуба на управление по време на полет (LOC-I)	23
4.2.2. OPS.002 Излизане от полосата за излитане и кацане (RE).....	24
4.2.3. OPS.003 Навлизане на полосата за излитане и кацане (RI).....	25
4.2.4. OPS.004 Сблъсъци по време на полет (Mid-air collisions - MAC).....	26
4.2.5. OPS.005 Загуба на сепарация между гражданско и военно ВС	27
4.2.6. OPS.006 Безопасност на земя	28
4.2.7. OPS.007 Controlled flight into terrain (CFIT)	29
4.2.8. OPS.008 Огън, дим и изпарения.....	29
4.3. Действия по специфични области и ключови заплахи	30
4.3.1. SYS.HE.001 Осигуряване на безопасност при експлоатация на хеликоптери	30
4.3.2. OPS.GA.002 Осигуряване на безопасност в авиацията за общо предназначение (General aviation)	31
4.3.3. SYS.GA.003 Разпространение на съобщения относно безопасността на полетите ...	32
4.3.4. SYS.GA.004 Политика на справедливост.....	32
4.4. Възникващи проблеми	33
4.4.1. NPST.001 Нови бизнес модели.....	33
4.4.2. NPST.002 Нови продукти, системи, технологии и операции.....	34



ДЕКЛАРАЦИЯ

Националният план за авиационна безопасност на Република България описва дейностите за осигуряване на безопасност и отговорните за тях авиационни субекти. Той е неразделна част от Националната програма за авиационна безопасност и е разработен за периода 2018-2022г., Планът се актуализира ежегодно или по-рано, в зависимост от необходимостта от предприемане на действия, в следствие на работата на Националната система за управление на риска във въздухоплаването и от Европейския план за авиационна безопасност, който се основава и на глобалните цели по безопасност на ICAO.

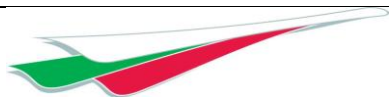
Всеки авиационен субект е отговорен за осигуряване безопасността на предоставяния от него продукт или услуга. Авиационните субекти имат задължението да идентифицират всякакви заплахи за своите дейности, да оценяват рисковете и да предприемат необходимите действия за елиминиране на тези рискове или тяхното намаляване до приемливо ниво, като част от вътрешнофирмените системи за управление на безопасността. Авиационните субекти са длъжни да обработват рисковете, описани в Националния план за авиационна безопасност на Република България, които засягат дейността им. Ако е необходимо, се задължават да предприемат действия за елиминиране на тези рискове или намаляването им до приемливи нива. Предприетите действия от авиационните субекти по отношение на идентифицираните в Националния план за авиационна безопасност на Република България рискове, се контролира от Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“.

5.11.2018

X

Л. Тренкова

Станимир Лешев
Главен директор ГД ГВА
Signed by: Lyudmila Andreeva Shevchenko-Trenkova



Използвани съкращения:

Acronyms

AloS - Acceptable level of Safety

AloSP - Acceptable level of Safety Performance

AMC - Acceptable Means of Compliance

SMM - - Safety Management Manual ICAO; Doc 9859/2013

EASA - European Aviation Safety Agency

EASP - European Aviation Safety Programme

EPAS - European Plan for Aviation Safety

ECCAIRS - European Coordination Center for Accident and Incident Reporting Systems

EUROCONTROL - European Organisation for Safety of Air Navigation

FDM - Flight Data Monitoring

GASP - Global Aviation Safety Plan

ICAO - International Civil Aviation Organization

RSOO - Regional Safety Oversight Organization

SMS - Safety Management System

SPI - Safety Performance Indicator

SPT - Safety Performance Targets

SSP - State Safety Programme

NPAS – National Plan for Aviation Safety

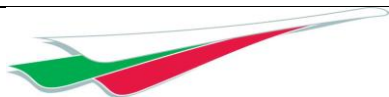
NPST – New products, systems and technology

HE - Helicopter

OPS - Operations

SYS – Systemic Issues

Регламент (ЕС) №2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2018г. относно общите правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаване на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз и за изменение на регламенти (ЕО) № 2111/2005, (ЕО) № 1008/2008, (ЕС) № 996/2010, (ЕС) № 376/2014 и на директивите 2014/30/



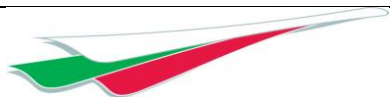
ЕС и 2014 /53/ ЕС на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 552/2004 и (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (ЕИО) №3922/91 на Съвета.

Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014г. за докладване, анализ и последващи действия във връзка със събития в гражданското въздухоплаване, за изменение на Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Директива 2003/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на регламенти (ЕО) № 1321/2007 и (ЕО) №1330/2007 на Комисията.

Регламент (ЕС) № 2015/1018 на Комисията от 29 юни 2015 година за установяване на списък с класификация на събитията в гражданското въздухоплаване, които трябва задължително да бъдат докладвани в съответствие с Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета.

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.

Забележка: По образца на документ на Европейската комисия COM (2015) 599 final от 07.12.2015г., Доклад на Комисията до Европейския парламент и Съвета за Европейска програма за авиационна безопасност, в текста по-долу се използват кратките наименования на регламентите, напр. „Регламент (ЕС) №2018/1139“ и „Регламент (ЕС) № 376/2014“.



1. Европейски план за авиационна безопасност - EPAS - European Plan for Aviation Safety

1.1. Предистория

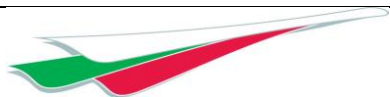
С публикуването на Бяла книга за транспорта, Европейската комисия определя ясната цел Европейският съюз да стане най-безопасния регион за гражданското въздухоплаване. Това е сериозно предизвикателство, изискващо изпълнение на конкретни и последователни действия. Постигането на успех в тази посока налага въвеждане на проактивно и основано на доказателства управление на авиационната безопасност, т.е. прилагане на системен подход към безопасността.

Равнището на безопасността на гражданското въздухоплаване в Европа непрекъснато се подобрява. От 2004г. процентът на реализираните авиационни произшествия в Европейския регион отбелязва тенденция за намаляване, но на фона на непрекъснатото увеличаване на полетите, този процес се забавя. В публикуваната през 2010 г. от Евроконтрол дългосрочна прогноза се отбелязва, че до 2030г. броят на полетите в Европейското въздушно пространство ще се удвои. През 2013г. тези предвиждания са актуализирани под формата на 4 възможни сценария, в които увеличението на въздушния трафик за периода до 2035 г. варира от 20% до 80 %.

В условията на повишен трафик ще бъдат необходими допълнителни усилия, за да продължи тенденцията на запазване на ниско ниво на фаталните случаи. Успешният напредък в тази посока изисква преминаване от реактивен подход на управление на системата, при който правилата се променят в резултат на опита, към прилагане на прогнозен подход – намаляване вероятността за реализиране на авиационни произшествия, чрез предвиждане на потенциалните рискове за безопасността. Необходими са съвременни системи за управление на безопасността в отговор на промените в структурното устройство на въздушния транспорт, бизнес моделите и технологичното развитие. В определени моменти те могат да се появят предизвикателствата на новопоявили се заплахи за безопасността.

От 2011 г. се издава и Европейски план за авиационна безопасност, който съдържа основните констатирани рискове за безопасността на авиационния бизнес в Европа, стратегическите цели и инициативи за постигане на приемливо ниво за безопасност, като в него са включени и целите дефинирани в Глобалния план за авиационна безопасност (GASP - Global Aviation Safety Plan), разработен от ИКАО.

С публикуването в официалния вестник на Европейския съюз на новия базов Регламент (ЕС) №2018/1139, относно общите правила в областта на гражданското въздухоплаване, Европейската програма и Европейски план за авиационна безопасност имат задължителен характер. В Регламента е заложено и задължението на страните-членки да изготвят Национална програма и Национален план за авиационна безопасност, в съответствие с изискванията на ИКАО / Анекс 19.



1.2. Глобален план за авиационна безопасност - Global Aviation Safety Plan (GASP)

Европейският план за авиационна безопасност включва целите и световните приоритети, идентифицирани в Глобалния план за авиационна безопасност. Приключването на The Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) налага извода, че държавите не успяват да осъществяват ефективен надзор над авиационните субекти, което е световен проблем по отношение на авиационната безопасност. Ето защо, в целите на GASP е заложено държавите да въведат стабилни и устойчиви системи за надзор на безопасността, като непрекъснато ги усъвършенстват в посока ефективно управление. Тези са съобразени с изискванията на ИКАО за разработване и прилагане от страните-членки на Държавни програми за безопасност и Системи за управление на безопасността от авиационните субекти, доставчици на продукти и услуги.

През 2017 г. в сътрудничество между ICAO и EASA е разработен Регионален план за авиационна безопасност. Планът е представен на 30.10.2017г. на среща между Regional Aviation Safety Group (RASG-EUR) и European Air Navigation Planning Group (EANPG) и е приет с решение „EANPG59 RASG-EUR06 Decision/03 – Establishment of the EUR Regional Aviation Safety Plan (EUR-RASP)“.

1.3. Европейски план за авиационна безопасност - елемент от управлението на безопасността на въздухоплаването в Европа

Европейският план за авиационна безопасност - **EPAS** е изготвен в съответствие с изискванията за управление на риска в гражданското въздухоплаване. Агенцията координира идентифицирането на ключови за европейското въздухоплаване проблеми и разработва портфолио за рискове по отношение на безопасността.

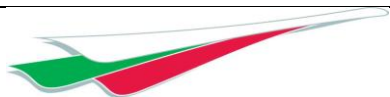
За постигане на преход от реактивна към проактивна система, която следва целта за намаляване вероятността от допускане на авиационни произшествия и осигуряване на безопасност в гражданското въздухоплаване, на Европейско ниво са детерминирани три основни компонента за безопасност:

- Наличие на стратегия за развитие;
- Национална програма за безопасност ;
- Национален план за авиационна безопасност.

като авиационните субекти работят съвместно в търсене на проактивните решения на общите проблеми. Системният подход изисква всички заинтересовани представители и участници в авиационния сектор да работят в партньорство и взаимно да си предоставят полезна информация относно безопасността.

Европейският план и Европейска програма за безопасност в гражданското въздухоплаване са публикувани на страницата на EASA в Интернет :

www.easa.europa.eu.



1.4. Структура на Европейския план за авиационна безопасност

Европейският план за безопасност е разделен на четири части, които съответстват на различни глави от документа:

Безопасност: Действията в тази категория се обуславят от необходимостта да се подобри настоящото ниво на безопасност в авиационния сектор.

Околна среда: Действията в тази сфера са насочени към повишаване защитата на околната среда.

Ефективност/пропорционалност: Действията в тази категория са пропорционални на идентифицираните рискове и се определят от необходимостта за гарантиране ефективността на правилата за постигане на целта.

Равнопоставеност: Действията са насочени за гарантиране равнопоставеност на всички участници в определен сегмент от авиационния пазар, като се насърчава лоялната конкуренция и свободното движение на хора и услуги. Очаква се това да допринесе за поддържане или повишаване на сегашното ниво на безопасност.

1.5. Разработване на Европейски план за авиационна безопасност

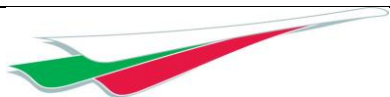
Европейският план за авиационна безопасност е разработен в сътрудничество със страните - членки, като се използва подход, основан на доказателства. Въз основа на стратегическите приоритети е разработено подробно планиране за петгодишен период. Независимо от това, планът се актуализира ежегодно, като се отчита напредъка на страните за осигуряване на безопасност.

2. Национален план за авиационна безопасност

2.1. Предистория

Настоящата система за безопасност у нас е основана на набор от правила и документи, валидни за целия Европейски съюз, спазването на които е под контрола на EASA, респективно и на ГД ГВА. Въпреки това, осигуряването на безопасност не може да се базира единствено на изпълнението на регулаторните изисквания. Наложителна е промяна в посока, че поддържането на определено ниво на безопасност е процес на задържане и контролиране на рисковете под организационен надзор, т.е. необходимо е прилагане на системи за управление на безопасността така, както е посочено в Doc.9859/2013 на ICAO.

Националният план за авиационна безопасност е неразделна част от Националната програма за безопасност в гражданското въздухоплаване. Първото издание на двата документа е одобрено на 19.10.2011г. В настоящето, второ издание са описани ключовите рискове за българската авиация, идентифицирани чрез управление на риска за безопасността на европейско и национално равнище, конкретните стратегически цели и предприетите действия за постигане на целите.



Националната програма за безопасност в гражданското въздухоплаване и Националният план за авиационна безопасност са публикувани на страницата на ГД ГВА в Интернет:

www.caa.bg.

2.2. Роля на Националния план за безопасност за управление на безопасността

Националният план за авиационна безопасност се актуализира ежегодно, предвид постъпването на нова информация и откриване на нови рискови области. Националният план представя конкретни проблеми от международен и национален характер, свързани с безопасността на гражданското въздухоплаване, обвързани с конкретни срокове и действия.

Изпълнението и ефективността на действията по Плана за безопасност, възложени на националния надзорен орган, както и на доставчиците на авиационни услуги се наблюдават непрекъснато, като част от процеса по управление на безопасността. Страните, отговарящи за изпълнение на действията по отношение на безопасността, са задължени да докладват за предприетите от тях мерки, както и за статуса на изпълнението.

Координаторът за Националната програма по авиационна безопасност и Националния план е отговорен за поддържане и актуализиране на съдържанието на документите. Те се одобряват от Главния директор на ГД ГВА и се разпространяват до заинтересованите страни.

2.3. Структура на плана за безопасност

По своята структура Националният план за безопасност следва Европейският план за авиационна безопасност, описан в раздел 1.4.

Глава 4 описва действията по плана за безопасност по категории и заглавия, отговорните лица/страни, както и препратката към Европейския план. Действията в Европейския план за авиационна безопасност, възложени на държавите-членки са ясни, а за други всяка страна-членка трябва подробно да ги дефинира, като се съобразят с националните специфики.

3. Стратегия

В предходния програмен цикъл Европейската агенция за авиационна безопасност въвежда идеята за стратегическите приоритети, относно изпълнението на Европейския план за авиационна безопасност.

Стратегическите приоритети се основават на авиационната стратегия на Комисията и на стратегическия план на EASA. Приоритетите за безопасността са посочени в годишния преглед на безопасността за 2017г.



3.1. Стратегически приоритети

3.1.1. Системни аспекти - Подобряване на безопасността чрез подобряване на управлението на безопасността.

През последните години се наблюдава непрекъснато подобряване на безопасността във всяка оперативна област. Въпреки това, последните авиационни събития подчертават сложната природа на авиационната безопасност и значението на преодоляване аспектите на човешкия фактор. ГД ГВА и авиационните субекти следва да предвиждат появяващите се нови заплахи и свързаните с тях последствия, чрез разработване на принципи за управление на безопасността. Тези принципи се укрепват чрез прилагане на Системата за управление на безопасността, съгласно Приложение 19 на ICAO и Регламент (ЕС) № 376/2014, относно докладване, анализ и последващи действия във връзка със събития в гражданското въздухоплаване.

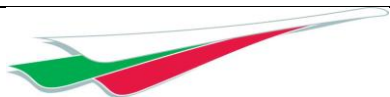
Човешки фактори и компетентност на персонала

Действията, свързани с безопасността, отнасящи се до авиационния персонал, са насочени към въвеждане на обучение, основано на компетенции за всички лицензи и квалификации, актуализиране на изискванията за умора и улесняване намирането на подходящи специалисти за регулаторните власти. Тези действия допринасят за подобряване на безопасността във всички авиационни области, като обучението и образованието са ключови фактори.

3.1.2. Експлоатационни аспекти - фокусират се предимно върху рисковете в областта на търговския въздушен транспорт.

Европейският процес за управление на риска по отношение на безопасността, определя следните най-важни рискови области:

- Загуба на контрол по време на полет - загубата на контрол е най-честата причина за произшествие при експлоатация на самолети за търговски въздушни транспорт. Включва неконтролирани сблъсъци с терена, събития, при които въздухоплавателното средство се е отклонява от планираната траектория на полета или параметрите на полета, независимо дали екипажът е разбрал за настъпилото отклонението, и дали е възможно да се възстановят нормалните параметри на полета.
- Излизане и сблъсък на пистата – през последното десетилетие това са 13% от произшествията с фатален изход при експлоатация на самолети за търговски въздушни превози, включващи пътнически и карго превози. Тук се включват излизания от пистата при излитане и кацане, както с висока, така и с ниска скорост и събития, при които екипажа е имал трудности при поддържане курса на полета или при спиране по време на кацане, когато кацането е по-дълго, с по-висока скорост, твърдо или когато въздухоплавателното средство има технически проблеми с колесника (не е заключен, не е спуснат или е липсващ) по време на кацане.



Сблъсъците на пистата са 1% от фаталните произшествия. Независимо от ниския процент, рискът от подобни събития е много реален.

Операции с хеликоптери

- Загуба на контрол - ключова рискова област с най-висок приоритет в операциите с хеликоптери (7 произшествия с фатален изход през последните 10 години). Обикновено загубата на контрол попада в два сценария - техническа повреда, която прави въздухоплавателното средство неконтролируемо или човешки фактори.
- Сблъсък с терена и с препятствия - това е втората приоритетна рискова област за експлоатацията на хеликоптери, въпреки че съвременното оборудване на хеликоптерите значително намалява този риск.

Сблъсъкът с препятствия е вторият най-често срещано произшествие при търговски въздушни превози с хеликоптери (4 произшествия с фатален изход през последните 10 години). Това подчертава предизвикателствата на операциите на HEMS и ограничения подбор и планиране на местата за кацане.

Рискове за безопасността при авиацията с общо предназначение

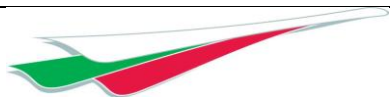
През последните години събитията със самолети при изпълнение на развлекателни полети са средно 80 смъртни случая годишно за Европа (с изключение на смъртоносни произшествия, реализирани със свръхлеки самолети). Тази тревожна статистика формира авиацията с общо предназначение, като един от секторите на въздухоплаването с най-голям брой смъртни случаи за година.

Осигуряване на безопасна експлоатация на дронове

През последните години в рамките на ЕС, с увеличаване броя на безпилотните ВС се увеличава и броя на реализираните опасни сблизения със самолети и хеликоптери. Това налага необходимостта от предприемане на мерки за намаляване на свързания с тях рискове.

Рискове за безопасността, произтичащи от нови и възникващи бизнес модели

Поради сложността на взаимовръзките между субектите на авиационната индустрия, взаимодействието между организациите, техните договорни отношения и компетентните власти непрекъснато се увеличава. Авиационните власти ще да работят по-добре, чрез осъществяване на т. нар. кооперативен надзор, на договорна основа, а EASA следва да оцени възможностите на съществуващата регулаторна система, като адекватно адресира текущите и бъдещи рискове за безопасността, произтичащи от нови и възникващи бизнес модели.



Взаимовръзка между сигурността и безопасността

Киберсигурност – При изпълнение на летателната си програма, авиационните оператори все по-често са изложени на заплахи от кибератаки. За да може новите въздухоплавателни средства да са свързани в реално време към земята, технологиите за УВД изискват използването на интернет и безжични връзки между различните наземни центрове и ВС. С умножаване на мрежовите връзки се увеличава уязвимостта на цялата система. От съществено значение е авиационната индустрия да обменя знания и да се учи от опита, за да се гарантира, че системите са защитени от лица или организации, които са злонамерени.

Конфликтни зони - След трагичното събитие със полет МН17 на Малайзийските авиолинии, между държавите е постигнат консенсус, относно необходимостта за обмен на информация за възможни рискове и заплахи в зоните на конфликт. Предприети са редица инициативи за информиране на авиокомпаниите за рисковете при изпълнение на международни полети.

3.1.3. Околна среда

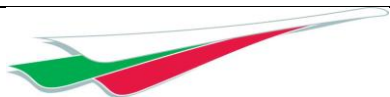
Авиационната безопасност все повече се превръща в глобално усилие. В този контекст политиката на ЕС за безопасност на гражданското въздухоплаване придобива международно измерение. Тясното взаимодействие между ЕК, EASA и държавите-членки насърчава работата за постигане на европейските и световни стандарти за безопасност, като се опазва околната среда. От ключово значение е прилагане на екологични изисквания и към останалата част от света, за да се гарантира равнопоставеност. Основната дейност в тази област е насочена към минимизиране на промените в климата и намаляване нивата на шум, като се сведе до минимум въздействието на авиационната индустрия и същевременно се осигурява безопасен въздушен транспорт.

3.1.4. Ефективност

Основните действия в тази посока са насочени към подобряване на регулаторната рамка, за да се гарантира ефективността на правилата за постигане на целта.

3.1.5. Равнопоставеност

С публикуването на нов базов Регламент (ЕС) 2018/1139 относно общите правила в областта на гражданското въздухоплаване се предоставят възможности за иновации в гражданското въздухоплаване, повишаване на ефективността, осигуряване на операции при всякакви метеорологични условия, подпомагане на нововъзникващите европейски технологии, хармонизиране на правилата за ограничения на полетното време за търговски въздушен превоз с хеликоптери и търговски специализирани дейности.



3.2. Стратегически фактори

Основните стратегически фактори, определени в Европейския план за авиационна безопасност са:

Научни изследвания - Европа играе водеща роля в авиационния сектор благодарение на мощната си среда за научни изследвания, иновации и технологично развитие. Прилагането на интегриран подход и координация / корелация на технологичните иновации, с преоценката на стандартите за авиационна безопасност и процесите на сертифициране е от решаващо значение, с цел да не се излага на риск средносрочната и дългосрочна европейска иновационна система, като остане конкурентоспособна в бързо развиващата се глобална среда.

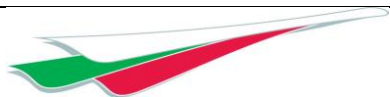
Международно съдействие - Един от основните приоритети на Европейската комисия е ЕС да утвърди, като силен световен участник в гражданското въздухоплаване. EASA сътрудничи с национални, регионални и международни организации за подобряване на глобалната авиационна безопасност и подкрепя свободното движение на европейските авиационни продукти и услуги. Освен това, признаването от страна на ICAO, че авиационната безопасност може да бъде по-добре управлявана на регионално равнище, като се преразгледа становището за отговорността и ролята на EASA в по-широк европейски контекст.

Техническо обучение - авиацията е динамичен сектор с бързо внедряващи се нови технологии и бизнес модели, и непрекъснато подобряване на ефективността и производителността. В същото време тя се сблъсква с развиващите се нови рискови сценарии, както по отношение на безопасността, така и по отношение на сигурността. Тези бързи промени са предизвикателство за служителите на авиационните власти, както и за авиационните субекти, по отношение на запознаване с нови тенденции и актуализиране на знанията и компетенциите им, за да може ефективно да изпълняват своите отговорности.

Новият базов регламент предлага рамка за обединяване и споделяне на технически ресурс между националните авиационни власти и Агенцията. Прилагането на този нов подход изисква по-силна хармонизация на описанието на професионалните профили, както и на стандартите за обучение и оценка на авиационния персонал.

Надзор - чрез въвеждане на изисквания за правомощията и по-строги изисквания към надзорните органи на държавите-членки, правилата разработени при първото и второто разширяване обхвата от дейности на EASA, значително укрепват изискванията за надзор. От гледна точка на ефективността, с новите правила се въвежда концепцията за риска, който произтича от съвместния надзор.

По отношение на съвместния надзор, EASA продължава да подкрепя националните авиационни власти при практическото прилагане на съвместния надзор, както и чрез обмен на добри практики и насоки.



4. Действия по плана за безопасност

4.1. Системни аспекти

В тази област се разглеждат системни проблеми, засягащи авиацията като цяло. В повечето случаи те стават очевидни чрез обстоятелства, които предизвикват и играят съществена роля в крайния резултат от събитие, свързано с безопасността. Често се отнасят до недостатъци в организационните процеси и процедури.

4.1.1. SYS.001 Национална програма за безопасност в гражданското въздухоплаване

Референтен номер и наименование в EPAS:

MST.001 Member States to give priority to the work on SSPs

Действие на национално ниво SYS.001.1

ГД ГВА публикува ново издание на Национална програма за безопасност в гражданското въздухоплаване, която се поддържа актуална и се доразвива. ГД ГВА използва активен подход за запознаване на авиационната индустрия със съдържанието на Програмата и осъществява надзор по прилагането ѝ в съответствие със заложените в нея изисквания.

Цели на действието: Управлението на безопасността в авиацията на Р. България се характеризира със системност, ефективност и постоянна работа в посока за подобряването му.

Отговорни за изпълнението:

ГД ГВА и авиационните субекти, които изпълняват Националната програма за безопасност - SSP в съответствие със спецификата на дейността си.

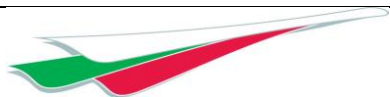
Срок: Постоянен

Резултат: Актуалната Национална програма за безопасност е публикувана в Интернет, на страницата на ГД ГВА.

Статус: Последна ревизия от 2018 г.

Действие на национално ниво SYS.001.2

Като част от процеса по прилагане на Национален план за безопасност в гражданското въздухоплаване в Р. България, ГД ГВА ще продължи да контролира рисковете свързани с авиацията, посредством установена процедура. Информация относно процеса за управлението на риска в гражданското въздухоплаване, се предоставя на субектите заети в авиационната индустрия.



Цели на действието: Управлението на риска за безопасността в Р. България се характеризира със системност, ефективност и постоянна работа в посока минимизиране на въздействията на рисковите фактори. Р. България отговаря на изискванията на ICAO и EASA относно разработване и въвеждане на SSP.

Отговорни за изпълнението:

ГД ГВА и авиационните субекти.

Срок: Процедурата за управление на риска в авиационните субекти ще бъде публикувана през 2019 г., като част от ревизията на Плана за безопасност в гражданското въздухоплаване. Постоянен процес.

Резултат: Уеднаквен подход за установяване, оценяване и управление на риска за всички въздухоплавателни организации в Р. България.

Статус: Предстои разработване на процедура.

Действие на национално ниво SYS.001.3

Като част от процеса по прилагане на SSP в Р. България, ГД ГВА ще подготви карта на риска за всички сектори на въздухоплаването. По този начин се дефинира необходимостта от действия за управление на риска и коригиращи мерки.

Цели на действието: Управлението на риска за безопасността в Р. България се характеризира със системност, ефективност и постоянна работа в посока за подобряването. Република България отговаря на изискванията на ICAO и EASA по линия на разработване и въвеждане на Национален план за безопасност.

Отговорни за изпълнението:

ГД ГВА и авиационните субекти.

Срок: Картата на риска за авиационните субекти ще се публикува през 2020 г., като част от ревизията на Плана за безопасност в гражданското въздухоплаване.

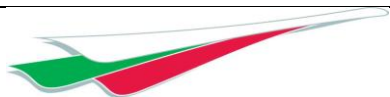
Постоянен процес.

Резултат: Портфолио за управление на риска в гражданското въздухоплаване - „Карта на рисковете“, допустими нива на безопасна експлоатация, действия и надзор.

Статус: Предстои разработване на картата на риска, като следствие от извършените дейности по процедурата за управление на риска.

Действие на национално ниво SYS.001.4

Информация относно ключовите рискове в Р. България, идентифицирани посредством процедурите заложи в SSP, се предоставя на субектите заети в авиационната сфера. При процеса на оценяването им се взема предвид мерките, които са предприети спрямо тези рискове.



Цели на действието: Прилагане на управление на риска в гражданското въздухоплаване.

Отговорни за изпълнението:

ГД ГВА

Срок: 2019, постоянен процес

Резултат: Субектите заети във въздухоплаването са запознати с ключовите рискове за авиацията във Р. България.

Статус: „Картата на рисковете“ за ГВ на Р. България ще се детайлизира през 2020 г. От 2019 г. авиационните субекти ще се информират за резултатите от прилагане на процедурата за управление на риска.

4.1.2. SYS.002 Национален план за авиационна безопасност

Референтен номер и наименование в EPAS

MST.001 Member States to give priority to the work on SSPs

Действие на национално ниво SYS.002.1

ГД ГВА изготвя и поддържа Национален план за авиационна безопасност, прилага действията заложи в него и надзора над авиационните субекти за изпълнение на тези действия.

Цели на действието: Р. България прилага действията, описани в EPAS, възложени на страните-членки, както и тези идентифицирани посредством прилагане процеса за оценка на риска на национално ниво.

Отговорни за изпълнението:

ГД ГВА – разработва, поддържа и въвежда NPAS.

Авиационните субекти – прилагат в организациите си.

Срок: Непрекъснат процес

Резултат: Национален план за авиационна безопасност на Р. България е актуализиран и публикуван, като действията заложи в него се прилагат в практиката

Статус: Последна ревизия от 2018 г.



4.1.3. SYS.003 Национални индикатори и цели за постигане на безопасност

Референтен номер и наименование в EPAS

MST.001 Member States to give priority to the work on SSPs

Действие на национално ниво SYS.003.1

ГД ГВА разработва национални индикатори и цели / нива за безопасност в гражданското въздухоплаване (Safety Performance Indicators - SPI and targets - SPT). Те са включени в SSP като приложение. ГД ГВА има задължение да разпространи тези индикатори и да следи за прилагането им в управлението на безопасността. Авиационните субекти взимат в предвид националните показатели и цели за безопасност.

Цели на действието: Въвеждане на ефективни индикатори и цели за надзор. Р. България изпълнява изискванията на ICAO и EASA.

Отговорни за изпълнението:

ГД ГВА

Авиационните субекти

Срок: 2019 г., непрекъснат процес.

Резултат: Установяване на национални индикатори и цели за безопасност. Установяване на ефективен процес за наблюдение на нивата на безопасност.

Статус: Инцириран процес.

Действие на национално ниво SYS.003.2

ГД ГВА съгласува с организациите заети във въздухоплаването, определянето на допустими нива на безопасност (ALoSP - acceptable levels of safety performance) и съответните предупредителни нива - Alert level). (ICAO: *предложените от авиационните субекти индикатори и цели за безопасност, трябва да бъдат съгласувани и одобрени от съответните национални регулаторни органи*).

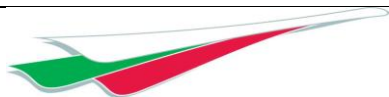
Цели на действието: Целта е гарантиране на практическата приложимост на показателите за безопасност и установяване на процес за алармиране на компетентните органи в случай на превишаване на предупредителните нива за безопасност, за недопускане на превишаване на целевите нива на безопасност .

Отговорни за изпълнението:

ГД ГВА

Авиационните субекти

Срок: 2019, непрекъснат процес



Резултат: Съгласуваност на мероприятията, относно допустимите нива на безопасност с доставчиците на авиационни услуги.

Статус: Организациите конкретизират целите за индикаторите, приложими към спецификата на операциите, които извършват. Инициран процес.

4.1.4 SYS.004 Разпространение на информация във връзка с безопасността

Референтен номер и наименование в EPAS:

MST.002 Promotion of SMS

Действие на национално ниво SYS.004.1

От 2014г., чрез страницата си в Интернет ГД ГВА осигурява допълнителна информация по отношение на безопасността за авиационните субекти. ГД ГВА ще продължи да осигурява бърз достъп до материали, разработени от ESSI (Европейска стратегическа инициатива за безопасност) и работните ѝ групи - ECAST, ENEST и EGAST, вкл. ESPN-R, която замества ENEST в операциите с хеликоптери, както със SMICG - Safety Management International Collaboration Group.

Цели на действието: Подпомагане на заинтересованите страни от авиационния сектор при въвеждането и разработването на системи за управление на безопасността чрез използване на материалите.

Отговорни за изпълнението:

ГД ГВА

Срок: постоянен процес

Резултат: Насочване вниманието и информиране на доставчиците на авиационни услуги към свързаните материали на страницата на ГД ГВА Интернет.

Статус:

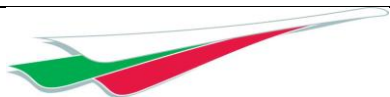
4.1.5 SYS.005 Контрол на полетни данни

Референтен номер и наименование в EPAS:

MST.003 Member States should maintain a regular dialogue with their national aircraft operators on flight data monitoring (FDM) programmes

Действие на национално ниво SYS.005.1

ГД ГВА организира срещи с оператори, използващи програми за контрол на полетните данни (Flight Data Monitoring) за дискусии относно анализ на полетни данни от 2014г.



Цели на действието: Подпомагане на операторите, използващи програми за контрол на полетните данни, като част от системата им за управление на безопасността. Осигуряване на поверителна комуникация и споделяне на информация между авиационната индустрия и ГД ГВА.

Отговорни за изпълнението:

ГД ГВА – организира срещи;

Авиационните субекти, използващи програми за контрол на полетните данни – участват в организираните срещи и представят добри практики за повишаване на безопасността.

Срок: 2019 г., Непрекъснат процес

Резултат: Редовни срещи с оператори работещи с FDM данни.

Статус: Организиране на минимум две работни срещи годишно.

Действие на национално ниво SYS.005.2

ГД ГВА възлага на операторите, работещи с програми за контрол на полетните данни (Flight Data Monitoring) включване на проблемните области, имащи отношение към националните индикатори за безопасност, при анализ на данните. ГД ГВА се ангажира с прилагане на това действие, като го включва в програмата за надзор.

Цели на действието: Въвеждане на национални показатели за безопасност в програмите за контрол на полетните данни (Flight Data Monitoring) на операторите, където е приложимо.

Отговорни за изпълнението:

ГД ГВА – организира срещи;

Авиационните субекти, използващи програми за контрол на полетните данни

Срок: 2019 г., непрекъснат процес

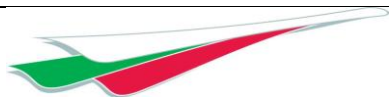
Резултат: Анализът на данните от FDM се осъществява в съответствие с националните индикатори по безопасност.

Статус: постоянен процес.

Действие на национално ниво SYS.005.3

До края на 2019 г. ГД ГВА ще подготви национален доклад относно прилагане на програмата за контрол на полетни данни (Flight Data Monitoring), в сътрудничество с авиационните фирми. В бъдеще се предвижда всеки оператор да представя такъв доклад на срещите провеждани от ГД ГВА.

Цели на действието: Целта е да бъде подпомогнато управлението на безопасността във въздухоплаването в Р. България и операторите, работещи с програми за контрол на полетните данни (Flight Data Monitoring), чрез широко и системно използване на полетните данни.



Отговорни за изпълнението:

ГД ГВА;

Авиационните субекти.

Срок: 2019г.

Резултат: Национален доклад за контрол на полетните данни (Flight Data Monitoring)

Статус: Иницииран процес

4.1.6 SYS. 006 Оценка на системата за управление на безопасността

Референтен номер и наименование в EPAS:

MST.026 SMS Assessment

Действие на национално ниво SYS.006.1

Разработване на план за надзор въз основа на постигнати резултати от въздухоплавателните организации. Процесът на надзор, съгласно представянето на организациите, позволява на началниците на отделите, отговорни за различните области на въздухоплаването да използват информацията, получена от надзора, както и други източници, свързани с безопасността, за да изградят единна карта на риска, обхващаща всички аспекти на авиационните услуги.

Цели на действието: Осъществяване на надзор, базиран на представянето на въздухоплавателните организации (PBO - Performance Based Oversight), чрез постоянно събиране и анализ на информация за рисковете за безопасността:

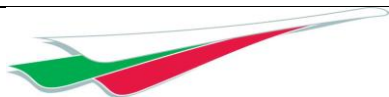
Последователно, пропорционално и ефективно прилагане на този подход от инспекторите, отговорни за надзор над авиационните субекти.

Промяна на детайлността, фокуса и вида на упражнявания надзор, в съответствие с дефинираните рискове и представянето на организациите.

Ефективно прилагане на процедурите за надзор над промени във функционални системи за УВД/АНО.

Създаване на ясни процедури за изпълнение на изискванията на Регламент (ЕС) № 376/2014, които са адресирани към всички авиационни субекти, включително и организациите за обучение.

Насърчаване на авиационните организации да използват и въвеждат помощните материали, разработени от (SMICG - Safety Management International Collaboration Group).



Отговорни за изпълнението:

ГД ГВА

Срок: 2020 г., непрекъснат процес

Резултат:

Постигане на ефективен надзор над безопасността, съчетан с управление на риска в индустрията.

Годишните планове за надзор на ГД ГВА да се изготвят пропорционално и целенасочено въз основа на последната оценка на рисковете и представяне на организациите при инспекциите.

Статус: Инициран процес.

4.2. Проблеми при експлоатацията и действия, които засягат различни области на въздухоплаването

В сравнение със системните аспекти, проблемите на експлоатационно ниво имат пряка връзка с действията на отделния човек, организация или оперативна област, както и с факторите на околната среда, вкл. особености на метеорологичната обстановка. Опасностите на ниво експлоатация може да имат директни връзки със ситуации, които да се развият в инцидент или произшествие.

Експлоатационните опасности и рисковете често се идентифицират чрез анализ на данни от доклади за събития, както и извършване на оценки на риска. При всяко действие, описано в раздел 4.2, отговорностите се възлагат не само на ГД ГВА, но и на заинтересованите страни в няколко авиационни области. Страните, отговорни за изпълнението, са описани след всяко действие.

Действията целят намаляване на вероятността от събития, които водят до инциденти и произшествия, и намаляване на тежестта на последствията.

4.2.1. OPS.001 Загуба на контрол по време на полет (LOC-I)

Референтен номер и наименование в EPAS:

MST.004 Include loss of control in flight in national SSPs

Действие на национално ниво OPS.001.1. Загуба на контрол по време на полет (LOC-I)

Загубата на контрол по време на полет (LOC-I), както и идентифицираните причинноследствени връзки са включени в националните индикатори, и цели по безопасност.



Заинтересованите страни следва да предприемат действия за намаляване на риска, посредством вътрешнофирмените системи за управление на безопасността.

ГД ГВА следи броя на събитията от типа LOC-I и нивото на риска. Определя изискваните действия, като част от националното управление на риска по отношение на авиационната безопасност и оценява начина, по който заинтересованите страни разглеждат и обработват заплахите от LOC-I.

Цели на действието: Намаляване на риска от загуба на управление по време на полет.

Отговорни за изпълнението:

ГД ГВА по отношение на управлението на риска и надзора на организациите на национално ниво.

Авиационните субекти обработват и управляват рисковете по отношение на своята дейност.

Срок: Постоянен процес.

Резултат: Събитията LOC-I и техните причинноследствени връзки са включени в националните индикатори и се проследяват в системите за управление на безопасността на ГД ГВА, и на авиационните субекти.

Статус: Инициран процес.

4.2.2. OPS. 002 Излизане от пистата за излитане и кацане (RE)

Референтен номер и наименование в EPAS:

MST.007 Include runway excursions in national SSPs

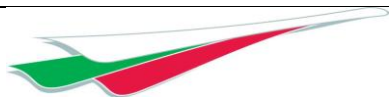
Действие на национално ниво OPS.002.1. Излизане от полосата за излитане и кацане (RE)

Излизането от ПИК, (RE) и идентифицирането на причинноследствените връзки са включени в националните индикатори, и цели за авиационна безопасност. Заинтересованите страни следва да обработват заплахите по отношение на RE, да ги свеждат до минимум, посредством системите за управление на безопасността и предприемат действия за намаляване на риска.

ГД ГВА следи броя и нивото на риска от събитията свързани с RE, определя необходимите действия, като част от националното управление на риска за авиационната безопасност и оценява действията предприети от авиационните субекти.

Цели на действието: Намаляване на риска от RE.

Отговорни за изпълнението:



ГД ГВА по отношение на управлението на риска и надзора на организациите на национално ниво.

Авиационните субекти обработват и управляват рисковете по отношение на своята дейност.

Срок: Постоянен процес.

Резултат: Събитията, свързани с RE и техните причинноследствени връзки са включени в националните индикатори и се управляват чрез системите за управление на безопасността на ГД ГВА и на авиационните субекти.

Статус: Инициран процес.

Действие на национално ниво OPS.002.2. Излизане от ПИК (RE)

ГД ГВА прилага препоръките от Европейския план за действие, относно предотвратяване на излизане от ПИК - (EAPPRE (European Action Plan for Prevention of Runway Excursions)). Тези препоръки се изпълняват съвместно с доставчиците на услуги от авиационния сектор.

Цели на действието: Своевременно въвеждане на препоръките от EAPPRE.

Отговорни за изпълнението:

ГД ГВА

Авиационните субекти

Срок: Постоянен процес.

Резултат: Въвеждане в действие на препоръките на EAPPRE.

Статус: Инициран процес.

4.2.3. OPS.003. Навлизане в пистата за излитане и кацане (RI)

Референтен номер и наименование в EPAS:

MST.014: Include runway incursions in national SSPs

Действие на национално ниво OPS.003.1. Навлизане в ПИК (RI)

В националните показатели и цели за авиационна безопасност са включени заплахи от навлизане в ПИК (RI) и идентифициране на причинноследствените връзки. Участниците следва да обработват информацията относно заплахи от RI и предприемат действия за намаляване на риска. ГД ГВА следи броя и нивото на риска от събитията на RI, определя



необходимите действия, като част от националното управление на този риск и оценява начина, по който заинтересованите страни разглеждат и обработват заплахите от RI.

Цели на действието: Намаляване на риска от неразрешено навлизане на ПИК.

Отговорни за изпълнението:

ГД ГВА по отношение на управлението на риска и надзора на организациите на национално ниво.

Авиационните субекти обработват и управляват рисковете по отношение на своята дейност.

Срок: Постоянен процес.

Резултат: Събитията, свързани с RI и техните причинноследствени връзки са включени в националните индикатори и се управляват чрез системите за управление на безопасността на ГД ГВА и на авиационните субекти.

Статус: Инициран процес.

Действие на национално ниво OPS.003.2. Навлизане в ПИК (RI)

ГД ГВА анализира препоръките от Европейския план за действие за предотвратяване на неотORIZираните навлизания в ПИК - EAPPRI (European Action Plan for Prevention of Runway Incursions) и ги прилага в сътрудничество с организациите и доставчиците на авиационни услуги.

Цели на действието: Въвеждане в действие на препоръките от EAPPRI в кратки срокове.

Отговорни за изпълнението:

ГД ГВА

Авиационните субекти

Срок: Постоянен процес.

Резултат: Въвеждане в действие на препоръките на EAPPRI.

Статус: Инициран процес.

4.2.4. OPS.004. Сблъсък по време на полет (Mid-air collisions - MAC)

Референтен номер и наименование в EPAS:

MST.010: Include MACs in national SSPs

Действие на национално ниво OPS.004.1. Сблъсък по време на полет (Mid-air collisions)



В националните показатели и цели за авиационната безопасност са включени заплахите от сблъсък по време на полет и идентифициране на причинноследствените връзки. Авиационните организации, чрез системите за управление на безопасността, следва да обработват информацията, относно заплахите от МАС и предприемат действия за намаляване на риска. ГД ГВА постоянно следи данните предоставени от ДАНО за нарушение на минималната сепарация (Separation minima infringement). Следи броя и нивото на риска от събитията на МАС, определя необходимите действия, като част от националното управление на авиационния риск и оценява начина, по който заинтересованите страни разглеждат и обработват заплахите.

Цели на действието: Намаляване на риска от сблъсък по време на полет.

Отговорни за изпълнението:

ГД ГВА по отношение на управлението на риска и надзора на организациите на национално ниво.

Авиационните субекти обработват и управляват рисковете по отношение на своята дейност.

Срок: Постоянен процес.

Резултат: Събитията, свързани с МАС и техните причинно-следствени връзки са включени в националните индикатори и се управляват чрез системите за управление на безопасността на ГД ГВА и на авиационните субекти.

Статус: Инициран процес.

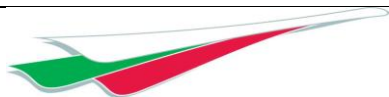
4.2.5. OPS.005. Загуба на сепарация между гражданско и военно ВС

Референтен номер и наименование в EPAS:

MST.024: Loss of separation between civil and military aircraft

Действие на национално ниво OPS.005.1. Загуба на сепарация между гражданско и военно ВС

В националните показатели и цели за авиационната безопасност са включени заплахите от загуба на сепарация между гражданско и военно ВС, и идентифицираните причинно-следствени фактори. Участниците следва да обработват заплахите от такива събития и предприемат действия за намаляване на риска. ГД ГВА постоянно следи данните предоставени от ДАНО за нарушение на минималната сепарация (Separation minima infringement). Следи измененията в нивото на риска при събития свързани със загуба на сепарация, определя необходимите действия, като част от националното управление на авиационния риск и оценява начина, по който заинтересованите страни разглеждат и обработват съответните за плахи.



Цели на действието: Намаляване на риска от загуба на сепарация между гражданско и военно ВС.

Отговорни за изпълнението:

ГД ГВА по отношение на управлението на риска и надзора на организациите на национално ниво.

Авиационните субекти обработват и управляват рисковете в своята дейност.

Срок: Постоянен процес.

Резултат: По-добра координация при експлоатация на военни и граждански ВС.

Статус: Иницииран процес.

4.2.6. OPS.006 Безопасност на земя

Референтен номер и наименование в EPAS:

MST.018: Include ground safety in national SSPs

Действие на национално ниво OPS.006.1. Безопасност на земя

В националните показатели и цели за авиационната безопасност са включени заплахите свързани с наземното обслужване и идентифицираните причинноследствени връзки. Участниците в тези дейности следва да обработват заплахите чрез системите за управление на безопасността и да предприемат действия за намаляване на риска. ГД ГВА следи броя и нивото на риска от събитията, свързани със дейности при наземно обслужване и по перона, определя необходимите действия, като част от националното управление на авиационния риск и оценява начина, по който заинтересованите страни са разглеждат и обработват тези заплахите.

Цели на действието: Намаляване на риска по отношение на наземните дейности.

Отговорни за изпълнението:

ГД ГВА по отношение на управлението на риска и надзора на организациите на национално ниво.

Авиационните субекти обработват и управляват рисковете по отношение на своята дейност.

Срок: Постоянен процес.

Резултат: Събитията, свързани с дейностите по управление на перона НО и техните причинноследствени връзки са включени в националните индикатори и се управляват чрез системите за управление на безопасността на ГД ГВА и на авиационните субекти.



Статус: Иницииран процес.

4.2.7. OPS. 007 Контролиран полет в непосредствена близост до терена (Controlled flight into terrain (CFIT))

Референтен номер и наименование в EPAS:

MST.006: Include CFIT in national SSPs

Действие на национално ниво OPS.007.1

В националните показатели и цели за авиационната безопасност са включени заплахите свързани с контролиран полет в непосредствена близост до терена (Controlled flight into terrain) и идентифициране на причинноследствените фактори. Участниците следва да обработват заплахите от тези събития, чрез системите за управлението на безопасността и да предприемат действия за намаляване на риска. ГД ГВА следи броя и нивото на риска от събитията, свързани контролиран полет в непосредствена близост до терена, определя необходимите действия, като част от националното управление на авиационния риск и оценява начина, по който заинтересованите страни разглеждат, и обработват тези опасности. ДАНО въвеждат и поддържат постоянно действащи предупредителни системи (Safety nets) при предоставяне на аеронавигационно обслужване на въздухоплавателни средства в контролирано въздушно пространство. ГД ГВА следи данните предоставени от ДАНО за нарушаване на минималните безопасни височини.

Цели на действието: Намаляване на риска по отношение на изпълнение на контролиран полет в непосредствена близост до терена.

Отговорни за изпълнението:

ГД ГВА по отношение на управлението на риска и надзора на организациите на национално ниво.

Авиационните субекти обработват и управляват рисковете в своята дейност.

Срок: Постоянен процес.

Резултат: Събитията, свързани с контролиран полет в непосредствена близост до терена и причинноследствените връзки, са включени в националните индикатори и се управляват чрез системите за управление на безопасността на ГД ГВА и на авиационните субекти.

Статус: Иницииран процес.

4.2.8. OPS.008. Огън, дим и изпарения

Референтен номер и наименование в EPAS:

MST.005: Include fire, smoke and fumes in national SSPs



Действие на национално ниво OPS.008.1 Огън, дим и изпарения

В националните показатели и цели за авиационната безопасност са включени заплахите свързани с огън, дим и изпарения във ВС, и идентифициране на причинноследствените връзки. Участниците следва да обработват заплахите от тези събития чрез системите за управление на безопасността и предприемат действия за намаляване на риска. ГД ГВА следи броя и нивото на риска от събитията, свързани с огън, дим и изпарения във ВС, определя необходимите действия като част от националното управление на авиационния риск и оценява начина, по който заинтересованите страни разглеждат и обработват съответните заплахите.

Цели на действието: Намаляване на риска по отношение на огън, дим и изпарения във ВС.

Отговорни за изпълнението:

ГД ГВА по отношение на управлението на риска и надзора на организациите на национално ниво.

Авиационните субекти обработват и управляват рисковете в своята дейност.

Срок: Постоянен процес.

Резултат: Събитията, свързани с огън, дим и изпарения във ВС и причинноследствените връзки са включени в националните индикатори и се управляват чрез системите за управление на безопасността на ГД ГВА и на авиационните субекти.

Статус: Инициран процес.

4.3. Действия по специфични области и ключови заплахи

Раздел 4.3 съдържа действия, определени отделно за всяка област на авиацията. Тези действия са определени въз основа на EPAS и резултатите от процесите по управление на риска за безопасността на въздухоплаването на национално ниво.

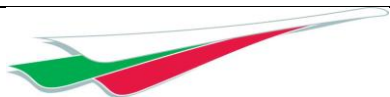
В някои области е установено, че действията в раздели 4.1 и 4.2 покриват ключовите идентифицирани заплахи.

4.3.1. SYS.HE.001 Осигуряване на безопасност при експлоатация на хеликоптери

Референтен номер и наименование в EPAS:

MST.015: Helicopter safety events

Действие на национално ниво HE.001.1



ГД ГВА в партньорство с представители на индустрията, организират ежегодно събития относно безопасната експлоатация на хеликоптери. Материалите на EHEST, IHST, NAA, HeliOffshore или други източници на информация се популяризират от 2014г.

Цели на действието: Повишаване на безопасността при експлоатация на хеликоптери.

Отговорни за изпълнението:

ГД ГВА

Срок: Постоянен процес.

Резултат: Авиационните субекти и ГД ГВА работят заедно с цел повишване на безопасността.

Статус:

4.3.2. OPS. GA. 002. Осигуряване на безопасност в авиацията за общо предназначение (General aviation)

Под авиация за общо предназначение се разбират всички пилотирани въздухоплавателни услуги, с изключение на търговския въздушен транспорт и авиохимически работи. ГД ГВА работи по отношение на безопасността на авиацията с общо предназначение и развлекателната дейност.

Референтен номер в EPAS:

MST.016 Airspace infringement risk in General Aviation

Действие на национално ниво OPS.GA.002.1. Нарушения във въздушното пространство

Понастоящем нарушенията на въздушното пространство (AI - Airspace Infringements) не се явяват като основна заплаха за авиацията с общо предназначение и развлекателна дейност в Р. България. В продължение на няколко години бяха предприети действия за намаляване на свързаните с тях рискове. Събитията на AI и техните нива на риск се наблюдават като част от националното управление на риска за авиационната безопасност.

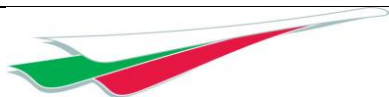
Цели на действието: Намаляване на риска от нарушения във въздушното пространство (AI) и сблъсъци по време на полет (MAC).

Отговорни за изпълнението:

ГД ГВА

Срок: Постоянен процес.

Резултат: Управляван риск от нарушения във въздушното пространство (AI) и сблъсъци по време на полет (MAC)



Статус: Иницииран процес.

4.3.3. SYS.GA.003 Разпространение на съобщения относно безопасността на полетите

Референтен номер и наименование в EPAS:

MST.025 Improve the dissemination of safety messages

Действие на национално ниво SYS.GA.003.1. Разпространение на съобщения за безопасност

Ключов елемент за подобряване на безопасността е обменът на добри практики, чрез използване на различни комуникационни канали. ГД ГВА организира семинари и работни срещи, на които се обсъждат основните рискове и проблемни области.

Цели на действието: Подобряване на разпространението на информация относно безопасността на полетите, като основен системен фактор за безопасност.

Отговорни за изпълнението:

ГД ГВА, АОПА – България, Асоциация на свърхлеката авиация

Срок: Постоянен процес.

Резултат: Ефективен подход базиран на риска при разпространение на информация, отнасяща се до безопасността.

Статус: Иницииран процес.

4.3.4. SYS.GA.004 Политика на справедливост

Референтен номер и наименование в EPAS:

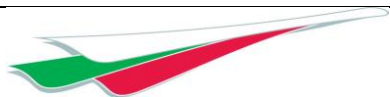
MST.027 Develop Just Culture in GA

Действие на национално ниво SYS.GA.004.1 Политика на справедливост

ГД ГВА насърчава координацията и комуникацията между ГД ГВА, АОПА - България и Асоциация на свърхлеката авиация. Сътрудничеството е едно от средствата за поддържане и укрепване на добрата култура за безопасност и поддържане политика на справедливост при докладване на авиационни събития, чрез създаване на атмосфера на доверие. Тези форми на сътрудничество ще продължават да се развиват.

Цели на действието: Укрепване на политиката на справедливост в авиацията с общо предназначение и развлекателни дейности. Насърчаване поддържането и развитието на атмосфера на доверие, относно докладването по отношение на безопасност.

Отговорни за изпълнението:



ГД ГВА, АОПА – България, Асоциация на свърхлеката авиация

Срок: Постоянен процес.

Резултат: Сътрудничество, насърчаващо създаване на атмосфера на справедливост и добра култура по безопасност.

Статус: Инициран процес.

4.4. Възникващи проблеми

Възникващите проблеми са свързани с опитите да се предвидят проблеми, които могат да представляват заплаха за различни аспекти на въздухоплаването в непосредствено или близко бъдеще. Те често се отнасят до промени в работната среда. Промяната може да бъде свързана с напредъка на технологиите, новите методи на работа, обществените промени или такива явления като изменението на климата. В бъдеще следва да се обръща по-голямо внимание на заплахите, свързани с околната среда в авиацията, и тяхното съвместяване с въпросите на безопасността.

На европейско равнище, ключови целеви области за действия, насочени към подобряване на безопасността, са експлоатацията на дронове, рисковете за сигурността, които засягат безопасността на въздухоплаването, новите бизнес модели, както и нови продукти, системи, технологии и операции.

4.4.1. NBM.001 Нови бизнес модели

Референтен номер и наименование в EPAS:

MST.019: Better understanding of operators' governance structure

Действие на национално ниво NBM. 001.1

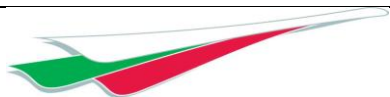
ГД ГВА проучва как лицата на ключови позиции в авиационните организации, вкл. ръководителите по безопасността и отговорните ръководители, изпълняват и възприемат отговорностите, свързани с техните роли. За изпълнението на това се използват и ръководства, изготвени от EASA „Practical Guide: Management of hazards related to new business models of commercial air transport operators”.

Необходимо е взаимодействието с авиационните организации да гарантира, че информацията от новите бизнес модели и свързаните с тях заплахи се обработват чрез вътрешнофирмените СУБ.

Цели на действието: Определяне на въпроси, свързани с новите бизнес модели, оценка и намаляване на рисковете.

Отговорни за изпълнението:

ГД ГВА и авиационните организации



Срок: Постоянен процес.

Резултат: Действие по надзор: Дискусия.

Статус: Иницииран процес.

4.4.2. NPST .002 Нови продукти, системи, технологии и операции

Референтен номер и наименование в EPAS:

MST.020: Loss of radar detection

Действие на национално ниво NPST. 002.1

ГД ГВА гарантира, че препоръките от докладите на EASA се оценяват съвместно с авиационните субекти и се въвеждат във Р. България, където е уместно.

Цели на действието: Контрол върху въвеждането на нови продукти, системи, технологии и операции.

Отговорни за изпълнението:

ГД ГВА

Срок: Постоянен процес.

Резултат: Обсъждане на препоръките и тяхното прилагане, когато е уместно.

Статус: Иницииран процес.