



Република България
Министерство на транспорта и съобщенията

Главна дирекция
ГРАЖДАНСКА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНА АДМИНИСТРАЦИЯ

ОДОБРЯВАМ:

Anelia
Georgieva
Marinova

Digitally signed by Anelia
Georgieva Marinova
Date: 2026.01.21
13:34:48 +02'00'

АНЕЛИЯ МАРИНОВА
Главен директор на ГД ГВА



Министерство на
транспорта и
съобщенията - Главна
дирекция "Гражданска
въздухоплавателна
администрация" рег.
№ 45-09-98/21.01.2026 г.
- TLP - G

ГОДИШЕН ПРЕГЛЕД НА БЕЗОПАСНОСТТА В ГРАЖДАНСКОТО ВЪЗДУХОПЛАВАНЕ НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ПРЕЗ 2024 Г.

Издание 2.0
София, 2026 г.

Съдържание

Въведение.....	4
1. Статистически данни за безопасността.....	5
Статистически данни за обслужените ВС през 2024 г.....	5
2. Обобщен преглед на докладваните събития в гражданското въздухоплаване за 2024 г. .	6
2.1. Брой доклади за събития и брой докладвани събития.....	6
2.2. Преглед на докладваните събития.....	6
2.2.1. Общ преглед на събитията	6
2.2.2. Преглед на събитията в категориите с висок риск.....	9
2.2.2.1. Събития в категория CFIT	10
2.2.2.2. Събития в категория MAC	10
2.2.2.3. Събития в категория RI	11
2.2.2.4. Събития в категория LOC-I.....	12
2.2.2.5. Събития в категория RE	12
2.2.3. Преглед на останалите категории авиационни събития.....	12
2.2.3.1. Събития, свързани с летищното и наземното обслужване	12
2.2.3.1.1. Събития в категория ADRM	12
2.2.3.1.2. Събития в категория RAMP	13
2.2.3.1.3. Събития в категория GCOL.....	14
2.2.3.1.4. Събития в категория BIRD.....	15
2.2.3.1.5. Събития в категория WILD	16
2.2.3.1.6. Събития в категория FUEL	17
2.2.3.2. Преглед на безопасността по летища.....	17
2.2.3.3. Събития, свързани с летателната годност на граждански ВС	23
2.2.3.3.1. Събития в категория SCF-NP	23
2.2.3.3.2. Събития в категория SCF-PP.....	23
2.2.3.4. Преглед на авиационни събития, пряко свързани с летателната годност	24
2.2.3.5. Предприети действия по компетентност от ГД ГВА.....	28
2.2.3.6. Събития, свързани с осигуряването на аеронавигационно обслужване	29
2.2.3.6.1. Събития в категория ATM: ATM/CNS.....	29
2.2.3.6.2. Събития в категория NAV.....	30
2.2.3.7. Събития, свързани със сигурността	31
2.2.3.7.1. Събития в категория SEC	31
2.2.3.7.2. Предприети мерки по отношение събитията с БЛС	34
2.2.3.8. Авиация с общо предназначение.....	34

2.2.3.8.1. Авиационни произшествия (АП) и сериозни инциденти (СИ).....	34
3. Заключение.....	35
3.1. Летателна експлоатация и авиационни оператори	35
3.1.1. Тенденции по категории класифицирани събития като инциденти през 2024 г. .	36
3.2. Летателна годност	36
3.3. Летища.....	37
3.4. Аеронавигационно обслужване	38
3.5. Безпилотни летателни системи	38
3.6. Обобщени изводи	39
4. Препоръки	39
Списък на съкращенията.....	43
Използвани източници	44

Въведение

Настоящият Годишен преглед на безопасността в гражданското въздухоплаване на Република България за 2024 г. е изготвен от Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ (ГД ГВА) в изпълнение на чл. 13, параграф 11 от Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 година за докладване, анализ и последващи действия във връзка със събития в гражданското въздухоплаване и в съответствие с изискванията на чл. 25 във връзка с чл. 18 на Наредба № 376/2021 г. за докладване, анализ и последващи действия във връзка със събития в гражданското въздухоплаване.

Годишният преглед на безопасността включва:

1. Статистически данни за безопасността;
2. Общ преглед на безопасността и преглед по категории и класове събития с включена обобщена информация за видовете събития и друга свързана с безопасността информация, докладвана чрез националните системи за задължително и доброволно докладване на Република България. Последните са определени в Наредба 376/2021 година за докладване, анализ и последващи действия във връзка със събития в гражданското въздухоплаване и се отнасят до задължително докладване (чл. 8) и доброволно докладване (чл. 10).
3. Тенденциите, наблюдавани по отношение на безопасността;
4. Информация за предприетите действия във връзка с безопасността;
5. Закljučения;
6. Препоръки.

За Годишния преглед са използвани доклади за събития в гражданското въздухоплаване, докладвани в Европейския портал за докладване на събития „Aviation Safety Reporting“ (активен 24/7/365 и свободно достъпен на адрес <https://e2.aviationreporting.eu/reporting>) и данни от мониторинговите доклади за състоянието на безопасността през 2024 г., изготвени от въздухоплавателните организации със системи за управление на безопасността (СУБ) [3]. Всяко от тези събития е проверено, анализирано и класифицирано по степен на риска, и не съдържа лични данни по смисъла на чл. 13 от Регламент (ЕС) № 376/2014. Годишният преглед на безопасността също не съдържа лични данни.

През последните години авиационната индустрия функционира в изключително динамична и предизвикателна среда, подложена на значителен икономически натиск и липса на достатъчно на брой квалифициран персонал. Тези условия изискват от операторите и въздухоплавателните организации максимално ефективно използване на наличните ресурси с цел осигуряване, както на конкурентоспособност, така и на високо ниво на безопасност. В същото време, ресурсите на ГД ГВА се насочват към поддържане на необходимото ниво на безопасност на операциите въз основа оценка на риска и висока степен на съответствие с международните стандарти, включително с изискванията на европейското и националното законодателство.

В рамките на своите правомощия и компетенции, усилията на ГД ГВА са приоритетно насочени към осигуряване на приемливо ниво на безопасност чрез постоянен надзор над авиационните субекти, съгласно регулаторните изисквания.

Главен приоритет за ГД ГВА през 2024 г. беше упражняването на контрол и надзор по осигуряването на безопасност в гражданското въздухоплаване, изразяващ се в:

- насърчаване и проследяване дали авиационните оператори своевременно докладват авиационните събития и вписването им в рамките на 72 часовия срок в системата за задължително докладване на авиационни събития ECCAIRS 2, своевременно

предприемане на коригиращи действия и намаляване на риска, обобщение на събраната информация, идентифициране на основните рискове и предприемане на мерки за тяхното отстраняване / намаляване.

- осигуряването на безопасна среда за наземния авиационен персонал и пътниците при предоставяне на услуги на международните летища. Особено внимание беше отделено на нормалното функциониране на летищната инфраструктура, наземното обслужване, техническите средства. Всички действия бяха предприети в съответствие със стандартизираните добри практики на авиационната индустрия в Европейския съюз, както и с препоръките на ICAO.
- упражняването на ефективен надзор върху поднадзорните организации – авиационни оператори, организации за управление поддържането на постоянна летателна годност (Part-CAMO), организации за техническо обслужване (Part-145) и одобрени организации за обучение. Особено внимание е отделено на оценяването на качеството и пълнотата на докладваната информация от тези организации, както и на проследяването на предприетите от тях коригиращи и превантивни действия за смекчаване на риска.

Важен акцент през периода са извършените ACAM инспекции на въздухоплавателни средства, чрез които се осъществява пряк контрол върху поддържането на летателната годност и техническото състояние на въздухоплавателните средства. Всички действия при отстраняване на констатирани несъответствия са предприети в съответствие с добрите практики на авиационната индустрия в Европейския съюз, както и с препоръките на ICAO, с цел поддържане на високо ниво на авиационна безопасност.

През отчетния период се затвърди практиката за прилагане на проактивен, ориентиран към данните подход в управлението на безопасността в областта на летателната годност. Това бе резултат от съвместните усилия на отдел „Летателна годност и лицензиране“ и поднадзорните организации – ОУППЛГ и ОТО, насочени към подобряване на културата на безопасност и ефективното използване на информацията от системата за докладване на събития.

Качественото разследване на авиационните събития и задълбоченият анализ на данните позволиха навременното откриване на несъответствия с действащите регулации и идентифициране на повтарящи се технически проблеми. Това от своя страна даде възможност за предприемане на адекватни коригиращи действия, за смекчаване на риска и за насочване на надзора към критичните области.

Статистическото обобщаване на събраната информация подпомогна очертаването на основните рискове и тенденции, като анализът обхваща авиационните събития, инциденти и сериозни инциденти, свързани с летателната годност на въздухоплавателните средства с българска регистрация за календарната 2024 г. Целта е да се формулират ефективни мерки за по-нататъшно повишаване на безопасността и за подобряване на процесите по техническа поддръжка и управление на летателната годност.

1. Статистически данни за безопасността

Статистически данни за обслужените ВС през 2024 г.

По данни от ДП РВД през 2024 г. са обслужени общо 1 076 066 бр. ВС (при 997 061 бр. обслужени ВС през 2023 г.). Увеличението спрямо 2023 г. е 8 %. Разпределението на бройките по месеци е представено в *Таблица 1*.

Таблица 1.

Год./месец	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	ОБЩО
2023 г.	60 396	53 690	63 183	74 126	85 422	98 027	110 946	111 905	102 856	95 154	70 832	70 524	997 061
2024 г.	69 169	65 105	74 532	79 260	96 059	106 491	116 551	113 691	109 592	94 445	75 433	75 738	1 076 066
24/23 Δ,%	+14.5	+21	+18	+7	+12.5	+8.6	+5.1	+1.6	+6.5	-0.7	+6.5	+7.4	+8

През 2024 г. продължава да се наблюдава положителната тенденция за увеличение на трафика, както и по-голямото нарастване на броя полети в началото на годината и по време на летния сезон, когато традиционно се наблюдава най-големия трафик спрямо останалото време на годината.

2. Обобщен преглед на докладваните събития в гражданското въздухоплаване за 2024 г.

2.1. Брой доклади за събития и брой докладвани събития

През 2024 г. чрез Европейския портал <https://e2.aviationreporting.eu/> към българската база данни за събития са подадени общо 2716 бр. доклади за събития в гражданското въздухоплаване с участието на български въздухоплавателни средства (ВС) в България и в чужбина и с участието на чуждестранни ВС в българското въздушното пространство и прилежащите му териториални води. За сравнение, през предходната 2023 година са подадени общо 2488 бр. доклади за събития. От тях са идентифицирани съответно **2532 бр.** събития за 2024 г. и 2244 бр. събития за 2023 г.

2.2. Преглед на докладваните събития

Този раздел обхваща преглед на събитията по домейни, категории и класове. Първо е направен обобщен преглед на събитията. След това са разгледани и анализирани събитията, попадащи в петте категории събития с висок риск. Накрая на раздела са разгледани събитията в останалите категории от Таблица 3.

2.2.1. Общ преглед на събитията

В Таблица 2 е представена обобщена информация за събитията, реализирани за периода 2020-2024 г. по клас на събитието.

В Таблица 3 са представени данни за събитията, реализирани в периода 2000-2024 г. по категории събития, като брой в абсолютна стойност и като процентен дял на събитията във всяка от категориите спрямо общия брой за съответната календарна година. В таблицата са включени и данни за относителната промяна 2023/2024 Δ в % (увеличение със знак „+“ или намаление със знак „-“) на дела на събитията във всяка от категориите спрямо предходната година.

Таблица 2.

Година/ Брой събития – общ и по класове	2020	2021	2022	2023	2024
Общ брой събития	1471	1314	2387	2244	2532
Брой ав. произшествия (АП)	5	1	1	5	5

Брой сериозни инциденти (СИ)	6	3	2	2	3
Брой инциденти (И)	128	374	675	837	327
Брой събития, имащи отношение към безопасността без да са инциденти (НИ)	836	192	645	484	470
Брой събития без въздействие върху безопасността (БВ)	310	382	1047	1413	1713
Брой събития клас „Наблюдение“	186	362	17	29	14
Брой събития в неопределен клас (Н)	0	0	0	0	0

Таблица 3.

Бр. събития годишно, по категории, дял в % на събитията в дадена категория спрямо общия и динамика Δ		2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Общ брой		1471	1314	2387	2770	2532
ATM: ATM/CNS	Брой	362	410	396	266	296
	Дял, %	25.17	31.20	16.59	9.60	11.69
	24/23 Δ, %	+0.10	13.26	+81.66	-32.83	+10.68
BIRD: Birdstrike	Брой	107	176	385	377	451
	Дял, %	8.28	13.39	16.13	13.61	17.81
	24/23 Δ, %	-40.55	+64.49	+118.75	-2.08	+17.87
SCF-NP: System/Component failure or malfunction [non-powerplant]	Брой	97	100	185	227	227
	Дял, %	7.51	7.61	7.75	8.19	8.96
	24/23 Δ, %	-20.49	+3.09	+85.00	+22.70	0
MED: Medical	Брой	55	65	107	183	193
	Дял, %	4.26	4.98	4.48	6.61	7.62
	24/23 Δ, %	-49.07	+18.18	+64.61	+71.03	+5.32
ADRM: Aerodrome	Брой	14	45	59	72	71
	Дял, %	1.08	3.42	2.47	2.60	2.46
	24/23 Δ, %	-65.00	+221.42	+31.11	+22.03	-1.40
RAMP: Ground Handling	Брой	14	31	44	76	75
	Дял, %	1.08	2.36	1.84	2.74	2.96
	24/23 Δ, %	-63.16	+121.43	41.93	+72.73	-1.32
SEC: Security related	Брой	158	307	775	1037	684
	Дял, %	12.26	23.36	32.47	37.44	27.01

	24/23 Δ, %	+351	+139.84	+152.44	+33.80	-41.02
CFIT: Controlled flight into terrain	Брой	1	3	1	2	2
	Дял, %	0.08	0.23	0.04	0.07	0.07
	24/23 Δ, %	+100	+66.67	-66.67	+100	0
MAC: Airprox/ ACAS alert/ loss of separation/ (near) midair collisions	Брой	11	10	18	33	27
	Дял, %	0.85	0.76	0.75	1.19	0.93
	24/23 Δ, %	-59.25	-10	+80.00	+83.33	-20.00
WSTRW: Windshear or thunderstorm	Брой	13	14	49	42	54
	Дял, %	1.00	1.06	2.05	1.51	
	24/23 Δ, %	-48.00	+7.69	+250	-14.29	+25.00
WILD: Collision Wildlife	Брой	10	22	55	52	30
	Дял, %	0.77	1.67	2.30	1.88	
	24/23 Δ, %	-44.44	+120	+150	-5.45	-53.66
SCF-PP: powerplant failure or malfunction	Брой	15	35	65	85	61
	Дял, %	1.16	2.66	2.72	3.07	
	24/23 Δ, %	+193.75	+133.33	+85.71	+30.77	-32.87
RI: Runway incursion - vehicle, aircraft or person	Брой	3	5	6	13	9
	Дял, %	0.23	0.38	0.25	0.47	
	24/23 Δ, %	-76.92	+66.67	+20.00	+116.67	-36.36
NAV: Navigation error	Брой	8	26	69	24	73
	Дял, %	0.62	1.97	2.89	0.87	
	24/23 Δ, %	-33.33	+225	+165.38	-65.23	
F-NI: Fire/smoke (non-impact)	Брой	2	4	7	6	8
	Дял, %	0.15	0.30	0.29	0.22	
	24/23 Δ, %	-71.83	+100.00	+75.00	-14.29	
TURB: Turbulence encounter	Брой	3	3	9	13	6
	Дял, %	0.23	0.23	0.38	0.47	
	24/23 Δ, %	-50.00	0	+200.00	+44.44	+101.03
ARC: Abnormal runway contact	Брой	0	1	3	6	9
	Дял, %	0	0.07	0.13	0.22	0.31
	24/23 Δ, %	-100	+100	+200.00	+100.00	+40.00
FUEL: Fuel related	Брой	7	4	12	27	13
	Дял, %	0.54	0.30	0.50	0.97	
	24/23 Δ, %	+40.00	-42.86	+200.00	+125.00	-70.00
LOC-I: Loss of control - inflight	Брой	1	1	0	4	2
	Дял, %	0.08	0.08	0	0.14	
	24/23 Δ, %	-66.67	0	-100.00	-	-66.67
RE: Runway excursion	Брой	2	0	1	1	3
	Дял, %	0.15	0	0.04	0.04	
	24/23 Δ, %	-33.33	-100	+100	0	+100.00

GCOL: Ground Collision	Брой	11	7	11	23	32
	Дял, %	0.85	0.53	0.46	0.83	0.11
	24/23 Δ, %	+450	-57.14	+57.14	+109.09	+32.73
LALT: Low altitude operations	Брой	2	0	1	2	1
	Дял, %	0.15	0	0.04	0.07	0.03
	24/23 Δ, %	0	-100.00	-	+100	-66.67
OTHR: Other	Брой	81	36	129	199	169
	Дял, %	6.28	0.03	5.40	7.18	6.67
	24/23 Δ, %	-69.32	-55.55	+258.33	+54.26	+16.30

Легенда:



- Категория събития с висок риск според ИКАО¹

2.2.2. Преглед на събитията в категориите с висок риск

В петте наблюдавани от ИКАО категории събития с висок риск, а именно:

- Категория CFIT (Controlled Flight Into Terrain)
- Категория MAC (Mid-air Collision)
- Категория RI (Runway Incursion)
- Категория LOC-I (Loss of control – inflight)
- Категория RE (*Runway Excursion*),

през 2024 г. са реализирани:

- Общо 3 бр. авиационни произшествия (2 бр. в категория LOC-I и 1 бр. в категория RE), което е с 1 бр. по-малко (-28%) в сравнение с 2023 г., когато има 4 бр. авиационни произшествия (2 бр. в категория CFIT и 2 бр. в категория LOC-I);
- Общо 1 бр. сериозен инцидент (в категория MAC) (-66%) при 2 бр. за 2023 г.;
- Общо 23 бр. инцидента (1 бр. в CFIT – свързан с активиране на аларма за опасно сближение с терена; 14 бр. в MAC; 6 бр. в RI; 2 бр. в RE), при 14 бр. за 2023 г. Отчетеното увеличение е 48.65 %.
- През 2024 г. са реализирани общо 2 бр. събития, свързани с нерегламентирано навлизане в ПИК (RI) по причина издаване на неправилни инструкции от ръководителя на полети.
- Няма събития без въздействие върху полета (НИ), при 4 бр. за 2023 г.;
- Общо 15 бр. събития без влияние върху безопасността през 2024 г., при 29 бр. за 2023 г. Отчетеното намаление е с 63.64 %.

Броят събития по класове за петте категории с висок риск за 2024 г. е представени в Таблица 4.

Таблица 4.

Категория/клас	АП	СИ	И	НИ	БВ	Общ брой
CFIT	0	0	1	0	1	2

¹ Глобален план за безопасност в гражданското въздухоплаване за периода 2023-2025 г. -

<https://www.icao.int/safety/GASP/Pages/GASP-Library.aspx?RootFolder=%2Fsafety%2FGASP%2FGASP%20Library%2FRegional%20aviation%20safety%20plans&FolderCTID=0x012000CB1FBF4BDF240B488B432FE9B62CB674&View=%7B33629AF7%2D134D%2D492E%2DB999%2D18B10616933F%7D>

Library.aspx?RootFolder=%2Fsafety%2FGASP%2FGASP%20Library%2FRegional%20aviation%20safety%20plans&FolderCTID=0x012000CB1FBF4BDF240B488B432FE9B62CB674&View=%7B33629AF7%2D134D%2D492E%2DB999%2D18B10616933F%7D

MAC	0	1	14	0	12	27
RI	0	0	6	0	3	9
LOC-I	2	0	0	0	0	2
RE	1	0	2	0	0	3
Общ брой	3	1	23	0	15	43

2.2.2.1. Събития в категория CFIT

През 2024 г. няма произшествия в категория CFIT. През 2023 г. са реализирани 2 бр. произшествия. Делът на събитията в тази категория по отношение на общия брой събития за 2024 г. е 0.07 %. Събитията са общо 2 бр., 1 бр. от които е инцидент, близък до сблъсък на въздухоплавателно средство със земята в условията на управляван полет (near CFIT), свързани с твърде бързо снижение, при което се получава предупреждение за опасно сближение с терена. Инцидентът е с ВС с българска регистрация и е реализиран извън FIR-SOF. Второто събитие в тази категория е без въздействие върху безопасността и е свързано с активиране на GPWS аларма за опасно сближение с терена.

2.2.2.2. Събития в категория MAC

За 2024 г. в категория MAC са реализирани общо 27 бр. събития, както следва:

- Сериозен инцидент с принос на органа за ОВД – 1 бр. нарушение на минимумите за сепарация при използване на обзорна система за ОВД;
- Инциденти – 14 бр., вкл. 1 голям инцидент с принос на органа за ОВД. 3 бр. от инцидентите са извън FIR-SOF; 1 бр. инцидент е реализиран поради неспазване на договора за взаимодействие с Турция. 2 бр. са от типа TCAS RA. 1 бр. инцидент е вследствие объркване на позивни и последващо ускоряване на едното ВС, довело до нарушение на минимумите за сепарация с другото участващо ВС.
- Събития без въздействие върху безопасността – 12 бр., 4 бр. от които са с участието на ВС с българска регистрация извън FIR-SOF.

Спрямо преходната 2023 г., за 2024 г. се отчита намаление на дела на събитията в категория MAC с 20 %. Броят на сериозните инциденти намалява – от 2 бр. за 2023 г. на 1 бр. за 2024 г. Наблюдава се увеличение на инцидентите в тази категория с 54.54 % спрямо 2023 г.

За сравнение, през 2023 г. в българската база данни са докладвани общо 32 бр. събития в категория MAC. Освен тях в Европейския централен регистър е идентифициран още 1 доклад за събитие – инцидент от типа TCAS RA, реализиран във FIR-SOF, с участието на ВС с чуждестранна регистрация и недокладван към българската база данни. С него общият брой събития в тази категория за 2023 г. става общо 33 бр.

Статистическите данни са представени в Таблица 5.

Таблица 5.

Категория: MAC	Общ брой събития в кат. MAC	Бр. събития по класове			
Година		Сериозни инциденти (СИ)	Инциденти (И)	Събития, имащи отношение към безопасността без да са инциденти (НИ):	Събития без въздействие (БВ) върху безопасността
2023	33	2	8	0	23
2024	27	1	14	0	12
24/23 Δ, %	-20.00	+66.67	+54.54	0	+62.86
Дял от общия бр. събития за 2024 г., %	1.07	0.04	0.55	0	0.47
Дял от общия бр. събития в кат. MAC за 2024 г., %		3.70	51.85	0	44.44

2.2.2.3. Събития в категория RI

През 2024 г. са докладвани общо 9 бр. събития в категория RI. За сравнение, през 2023 г. са докладвани общо 13 бр. събития. Намалението на броя на тези събития е с 36.36 %. Делът на инцидентите представлява 66.67 % от събитията в тази категория. Статистическите данни са представени в Таблица 6.

Таблица 6.

Категория: RI	Общ брой събития	Бр. събития по класове		
Година		Инциденти (И)	Събития, имащи отношение към безопасността без да са инциденти (НИ):	Събития без въздействие (БВ) върху безопасността
2023	13	5	2	6
2024	9	6	0	3
24/23 Δ, %	-36.36	-18.18	-200	-66.67
Дял от общия бр. събития за 2024 г., %	0.36	0.23	0	0.12
Дял от общия бр. събития в кат. RI за 2024 г., %		66.67	0	33.33

Класификацията на събитията в тази категория, докладвани през 2024 г. е, както следва:

- Инциденти (И): 7 бр., от които:
 - 3 бр. нерегламентирани навлизания в ПИК, 1 бр. с участието на 2 камиона; 2 бр. са нерегламентирано пресичане на точката за изчакване с участието на ВС с българска регистрация, от които 1 бр. извън FIR-SOF;

- 2 бр. събития, свързани с нерегламентирано навлизане в ПИК (RI) по причина издаване на неправилни инструкции от ръководителя на полети;
- Събития без въздействие (БВ) върху безопасността: 3 бр., от които:
 - 2 бр. нерегламентирано навлизане в пътека за рулиране.

2.2.2.4. Събития в категория LOC-I

През 2024 г. има 2 бр. докладвани събития (произшествия) в категория LOC-I, докато през 2023 г. са докладвани 4 бр. събития, от които 2 бр. произшествия.

2.2.2.5. Събития в категория RE

През 2024 г. в категория RE (излизане от ПИК) са реализирани 3 бр. събития. за сравнение, през 2023 г. е реализирано 1 бр. събитие - инцидент с участието на тестово БЛС по време на рулиране.

2.2.3. Преглед на останалите категории авиационни събития

2.2.3.1. Събития, свързани с летищното и наземното обслужване

2.2.3.1.1. Събития в категория ADRM

Броят на реализираните и докладвани събития в категория ADRM за 2024 г. е 71 бр., при 72 бр. за 2023 г. От тях най-голям дял представляват събитията без въздействие върху безопасността. Броят на инцидентите в тази категория за 2024 г. е 1 бр., при 2 бр. за 2023 г., като формира 1.42 % от дела на събитията в тази категория. Статистическите данни са представени в Таблица 7.

- През 2024 г. няма произшествия в тази категория, докато през 2023 г. има реализиран 1 бр. произшествие (при срутване на ръкава се поврежда вратата на ВС). И през двете години няма сериозни инциденти в кат. ADRM.
- Инциденти (И): 3 бр. - 1 бр. отказ на операционните системи на летище София и 2 бр. изтегляне на ВС от ръкав без разрешение от ръководителя на полети.
- Събития, имащи отношение към безопасността без да са инциденти (НИ): 1 бр. нанесена щета на ВС от хангарната инфраструктура.
- Събития без въздействие върху безопасността – 63 бр.

Таблица 7.

Категория: ADRM	Общ брой събития в катег. ADRM	Бр. събития по класове					
		Произшествия (АП):	Сериозни инциденти (СИ)	Инцидент и (И)	Събития, имащи отношение към безопасността без да са инциденти (НИ):	Събития без въздействие (БВ) върху безопасността	Събития клас „Наблюдение“
2023	72	1	0	2	38	30	1

2024	71	0	0	3	1	63	4
24/23 Δ, %	-2.81	-200	0	-66.67	-189.74	+72.34	+120
Дял от общия бр. събития за 2024 г., %	2.43	0	0	0.03	0.03	2.22	0.14
Дял от общия бр. събития в кат. ADRM за 2024 г., %		0	0	1.42	1.42	91.42	5.71

2.2.3.1.2. Събития в категория RAMP

Броят на реализираните и докладвани събития в категория RAMP за 2024 г. е 75 бр., което е с 1.32 % по-малко в сравнение с 2023 г. Запазва се тенденцията за намаляване дела на инцидентите в тази категория - от 19 бр. през 2023 г. на 17 бр. за 2024 г. Спадът на инцидентите е с 11.11 %. Броят на събитията без въздействие върху безопасността е увеличен от 31 бр. през 2023 г. на 54 бр. през 2024 г. (55.81 % увеличение).

Класификацията на събитията в категория RAMP е представена в Таблица 8. От тях за 2024 г. са реализирани 17 бр. инциденти, както следва:

- 9 бр. инцидента при наземно обслужване са с нанесена щета на ВС;
- 6 бр. инцидента, свързани с оставен отворен панел на GPU, 3 бр. от които са с нанесена щета на ВС;
- 1 бр. сблъсък между пътническа стълба и полукрило на ВС с нанесена щета на ВС;
- 1 бр. инцидент, свързан с нараняване на член на персонала при наземно обслужване;
- 1 бр. неволно освобождаване на аварийна пързалка на ВС.

Таблица 8.

Категория: RAMP	Общ брой събития в катег. RAMP	Бр. събития по класове			
		Инциденти (И)	Събития, имащи отношение към безопасността без да са инциденти (НИ):	Събития без въздействие (БВ) върху безопасността	Събития клас „Наблюдение“
Година					
2023	76	19	24	31	2
2024	75	17	3	54	1
24/23 Δ, %	-1.32	-11.11	-153.84	+55,81	-66,67
Дял от общия бр. събития за 2024 г., %	2.96	0.67	0.12	2.13	0.04
Дял от общия бр. събития в кат. RAMP за 2024 г., %		22.67	4.00	72.00	1.33

2.2.3.1.3. Събития в категория GCOL

За 2024 г. в категория GCOL са реализирани общо 32 бр. събития при 23 бр. за 2023 г. (Таблица 9). От тях има 1 бр. авиационно произшествие, 20 бр. инциденти, 3 бр. събития имащи отношение към безопасността без да са инциденти и 8 бр. събития без въздействие върху безопасността (БВ). Няма сериозни инциденти. Общият брой събития в тази категория за 2024 г. е нараснал с близо 33 % спрямо предходната година и представлява приблизително 1 % от общия брой събития за годината. Инцидентите формират 62.50 % от събитията в тази категория.

- Инциденти за 2024 г.
 - 8 бр. инциденти с наземно транспортно средство пресичащо пътя на рулиращо ВС;
 - 1 бр. сблъсък на краищата на полукрилата на 2 ВС, едното от тях с българска регистрация, извън FIR-SOF;
 - 1 бр. избутване на ВС в грешна посока, при което то се оказва в близост и се забавя рулирането на 2 бр. ВС;
 - 1 бр. инцидент с 2 ВС в опасна близост помежду си;
 - 1 бр. събития, свързани с jet blast в опасна близост до друго ВС;
 - 1 бр. отклонение от инструкция по КВД;
 - 2 бр. прекратено рулиране поради наличие на наземно транспортно средство на пътеката за рулиране;
 - 1 бр. колапс на ръкава.
 - 1 бр. нанесена щета на ВС при сблъсък с наземно транспортно средство.

Таблица 9.

Категория: GCOL	Общ брой събития в катег. GCOL	Бр. събития по класове				
		Авиационни произшествия (АП)	Инциденти (И)	Събития, имащи отношение към безопасността без да са инциденти (НИ):	Събития без въздействие (БВ) върху безопасността	Събития клас „Наблюдение“
2023	23	0	19	3	1	0
2024	32	1	20	3	8	0
24/23 Δ, %	+32.73	+200	+5.13	0	+160	0
Дял от общия бр. събития за 2024 г., %	1.11	0.04	0.69	0.10	0.31	0
Дял от общия бр. събития в кат. GCOL за 2024 г., %		3.12	62.50	9.37	28.12	0

2.2.3.1.4. Събития в категория BIRD

По отношение на събитията в категория BIRD съгласно посочените в Таблица 10 обобщени статистически данни, се наблюдава следното:

- Докладвани са общо 451 бр. събития в категория BIRD за 2024 г., което представлява 17.81 % от общия брой докладвани събития за 2024 г. За сравнение, за 2023 г. са докладвани общо 377 бр.
- През 2024 г. се запазва тенденцията от предходните няколко години и няма произшествия, сериозни и значителни инциденти в категория BIRD.
- Делът на инцидентите спрямо общия брой събития в категория BIRD за 2024 г. е 5.54 %, докато за 2023 г. е 41.11 %.
- Що се отнася до броя събития в категория BIRD, реализирани с участието на ВС с българска регистрация, за 2024 г. този брой е 75, от които 7 бр. инциденти, при 78 бр. за 2023 г.(при 33 бр. инциденти), т. е. за 2024 г. се отчита значително намаление на инцидентите с ВС с българска регистрация при удари с птици спрямо предходната 2023 г.
- И за двете години се запазва тенденцията за най-голям дял (42.13 %) на събитията в категория BIRD, реализирани на Летище София (LBSF), следван от Летище Бургас (LBBG) с 30.38 % и Летище Варна (LBWN) с 11.53 %, а най-малко (под 2 %) са на Летище Пловдив (LBDP) и Летище Горна Оряховица (LBGO).
- За LBGO за 2024 г. и за 2023 г. няма регистрирани удари с птици.

Таблица 10.

Категория: BIRD	Година:	Общо:	Бр. събития по локации – общо и по класове					
			LBSF	LBBG	LBWN	LBDP	LBGO	Извън FIR- SOF
Общ брой събития	2023	377	171	111	35	6	0	54
	2024	451	190	137	52	6	0	66
	24/23 Δ, %	+17.87	+10.52	+20.97	+39.08	0	0	+20.00
	2023	Дял в кат. BIRD по локации, %	45.36	29.44	9.28	1.59	0	14.32
	2024		42.13	30.38	11.53	1.33	0	14.63
Бр. инциденти (И)	2023	155	73	33	19	0	0	28
	2024	25	15	1	1	0	0	8
	24/23 Δ, %	-144.44	-131.82	-188.23	-180.00	0	0	-111.11
Дял на И спрямо общия бр. събития в категорията, %	2023	41.11	45.36	29.44	9.28	0	0	7.43
	2024	5.54	7.89	30.38	11.53	0	0	1.77

Бр. събития, имащи отношение към безопасността без да са инциденти (НИ)	2023	201	94	60	19	4	0	24
	2024	406	171	133	50	3	0	49
	24/23 Δ, %	+67.54	+58.11	+75.65	+89.86	-28.57	0	+68.49
Бр. събития без въздействие (БВ) върху безопасността	2023	6	1	4	1	0	0	0
	2024	21	4	2	1	3	0	11
	24/23 Δ, %	+111.11	+120.00	-66.67	0	+200	0	+200

2.2.3.1.5. Събития в категория WILD

По отношение на **събитията в категория WILD** съгласно посочените в Таблица 11 обобщени статистически данни от портала Essairs се наблюдава следното:

- За 2024 г. в тази категория са реализирани общо 30 бр. събития, 2 бр. от които са извън FIR-SOF.
- Реализираните събития в тази категория и за двете години предимно без въздействие (БВ) върху безопасността и без въздействие върху полета (НИ). Няма събития от клас „Наблюдение“. За 2024 г. има 2 бр. инциденти.
- За 2024 г. се наблюдава спад с 53.66 % на броя събития в тази категория спрямо предходната година. Тази тенденция е валидна за всичките 5 бр. международни летища.
- Почти половината от събитията са реализирани на LBGO, където са наблюдавани и прогонвани сърни и кучета в близост до летателното поле. За LBGO намалението на броя на събитията за 2024 г. е с 60 %.
- На LBSF най-често са забелязвани котки и таралежи в близост до летателното поле.

Таблица 11.

Категория: WILD	Година:	Общо:	Бр. събития по локации – общо и по класове				
			LBSF	LBBG	LBWN	LBDP	LBGO
Общ брой събития	2023	52	15	1	8	0	28
	2024	30	7	3	2	1	15
	24/23 Δ, %	-53.66	-72.73	+100	+120	+200	-60.46
Дял в кат. WILD от общия бр., %	2023	1.88	0.54	0.04	0.29	0	1.01
	2024	1.00	0.24	1.00	0.07	0.03	0.52
Бр. инциденти	2023	1	0	0	1	0	0
	2024	2	1	0	1	0	0
	2023	9	2	1	3	0	3

Бр. събития, имащи отношение към безопасността без да са инциденти (НИ)	2024	2	0	0	1	0	1
	24/23 Δ, %	-127.3	-66.67	-100	-200	0	-100
Бр. събития без въздействие (БВ) върху безопасността	2023	39	11	0	5	0	23
	2024	26	5	3	1	1	15
	24/23 Δ, %	-40.00	-75	+200	-133	+200	-2.10

2.2.3.1.6. Събития в категория FUEL

За 2024 г. в категория FUEL са реализирани и докладвани общо 13 бр. събития, от които 1 бр. сериозен инцидент с изтичане на гориво и затова се споменава и в категория FUEL) и 1 бр. инцидент (запушване на горивната система). Статистическите данни са представени в Таблица 12. Най-голям дял (61.54 %) от събитията в тази категория са без въздействие върху безопасността.

Таблица 12.

Категория: FUEL	Общ брой събития в катег. FUEL	Бр. събития по класове				
		Сериозен инцидент (СИ)	Инциденти (И)	Събития, имащи отношение към безопасността без да са инциденти (НИ):	Събития без въздействие (БВ) върху безопасността	Събития клас „Наблюдение“
Година						
2023	27	0	5	13	9	0
2024	14	1	1	1	8	3
24/23 Δ, %	-70.00	+200	-133.33	-171.43	-11.76	+200
Дял от общия бр. събития за 2024 г., %	0.51	0.04	0.04	0.04	0.32	0.12
Дял от общия бр. събития в кат. FUEL за 2024 г., %		7.14	7.14	7.14	57.14	21.43

2.2.3.2. Преглед на безопасността по летища

2.2.3.2.1. Летище София

Летище София беше официално преименувано на Летище „Васил Левски“ – София на 17 февруари 2025 г.

През 2024 г. на Летище София са регистрирани общо 65 764 самолетодвижения, като месечният брой варира от 4 438 през февруари до 6 098 през юли.

- Основни категории събития:
 - Bird strike – 195 събития
 - Runway incursion (RI) – 3 събития
 - Runway excursion (RE) – 1 събитие
 - Fuell – 3 събития
 - RAMP – 51 събития
 - WILD – 7 събития
 - ADRM – 57 събития
- Тенденции: Увеличение на събитията, класифицирани като bird strike в пролетно-летния сезон. Повишена активност на лазерни инциденти в райони около летището.

През 2024 г. СОФ Кънект отчита нарастваща тенденция в броя на събитията, въпреки изпълнението на много от целите по безопасност. Повишено внимание трябва да бъде отделено на превенцията и контрол на тези рискове, за да се осигури устойчиво подобряване на безопасността в бъдеще.

2.2.3.2.2. Летище Варна

През 2024 година на Летище Варна са извършени общо 12 282 самолетодвижения, въз основа на които са докладваните събития за безопасността:

- Основни категории събития:
 - Bird strike – 55 събития
 - Runway incursion – 0 събития
 - Runway excursion – 0 събития
 - Fuell – 1 събития
 - RAMP – 2 събития
 - WILD – 2 събития
 - ADRM – 4 събития
- Тенденции: събитията, класифицирани като Bird strike, са концентрирани в периода май-септември, някои от които включват повреда на двигател.

Прегледът на състоянието на безопасността на Летище Варна за 2024 година показва стабилно ниво на безопасност, с конкретни предизвикателства в областта на събитията, класифицирани като bird strikes и техническите неизправности на ВС. Летището предприема ефективни мерки за минимизиране на рисковете и постоянно подобрява процедурите и обучението на персонала за постигане на по-високи нива на безопасност през 2025 година.

2.2.3.2.3. Летище Пловдив

През 2024 г. на Летище Пловдив са извършени общо 3237 самолетодвижения, което е с 5% по-малко в сравнение с 2023 г. (3408 самолетодвижения). От тях 869 са търговски полети, а 2368 – други полети. Превозените пътници през 2024 г. са 160 685, което съставлява намаление от 13% спрямо предходната година (183 988 пътници).

- Основни категории събития:
 - Bird strike – 6 събития
 - Runway incursion – 2 събития
 - Runway excursion – 0 събития
 - Fuell – 0 събития
 - RAMP – 0 събития
 - WILD – 1 събития

- ADRM – 2 събития
- Тенденции: Поради по-малък трафик, броят на събитията е по-нисък. Въпреки това, събитията, класифицирани като bird strike остават основна категория.

През 2024 г. Летище Пловдив продължава да поддържа високи стандарти за безопасност, като същевременно намалява инцидентите и регистрира незначителни повреди. Превантивният подход и предприетите смекчаващи мерки след задълбочени анализи на събитията поддържат безопасността на летищните операции на високо ниво.

2.2.3.2.4. Летище Бургас

През 2024 г. на Летище Бургас са извършени 12 902 самолетодвижения, което показва леко намаление с около 2% в сравнение с предходната година. Повечето движения са на пътнически и комбинирани въздухоплавателни средства (11 148), следвани от товарни въздухоплавателни средства (79). Това намаление може да се разглежда като следствие на сезонни или икономически фактори, които влияят на обема на въздушния трафик.

- Основни категории събития:
 - Bird strike – 138 събития
 - Runway incursion – 1 събития
 - Runway excursion – 0 събития
 - Fuell – 4 събития
 - RAMP – 8 събития
 - WILD – 3 събития
 - ADRM – 3 събития
- Тенденции: Подобно на Варна, летище Бургас показва сезонен пик в събитията, класифицирани като bird strike.

Летище Бургас е постигнало стабилно ниво на безопасност през 2024 г., въпреки някои рискове, като събития, свързани с удари с птици. Въведените мерки за контрол и мониторинг на орнитологичните рискове, както и усъвършенстваните стандарти за безопасност при наземните операции, ще спомогнат за по-нататъшно намаляване на рисковете и подобряване на безопасността на летището.

2.2.3.2.5. Летище Горна Оряховица

През 2024 г. Летище Горна Оряховица отчита 1126 самолетодвижения, от които 94 са търговски полети, а 1032 са учебно-тренировъчни и други. В сравнение с 2023 г. има намаление на самолетодвиженията и на броя на пътниците. Това се дължи на въвеждането на свободното придвижване за българските граждани в рамките на ЕС, което доведе до пренасочване на полетите към други летища.

- Основни категории събития:
 - Bird strike – 0 събития
 - Runway incursion – 0 събития
 - Fuell – 0 събития
 - RAMP – 0 събития
 - WILD – 15 събития
 - ADRM – 0 събития
- Тенденции: Значителен спад в самолетодвиженията поради прекратяване на граничен контрол (Въздушен Шенген).
 - Основна дейност: учебни полети за ВВС и авиационни учебни центрове.
 - Изградени ефективни бариери срещу птици и животни – нова ограда 2.5 м височина, обходи и активен контрол на опасностите от дивата природа (bird control).

- Превантивните мерки водят до нулева инцидентност.

Прегледът показва, че безопасността на полетите на Летище Горна Оряховица през 2024 г. е на стабилно ниво, с изключително малко инциденти и изпълнени мерки за превенция.

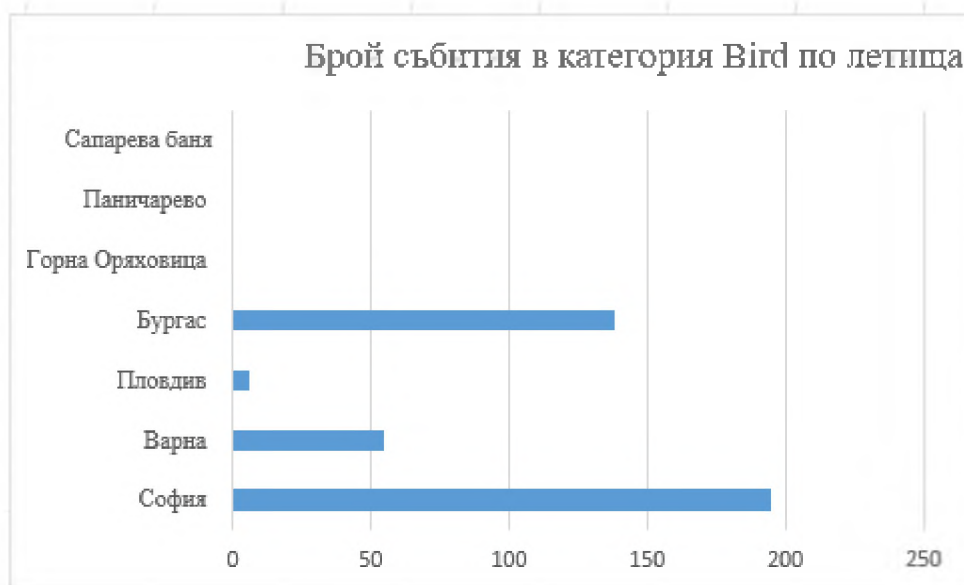
Таблица 13

Обобщение на данните

Летище	Общо събития	Bird Strike	Runway Incursion	Runway Excursion	Fuell	RAMP	WILD	ADRM
София	317	195	3	1	3	51	7	57
Варна	64	55	0	0	1	2	2	4
Пловдив	11	6	2	0	0	0	1	2
Бургас	157	138	1	0	4	8	3	3
Горна Оряховица	15	0	0	0	0	2	15	0
Паничарево	1	0	0	1	0	0	0	0
Сапарева баня	1	0	0	1	0	0	0	0
Общо	566	394	6	3	8	63	28	66

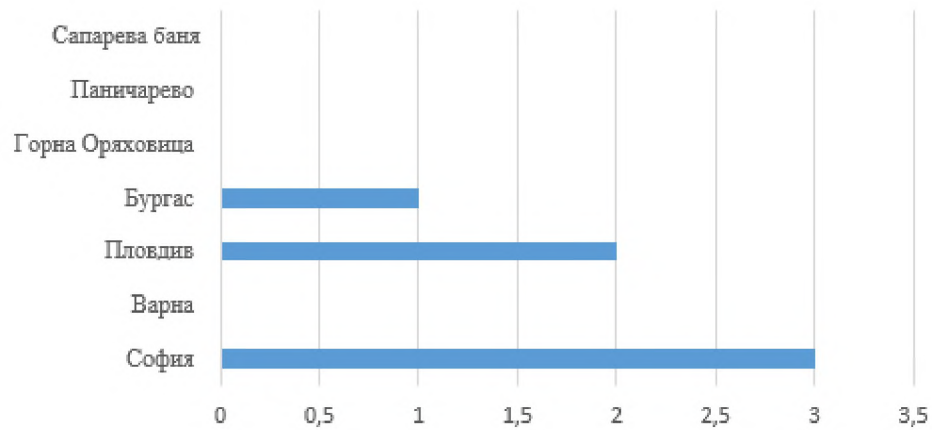
Графично представяне на докладваните събития по:

- Летища



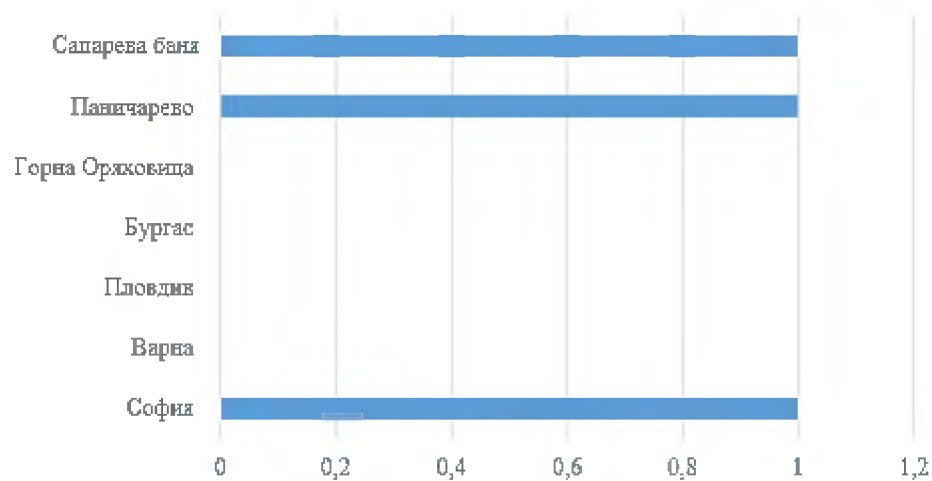
Фиг. 1

Брой събития в категория Runway Incursion по
летища



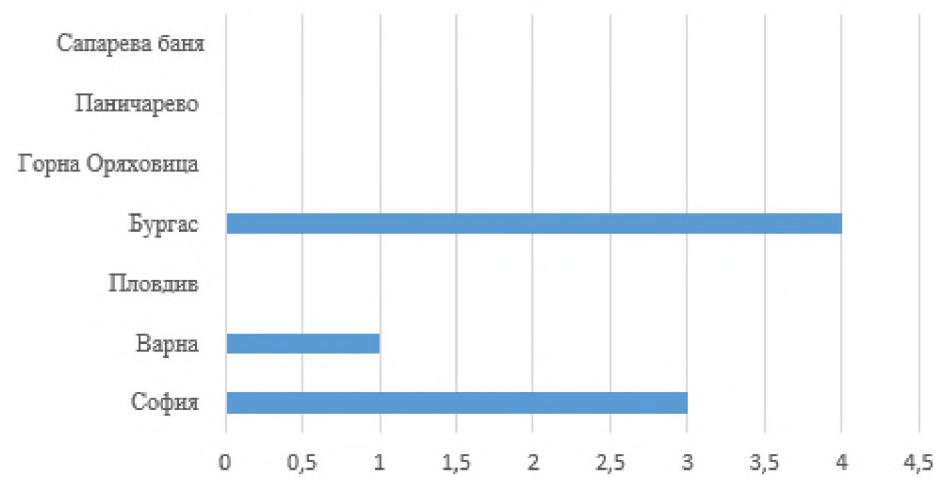
Фиг. 2

Брой събития в категория RE по летища

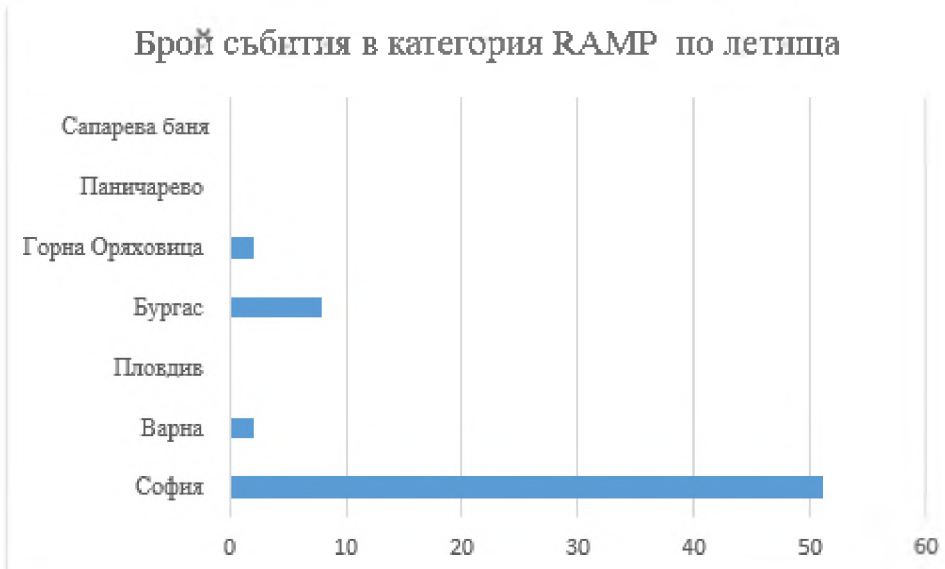


Фиг. 3

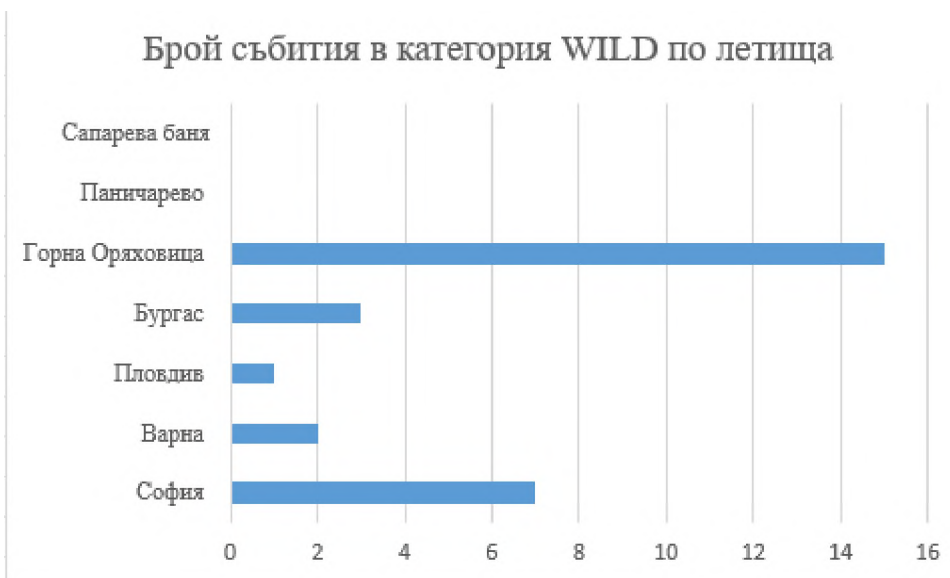
Брой събития в категория Fuell по летища



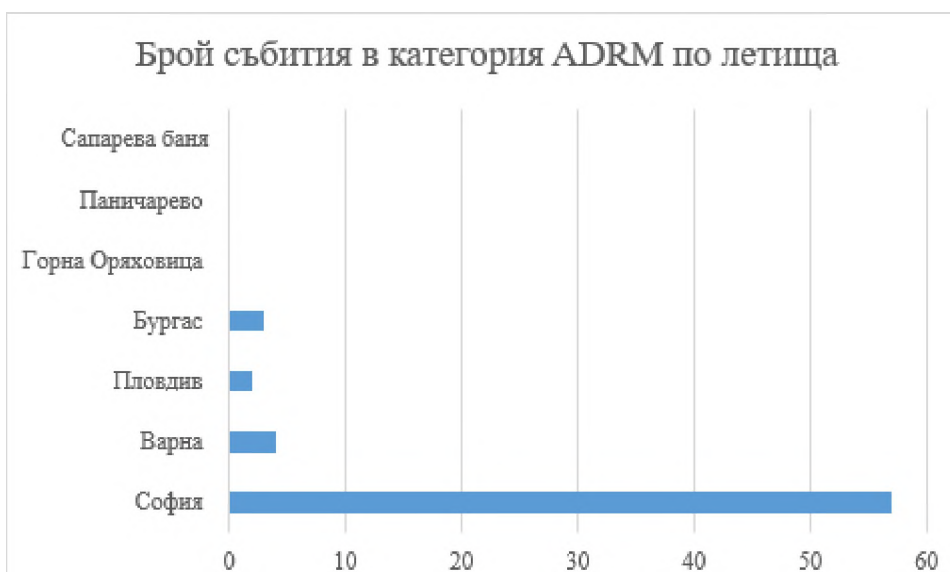
Фиг. 4



Фиг. 5



Фиг. 6



Фиг. 7

2.2.3.3. Събития, свързани с летателната годност на граждански ВС

2.2.3.3.1. Събития в категория SCF-NP

По отношение на **събитията в категория SCF-NP** съгласно посочените в Таблица 14 обобщени статистически данни се наблюдава следното:

- С близо 5 % е увеличен дялът на събитията в категорията за 2024 г. спрямо предходната година.
- С почти 60 % намалява дялът на инцидентите;
- Значително е нараснал дела на събитията без въздействие върху безопасността (от 15 бр. за 2023 г. на 127 бр. за 2024 г.).

Таблица 14.

Категория: SCF-NP	Общ брой събития в катег. SCF-NP	Бр. събития по класове					
		Произ- шествия (АП)	Сериозни инциденти (СИ)	Инциденти (И)	Събития, имащи отношение към безопасността без да са инциденти (НИ):	Събития без въздействие (БВ) върху безопасността	Съби- тия клас „Наблю- дение“
Година							
2023	227	0	0	173	38	15	0
2024	227	0	0	93	11	121	3
24/23 Δ, %	0	0	0	-60.15	-110.20	+155.88	+200
Дял от общия бр. за 2024 г.	8.96	0	0	3.67	0.43	4.78	0.12
Дял на събитията в кат. SCF- NP за 2024 г. по класове, %		0	0	40.97	4.85	53.30	1.32

2.2.3.3.2. Събития в категория SCF-PP

По отношение на **събитията в категория SCF-PP** съгласно посочените в Таблица 15 обобщени статистически данни, се наблюдава следното:

- Намалява дялът на инцидентите в тази категория, като същите представляват 37.70 % от събитията в категорията.
- Три пъти намалява дялът на събитията, имащи въздействие върху безопасността без да са инциденти;
- Увеличен е дялът на събитията без въздействие върху безопасността.

Таблица 15.

Категория: SCF-PP	Общ брой събития в катег. SCF-PP	Бр. събития по класове			
		Произшествия	Инциденти (И)	Събития, имащи отношение към безопасността без да са инциденти (НИ):	Събития без въздействие (БВ) върху безопасността
2023	85	0	67	18	0
2024	61	0	23	6	31
24/23 Δ, %	-32.88	0	-97.78	-100	+200
Дял от общия бр. за 2024 г.	2.41	0	0.91	0.23	1.22
Дял от общия бр. за 2024 г. в кат. SCF-PP, %		0	37.70	9.84	50.82

2.2.3.4. Преглед на авиационни събития, пряко свързани с летателната годност

През 2024 г. в областта на летателната годност са отчетени общо 320 събития, което представлява 11 % от всички авиационни събития.

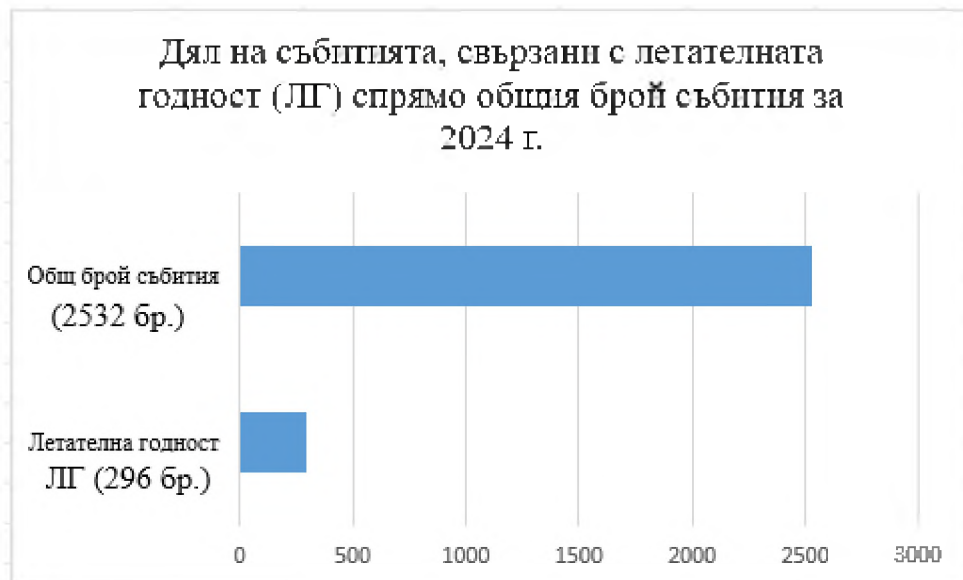
Разпределение по категории:

- SCF-NP (System/Component Failure – Non-Powerplant - Отказ на система/компонент – извън силовата установка): 227 бр.
 - 93 инцидента;
- SCF-PP (Powerplant Failure or Malfunction - Отказ/неизправност на двигател): 61 бр.
 - 1 сериозен инцидент
 - 23 инцидента;
- FUEL (Fuel Related): 8 бр.
 - 1 сериозен инцидент (в категория SCF-NP, при който има и изтичане на гориво);
 - 1 инцидент.

Съотношението между общия брой авиационни събития за 2024 г. и тези, свързани с летателната годност, е показано на Фиг. 8 и Фиг. 9.

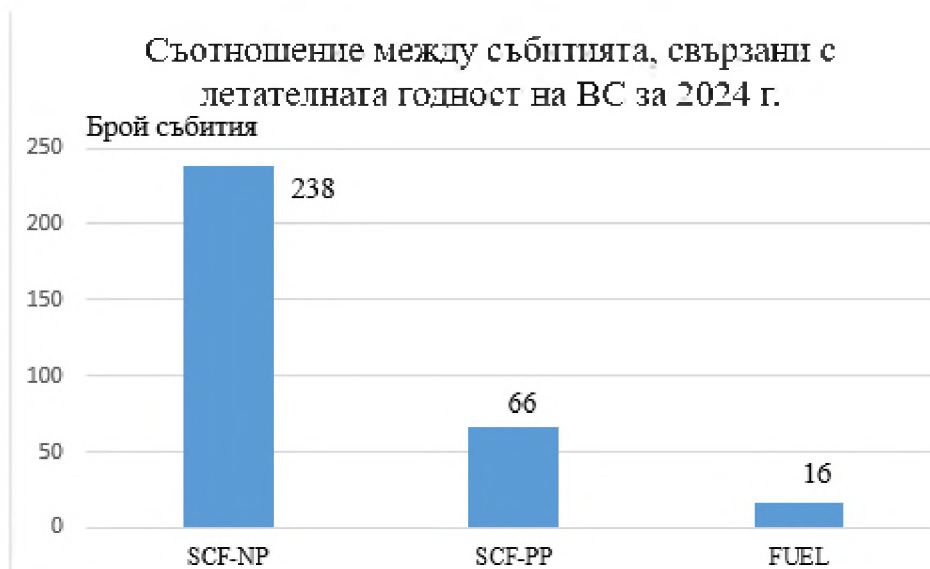


Фиг. 8

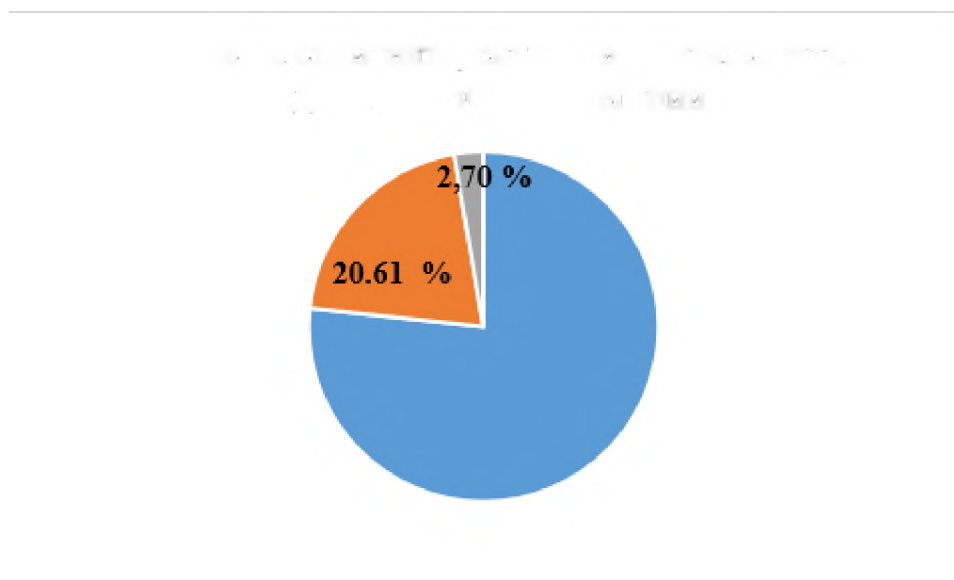


Фиг. 9

Разпределението на събитията по основни категории (SCF-NP, SCF-PP, FUEL) за 2024 г. и процентното съотношение на събитията по категории са показани на Фиг. 10 и Фиг. 11.



Фиг. 10



Фиг. 11

Основни изводи:

- Общ брой събития, свързани с летателната годност на ВС – 296 бр. събития;
- SCF-NP – 227 събития (76.69 %);
- SCF-PP – 61 събития (20.61 %);
- FUEL – 8 събития (2.70 %)
- 1 сериозен инцидент, 115 инцидента.

Тенденции

Данните за 2024 г. показват, че по-голямата част от събитията в областта на летателната годност попадат в категорията SCF-NP (74.38 %), свързана с откази на системи и компоненти. Тази тенденция е устойчива и съответства на наблюдаваните модели от предходните години. През 2024 г. в категория SCF-NP (System/Component Failure – Non-Powerplant) се отчитат 227 събития, от които 208 са за въздухоплавателни средства, експлоатирани в търговския въздушен транспорт (CAT), 9 – в общата авиация (GA), а 10 – в други (военни) операции.

Общо 139 бр. от събитията в категориите SCF-NP , SCF-PP и FUEL са с участието на въздухоплавателни средства, регистрирани в Република България.

Събитията от категория SCF-PP (20.61 %), макар и по-малко на брой, се отличават с по-висок относителен дял на инцидентите и сериозните инциденти. Това подчертава повишената критичност на отказите в двигателните системи и необходимостта от приоритизиране на надзора в тази област. През 2024 г. в категория SCF-PP (Отказ или неизправност на силова установка/двигател) се отчетат 61 събития. От тях в категория CAT – 56 бр. и обща авиация - 5 бр.

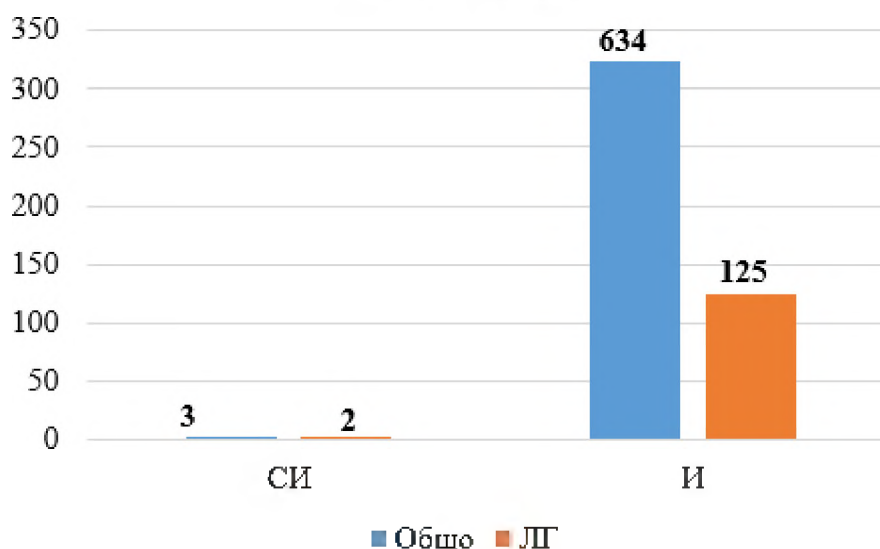
Категория FUEL (5%) е с малък брой събития, но с висок риск. През 2024 г. в категория FUEL (Събития, свързани с горивото) се отчетат 8 събития. От тях в категория CAT са 4 бр., обща авиация - 3 бр., и един брой, докладвано от военни.

Инциденти и произшествия

През 2024 г. в областта на летателната годност са отчетени 1 бр. сериозни инцидента и 115 инцидента.

На графиката по-долу е представено сравнение между общия брой авиационни събития и тези в областта на летателната годност, което ясно показва относителния дял на инцидентите, сериозните инциденти и произшествията.

Съотношение на събитията, свързани с летателната годност и общия брой по класове за 2024 г.



Фиг. 12

- Сериозни инциденти (2 бр.)
 - 1 събитие в категория SCF-PP - свързано с поява на силни вибрации от двигателя малко след излитането. Впоследствие винтът се отделя от двигателя и самолетът губи тяга. Пилотът успява да извърши принудително кацане.
 - 1 събитие в категория ARC (Abnormal Runway Contact) при кацане с неспуснат колесник.
- Инциденти (125)
 - Най-голям дял заемат случаите в категория SCF-NP (93 бр.). Инцидентите в категория SCF-NP са разнообразни по характер и засягат различни системи – системата за отбор на въздух (bleed air), хидравлични системи, системи за кондициониране, авионика. Най-голям дял имат инцидентите в категория CAT – 55 бр., като в 35 от случаите са засегнати въздухоплавателни средства

с българска регистрация. В общата авиация са регистрирани 2 случая, и един, докладван от военни.

- Инцидентите в категория SCF-PP са общо 23, като всички засягат въздухоплавателни средства, експлоатирани в търговския въздушен транспорт и с българска регистрация.
- В категория FUEL има регистриран 1 бр. сериозен инцидент и 1 бр. инцидент

Общата картина за 2024 г. показва, че по-голямата част от инцидентите са свързани с технически откази със сравнително ограничени последствия. В същото време, макар и малко на брой, случаите от по-висока сериозност подчертават необходимостта от засилен надзор върху системи и компоненти с критична роля за безопасността.

2.2.3.5. Предприети действия по компетентност от ГД ГВА

През 2024 г. ГД ГВА предприема редица мерки, насочени към поддържане и повишаване на нивото на авиационната безопасност:

- Засилена надзорна дейност въз основа на риска – извършват се планирани и непланирани инспекции на организациите по Part-CAMO и Part-145, както и АСАМ проверки на въздухоплавателни средства. Чрез тези дейности се проследява ефективността на процесите по поддържане на летателната годност и изпълнението на директиви за летателна годност.
- Издадено методическо указание МУ.ДС.001-01 – „Действия при проблеми за безопасността и използване на информацията от системата за докладване на събития“, което въвежда единен подход при анализа на докладваните събития и прилагането на коригиращи и превантивни мерки от страна на организациите.
- Проведен семинар за авиационна безопасност – в сътрудничество с ДП „Ръководство на въздушното движение“ е организиран и проведен семинар на тема „Обмен на добри практики, свързани с управлението на безопасността“. Събитието събира представители на оператори, ОУППЛГ и ОТО и предоставя платформа за обмен на опит, дискусия на актуални предизвикателства и утвърждаване на културата на безопасност.
- Активен обмен на информация – осигурява се непрекъснато взаимодействие с EASA и други национални авиационни администрации, с цел уеднаквяване на добрите практики и синхронизация на надзорните дейности.

През 2024 г. организациите за управление на поддържането на летателната годност и организациите за техническо обслужване предприемат редица действия в отговор на регистрираните авиационни събития и предписанията на ГД ГВА. Основните направления включват:

- Подобряване на системите за докладване – организациите засилват контрола върху своевременното и качествено подаване на доклади за събития, включително въвеждането на вътрешни механизми за проследяване на повтарящи се откази.
- Коригиращи и превантивни действия – при установени технически проблеми се прилагат целенасочени мерки, като внедряване на сервизни бюлетини, установяване на политика за анализ и оценка на издадени документи от производител на ВС, имащи отношение към безопасността вкл. незадължителни модификации / сервизни бюлетини и т.н., преразглеждане на програми за поддръжка и обслужване на ВС и повишаване на контрола и ефективността на инспекции и технически проверки.
- Фокус върху повтаряеми дефекти – особено внимание се отделя на системи и компоненти, при които са установени повтарящи се събития. Организациите

актуализират процедурите си за по-стриктно наблюдение и отстраняване на такива проблеми.

- Обучение и повишаване на квалификацията – продължава практиката за организиране на вътрешни обучения, насочени към култура на безопасност, ефективно докладване и правилно идентифициране на първопричините за откази.
- Обратна връзка към ГД ГВА – организациите редовно представят анализи и отчети за предприетите мерки, което подпомага ефективността на надзора и позволява по-бързо идентифициране на тенденции на системно ниво.

2.2.3.6. Събития, свързани с осигуряването на аеронавигационно обслужване

2.2.3.6.1. Събития в категория ATM: ATM/CNS

Броят на реализираните и докладвани събития в категория ATM/CNS за 2024 г. е 300 бр., при 266 бр. за 2023 г. Наблюдаваното увеличение е с 12 %. Тези събития представляват 10.91 % от общия брой докладвани събития за 2024 г. Класификацията им е представена в Таблица 16.

Таблица 16.

Категория: ATM: ATM/CNS	Общ брой събития	Бр. събития по класове						
		Произ- шествия (АП)	Сериоз- ни инциде- нти (СИ)	Инциден- ти (И)	Събития, имащи отношени- е към безопасно- ста без да са инцидент и (НИ):	Събит- ия без въздей- ствие (БВ) върху безопа- сностг- а	Събит- ия клас „Набл- ю- дение“	Събития неопредел- ен клас
2023	266	0	0	23	0	243	0	0
2024	296	0	0	20	0	275	1	0
24/23 Δ, %	+10.68	0	0	-13.95	0	+12.35	+200	0
Дял от общия бр. събития за 2024 г., %	11.69	0	0	0.79	0	10.87	0.03	0
Дял от общия бр. събития в кат. ATM за 2024 г., %		0	0	6.75	0	92.90	0.33	0

В категория ATM/CNS през 2024 г. няма произшествия и сериозни инциденти.

Инцидентите в категория ATM/CNS за 2024 г. са 20 бр., при 23 бр. за 2023 г. и формират 6.75 % от общия брой събития в категорията за 2024 г.

Специфичните (технически) събития при предоставянето на ОВД формират 59.67 % от общия брой събития в категорията.

От събитията в категория ATM за 2024 г. са реализирани, както следва:

- Загуба на радиокомуникация с ВС - 20 бр. събития (инциденти), при 23 бр. за 2022 година;
- Стрешени позивни – 2 бр. инциденти за 2024 г.;
- Даване на некоректни инструкции от РП - 3 бр. за 2024 г.
- Събития, свързани с неефективна координация с ЦКИВП – 3 бр., както следва:
 - Неразрешено навлизане на ВС в активирана ограничена зона (2 бр.);
 - Навлизане на ВС в активна временно резервирана зона – 1 бр.
- Брой минавания на втори кръг по инструкции на органа за ОВД – 7 бр. извън FIR-SOF.
- 1 бр. издаване на разрешение за подход по ILS на ВС при изключен предавател на ILS на РМ София Подход;
- Събития в категория ATM без принос на органите за ОВД, от които:
 - TCAS RA (инструкции за разрешаване на конфликти от бордовата система за избягване на сблъсък във въздуха) след инструкции на органа за ОВД - 1 бр. извън FIR-SOF, при 2 бр. за 2023 г.;
 - Отклонение на въздухоплавателното средство от разрешение (или инструкция) по КВД без да е навигационна грешка - 1 бр. инцидент във FIR-SOF и 1 бр. събитие неопределен клас извън FIR-SOF), при 13 бр. за 2023 г.
 - Отклонение на въздухоплавателното средство от приложимите разпоредби за управление на въздушното движение (УВД) – 32 бр. във FIR-SOF и 1 бр. (извън FIR-SOF), при 13 бр. за 2023 г.
- Специфични събития при УВД/АНО, регистрирани от ДП РВД:
 - Пълна невъзможност за предоставяне на УВД – няма;
 - Частична невъзможност за предоставяне на безопасно УВД – няма;
 - Докладвани 179 специфични събития при УВД за 2024 г., без въздействие върху безопасността, при 215 бр. за 2023 г.

2.2.3.6.2. Събития в категория NAV

По отношение на броя на реализираните и докладвани събития навигационни грешки, за 2024 година се отчита значително увеличение – над 3 пъти спрямо 2023 г. Статистическите данни са представени в Таблица 17. Инцидентите формират 10.96 % от събитията в тази категория.

Таблица 17.

Категория: NAV	Общ брой събития	Бр. събития по класове		
		Инциденти (И)	Събития, имащи отношение към безопасността без да са инциденти (НИ):	Събития без въздействие (БВ) върху безопасността
Година				
2023	24	5	1	18
2024	73	8	1	64
24/23 Δ, %	+101.03	+46.15	0	+112.20

Дял от общия бр. събития за 2024 г., %	2.88	0.32	0	2.53
Дял от общия бр. събития в кат. NAV за 2024 г., %	10.96	0	0	87.67

От събитията в категория NAV за 2024 г. са реализирани:

- Отклонение на въздухоплавателното средство от разрешение (или инструкция) по КВД поради навигационна грешка – 11 бр. за 2024 г.
- Отклонение на въздухоплавателното средство от приложимите разпоредби за управление на въздушното движение (УВД) поради навигационна грешка – 1 бр. за 2024 г.
- 14 бр. нарушения на въздушното пространство (навлизания в забранени зони за полети), от които:
 - 2 бр. инциденти, 1 бр. от които е навлизане в контролирано въздушно пространство без разрешение, при невъзможност за осъществяване на радиокомуникация с ВС и 2 бр., свързани с навлизане във временна ограничена зона;
 - 2 бр. с участието на параглайдери (некласифицирани като инциденти);
- 1 бр. погрешно разбиране на номера на стоянката от екипажа и некоригиране на грешката от ръководителя на полети;
- 9 бр. навлизане в пътека за рулиране поради навигационна грешка, 1 бр. от които е инцидент.

2.2.3.7. Събития, свързани със сигурността

2.2.3.7.1. Събития в категория SEC

През 2024 г. броят на събитията в категория SEC (Таблица 18) е намалял с 0.87 % спрямо предходната година. Същият формира 35.59 % от общия брой на събитията за 2024 година.

- Отчита се намаление на лазерните атаки с 19 %.
- Увеличен с 44 % е дялът на пътници, които не спазват правилата.
- С близо 25 % е намалял дялът на заплахите със СВУ.
- Продължава тенденцията от предходната година и значително намалява броят на регистрираните събития Intruder Alert – с приблизително 91 % спрямо 2023 г.
- По отношение на събитията, свързани с нерегламентирана намеса от типа електромагнитно смущение на честота също се запазва тенденцията за намаление броя на тези събития, като за 2024 г. се наблюдава спад с 20 % спрямо 2023 г.
- Относно събитията, свързани със загуба на GNSS/ADS-B/GPS сигнал, откази/заглушаване сигналите на транспондери и регистриране на събития тип EGPWS фалшиви аларми вследствие загубата на GPS сигнал, за 2024 г. са регистрирани 377 бр. събития, вкл. Spoofing/Jamming, спрямо 736 бр. за 2023 г. Отчетеното намаление е почти 65 %. Тези събития формират близо 55 % от събитията в категория SEC за 2024 г. (за 2023 г. бяха 71%) и 15 % от общия брой събития за същата година (за 2023 г. бяха 26.60 %). Същите са свързани със:
 - Сработване на система на борда, предупреждаваща за сближение с терена (TAWS, GPWS);

- Отказ на навигационни системи на борда, налагащ назначаването на вектори;
 - Загуба или неточна информация от системите на борда, свързана с некоректно отчитане на астрономическото време и др.
- През 2024 г. се отчита нарастване на броя на събитията, свързани с нерегламентирано навлизане на БЛС в контролираните зони на летищата. За 2024 г. няма докладвани събития относно БЛС, подлежащи на задължително докладване. През 2024 г. има доброволни доклада за 7 събития, отнасящи се за наблюдения на БЛС или съмнения за наличие на БЛС в района на Летище „Васил Левски“ София и 1 бр. събитие с БЛС извън FIR-SOF.

Таблица 18.

Категория: SEC	Година	Общ брой събития в катег. SEC и по вид	Бр. събития по класове			
			Инциден- ти (И)	Събития, имащи отноше- ние към безо- пасността без да са инциден- ти (НИ):	Събития без въздействие (БВ) върху безопасност- та	Събития клас „Наблю- дение“
Общо	2023	1035	342	116	573	4
	2024	682	59	34	588	1
	24/23 Δ, %	-41.12	-141.15	-109.33	+2.58	-120
	Дял от общия бр. за 2024 г. %	26.94	2.33	1.34	23.22	0.04
Лазерни атаки	2023	218	113	104	1	0
	2024	181	52	25	104	0
	24/23 Δ, %	-18.55	-73.94	-122.48	+196.19	0
	Дял от броя събития в кат. SEC за 2024 г., %	26.54	7.62	3.67	15.25	0
	Дял от общия брой събития за 2024 г., %	7.15	2.05	0.99	4.11	0
Неспазващи правилата пътници	2023	44	0	0	43	1
	2024	69	1	0	67	1
	24/23 Δ, %	+44.25	+200	0	+43.64	0
	Дял от броя събития в кат. SEC за 2024 г., %	10.17	0.15	0	9.82	0.15
	Дял от общия брой събития за 2024 г., %	2.73	0.04	0	2.65	0.04

Заплахи със СВУ	2023	9	9	0	0	0
	2024	7	1	0	6	0
	24/23 Δ, %	-25.00	-160.00	0	+200	0
	Дял от броя събития в кат. SEC за 2024 г., %	1.02	0.15	0	0.88	0
	Дял от общия брой събития за 2024 г., %	0.28	0.04	0	0.24	0
Нарушения на въздушното пространство от неизвестни ВС	2023	8	0	0	8	0
	2024	3	0	0	3	0
	24/23 Δ, %	-90.91	0	0	-90.91	0
	Дял от броя събития в кат. SEC за 2024 г., %	0.44	0	0	0.44	0
	Дял от общия брой събития за 2024 г., %	0.12	0	0	0.12	0
Нерегламентирано навлизане на БЛС в контролирано въздушно пространство на летищата	2023	1	0	0	1	0
	2024	8	0	0	8	0
	24/23 Δ, %	+155.56	0	0	+155.56	0
	Дял от броя събития в кат. SEC за 2024 г., %	1.17	0	0	1.17	0
	Дял от общия брой събития за 2024 г., %	0.32	0	0	0.32	0
Нерегламентирана намеса / електромагнитно смущение на честота	2023	22	0	11	11	0
	2024	18	0	0	18	0
	24/23 Δ, %	-20.00	0	0	+48.28	0
	Дял от броя събития в кат. SEC за 2024 г., %	2.64	0	0	2.64	0
	Дял от общия брой събития за 2024 г., %	0.71	0	0	0.71	0
Загуба на GNSS/ADS-B/GPS сигнал,	2023	736	220	3	511	2
	2024	377	6	0	371	0

откази/заглушаване на транспондери и EGPWS фалшиви аларми	24/23 Δ, %	-64.51	-189.38	0	-31.75	-200
	Дял от броя събития в кат. SEC за 2024 г., %	55.28	0.24	0	14.65	0
	Дял от общия брой събития за 2024 г., %	14.89	0.88	0	54.40	0

2.2.3.7.2. Предприети мерки по отношение събитията с БЛС

В рамките на програмата Support to State, предоставяна от EUROCONTROL, е обсъдено да се планира за 2025г. провеждането на няколко събития, свързан с антидрон мерките (Counter UAS), както следва:

- *Първа стъпка:* организиране на уебинар с представители на летищата, ДАНО и правоприлагащите органи, където участниците да бъдат информирани за дейностите, свързани с Counter UAS, извършени до момента, наличните документи по въпроса, като целта е да се повдигне темата за C-UAS за по-нататъшни дискусии.
- *Втора стъпка:* организиране на семинар в София с представители на летищата, ДАНО и правоприлагащите органи, където да се обсъдят въпросите/дейностите, свързани с C-UAS, включително извлечените поуки, добри практики и др.

Информацията относно изискванията за експлоатация на БЛС, публикувана на електронната страница на ГД ГВА е подобрена и разширена. Интерфейсът и информацията на уеббазираната платформа за регистрация на БЛС също са подобрени. Тези актуализации включват подробни насоки и указания, които обхващат всички аспекти на безопасната и законна употреба на БЛС в България. Включени са нови раздели, относно мерките за безопасност, които трябва да се спазват при полети с БЛС. Целта на тези подобрения е да се осигури по-голяма яснота и разбиране за всички заинтересовани страни, като същевременно се гарантира безопасността и сигурността на въздушното пространство.

2.2.3.8. Авиация с общо предназначение

2.2.3.8.1. Авиационни произшествия (АП) и сериозни инциденти (СИ)

Таблица 17.

АВИАЦИЯ С ОБЩО ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ	Брой на жертви в АП през 2023 г.	Брой на жертви в АП през 2024 г.	Брой АП през 2023 г.	Брой АП през 2024 г.	Брой СИ през 2023 г.	Брой СИ през 2024 г.
Самолети ≥ 2250 kg	0	0	0	0	0	0
Самолети < 2250 kg	1	0	1	1	0	1
Вертолети ≥ 2250 kg	0	0	0	0	0	0
Вертолети < 2250 kg	1	0	1	0	0	0
Специализирани работи	1	0	1	1	0	0

Свръх леки самолети	0	0	1	0	0	1
Мотоделтапланери	0	0	0	1	0	0
Автожири	0	0	0	0	0	0

В Таблица 17 са представени АП и СИ реализирани в страната и чужбина през 2023 г. и 2024 г. от авиацията с общо предназначение, под надзора на ГД ГВА.

През изтеклата година 2024 г. са реализирани 3 АП както и през 2023. Събитията са реализирани на територията на Република България. Трябва да се отбележи, че няма загинали през 2024 г., докато през 2023 г. загиналите са трима човека. Обобщено може да се посочи, че тези произшествия са свързани с рискови фактори, предопределени от:

- Грешки в технологията на пилотиране на ВС – 3 броя;
- Нарушаване правилата за полети - 1 брой;
- Недостатъчен опит на ЕВС 2 брой
- Нарушаване правилата за полети - 1 брой;
- Недостатъчен ефективен надзор над дейността на авиационния оператор - 1 брой.

Броят на свързаните рискови фактори надвишава броя на произшествията тъй като до всяко едно произшествие може да са довели повече от един рисков фактор. Трябва да се отбележи, че всеки от един от случаите присъства фактора „Грешка в технологията на пилотиране“. Това изисква разглеждането на всички равнища на реализиране на въздухоплавателната дейност отговарящи за подготовката, квалификацията и превенцията на летателния персонал и за неговата подготовка за всеки конкретен полет.

През изтеклата година са реализирани 2 СИ докато през 2023 няма възникнали СИ.

Може да се посочи, че СИ са свързани със следните рискови фактори:

- Нарушаване на технологията на летателна експлоатация на ВС – 1 брой;
- Технически откази – 1 брой.

Таблица 18.

Брой	Година				
	2020	2021	2022	2023	2024
Произшествие	3	1	1	5	4
Сериозен инцидент	3	2	2	2	3

В заключение може да се посочи, че ГД ГВА е необходимо да предприеме мерки за намаляване на посочените рискови фактори в предстоящото актуализирано издание на Националния план за безопасност в гражданското въздухоплаване.

3. Заключение

3.1. Летателна експлоатация и авиационни оператори

На базата на анализа на събития от ГД ГВА, обработвани по категории, пряко свързани с летателна експлоатация и отчитайки класифицираните инциденти в отделните категории, попълнени от страна на авиационните оператори, на преден план излизат следните бариери:

- Недостатъчно ефективно обучение на персонала попълващ в <https://e2.aviationreporting.eu/reporting>;
- Неэффективно прилагане на умения и знания за комплексен анализ на събития и грешна класификация.

По отношение събитията излизане от ПИК, макар и редки, изискват специално внимание. Това налага извършване на задълбочени анализи на факторите (време, обучение, технически условия) от страна на ГД ГВА и авиационните оператори.

Високият брой класифицирани събития, от страна на операторите и организациите, в категория „Други“ показва тенденция, пораждаща съмнения за недобро познаване на таксономията, непълна или недостатъчно прецизна отчетност, което поражда необходимост от провеждане на допълнителни обучения през 2025 г. от ГД ГВА на всички оператори и организации за подобряване качеството и навременното докладване на събития във времеви диапазон до 72 часа, съгласно изискванията на Регламент (ЕС) № 376/2014 г.

Необходимо е съвместно с организациите в гражданското въздухоплаване да се преразгледат националните цели и индикатори по безопасност и да се набележат мерки за намаляване броя на събитията с висок риск, които да бъдат заложени при актуализацията на Националната програма по безопасност в гражданското въздухоплаване и на Националния план за безопасност в гражданското въздухоплаване.

3.1.1. Тенденции по категории класифицирани събития като инциденти през 2024 г.

- Лазерни атаки - увеличение около летищата Варна, Бургас и София през летния период; намаление през есента и зимата, съсредоточено предимно в София.
- Медицински събития - повече инциденти през зимата (респираторни заболявания) и летните месеци (кръвно налягане).
- Минаване на втори кръг - увеличаване при лоши МТО и намалена видимост.
- Срез на вятъра и гръмотевични бури - повече инциденти през зимата и мъгли на летищата София, Варна и Бургас.
- Излизания от ПИК - редки, но потенциално опасни.

3.2. Летателна годност

Анализът на авиационните събития в областта на летателната годност за 2024 г. показва, че общият брой регистрирани случаи остава в рамките на наблюдаваните тенденции от предходните години. Преобладаващият дял от събитията е свързан с откази на системи и компоненти (SCF-NP), докато случаите с по-висока сериозност – произшествия и сериозни инциденти – са ограничен брой. Това потвърждава, че системата за управление и поддържане на летателната годност функционира ефективно, като същевременно остава необходимо продължаващо внимание към критичните области.

Сред основните изводи са:

- необходимост от по-задълбочен анализ и проследяване на повторяеми откази в системите и компонентите;
- повишено внимание към отказите в двигателите, които макар и по-редки, имат значителен потенциал за сериозни последици.

Настоящият преглед потвърждава, че нивото на авиационна безопасност в областта на летателната годност в Република България през 2024 г. се запазва стабилно, като предприетите действия от ГД ГВА и организациите допринасят за ограничаване на риска и за устойчиво развитие на културата на безопасност при поддържане на летателната годност на ВС и при изпълнение на техническо обслужване на ВС.

3.3. Летища

- Летище „Васил Левски“ - София е с най-много регистрирани събития:
 - 747 събития – над 65% от всички докладвани събития в страната;
 - Основен дял от тях (над 60%) попадат в категорията "OTHER", което показва, че голяма част от инцидентите са неклассифицирани или включват разнообразни фактори, което създава нужда от по-добро категоризиране;
 - Значителен брой събития, класифицирани като Bird Strike (207), което показва необходимост от подобряване на мерките за контрол на дивата природа/птиците около летището;
- Летище Бургас е с втори най-висок брой събития:
 - 207 събития, класифицирани като Bird Strike е водещата категория, със 130 събития – повече дори от летище „Васил Левски“ – София, ако се съпоставят пропорционално броя на самолетодвиженията към броя на събитията;
- Летище Варна е на трето място, със сравнително балансиран профил:
 - 131 събития, от които 52 са събития, класифицирани Bird Strike;
 - Разнообразието от категории е по-малко, но наличието на Runway Incursion и Excursion показва нужда от допълнителна оценка на безопасност по отношение на наземни операции и навигация;
- Събитията на летищата Пловдив и Горна Оряховица са с ниска честота.
- Специални случаи има на Паничарево и Сапарева баня, където са докладвани два инцидента в Е2:
 - И двата са класифицирани като Runway Excursion;
 - Това са малки летища с ограничена активност, но фактът, че всички събития попадат в една рискова категория може да заслужава сериозно внимание;
- Несработили бариери:
 - Недостатъчен на брой персонал;
 - Недостатъчна натренираност (обучение) на персонала;
 - Недостатъчен опит на служителя;
 - Стрес на персонала;
 - Неспазване на въведени процедури, неизпълнени проверки преди стартиране на обслужването;
 - Липса на конкретна процедура;
 - Грешна преценка на ситуацията от служителя;
 - Технически проблеми със СОТ.
- Анализът на докладваните авиационни събития и по-конкретно обследваните индикатори и целевите нива водят след себе си необходимост от актуализация на Националния план по безопасност в гражданското въздухоплаване, в част „Летищни оператори и оператори по наземно обслужване“, с оглед съобразяване с основните проблеми, отнасящи се към безопасността на летището:
 - Управление на опасността от сблъсък с птици;
 - Оборудване за наземно обслужване;
 - Процеси в зоната за излитане и кацане (свето система) както и маркировката;
 - Управление състояние на настилката;
 - Проверка на бетонни, асфалтирани и неасфалтирани повърхности;
 - Управление на препятствията – OLS;
 - Чужди предмети FOD;
 - Управление на опасността от дивата природа;
 - Технически въпроси, свързани с процеса на зареждане с гориво;

- Готовност на СОТ / оборудването;
- Визуални помощни средства за навигация (светлинна индикация, маршалинг, маркировка);
- Спасителна и противопожарна дейност;
- Обучение, проверка и готовност за работа на персонала:
 - Наличие на достатъчно на брой и по компетентност персонал;
 - Липса на умения и знания поради недостатъчна практика;
- През изминалата 2024 г. голяма част от проблемите при наемането на сезонни служители бяха свързани с недостатъчния брой кандидати за сезонна работа на летищата. Нашите анализи показват, че тази ситуация е обусловена, от една страна, от отлива на кандидати за работа в авиационния и туристическия сектор като цяло, породен от несигурността в бъдещото им развитие. Освен проблемите в тези сектори, на пазара на труда се отчита общ остър недостиг на персонал във всички области на стопанския живот, което допълнително усложнява намирането на квалифицирани кадри. Всички тези аномалии доведоха до недостатъчно служители (особено сезонни) в някои оперативни отдели на летищата и операторите по наземно обслужване, което създаде затруднения и забавяния в оперативните процеси и доведе до понижаване нивото на безопасност.
- Действията на ГД ГВА са насочени към поддържане изискуемото ниво на безопасност, съответствие със SAPRs на ICAO и хармонизиран подход, необходим при летищни операции, където проектирането и експлоатацията на летището се основават на глобални стандарти за безопасност, разработени от ICAO и EASA.

3.4. Аеронавигационно обслужване

Настоящият Годишен преглед и Мониторинговите доклади за състоянието на безопасността при предоставянето на УВД/АНО от ДП РВД през 2022 г.-2024 г. показват осигуряване и поддържане на висок стандарт на качеството на ОВД в РПИ София, предоставянето на висококачествено аеронавигационно обслужване, като поддържането на възможно най-високи нива на безопасност, допринася за опазване на околната среда и е значим фактор в системата на въздушния транспорт в Република България и сред международната авиационна общност.

Отчита се своевременно предприемане на ефективни мерки от страна на ДП РВД за подобрения, свързани с повишаване на безопасността, както и проактивното участие от страна на ДП РВД в съвместни мероприятия заедно с МВР във връзка с лазерните атаки и съвместно с летищните оператори по отношение намаляването на броя на птиците в районите на летищата.

3.5. Безпилотни летателни системи

През 2024 г. за първи път Годишният преглед на безопасността обхваща областта на безпилотните летателни системи (БЛС) и техните операции. Данните са базирани на доклади, включващи БЛС, при които мястото на събитието е България.

Европейското законодателство ограничава задължителното докладване на събития в тази област: събития, включващи БЛС, за които не се изисква сертификат или декларация, не са задължителни, освен ако събитието, включващо БЛС, не е довело до фатално или сериозно нараняване на лице или е включвало пилотирано ВС. Независимо от това, докладването може да бъде и доброволно, като същото се насърчава от ГД ГВА, тъй като дава възможност да се наблюдават събития, които не са довели до фатални или сериозни наранявания.

3.6. Обобщени изводи

- Летище „Васил Левски“ - София е основният източник на събития във всички категории, включително тези с най-висок риск (Runway Incursion, Fuell, RAMP).
- Събития, класифицирани като Bird Strike са най-значимата категория за всяко летище, което сочи към нуждата от:
 - Повишен летищен и екологичен контрол;
 - По-прецизна класификация и отчетност.
- Runway Excursion, макар и редки, са тревожни – нужни са задълбочени анализи на факторите (време, обучение, технически условия).
- Категории като Fuell, RAMP и ADRM са концентрирани почти изцяло в София и Бургас – възможен индикатор за интензивността на трафика и комплексността на операциите.
- Събития от категория WILDLIFE не бива да се подценяват – наблюдават се във всички типове летища, включително по-малки.

4. Препоръки

4.1. Изпълнени препоръки на НБРПВВЖТ

Изпълнени препоръки и издадени информационни бюлетини от страна на ГД ГВА във връзка с осигуряване на безопасността на база препоръки от доклади на НБРПВВЖТ през 2024 г.:

- Препоръки към проект на доклад от НБРПВВЖТ по разследване на авиационно произшествие, реализирано на 22.09.2023 г. с вертолет ROBINSON 44, с регистрационни знаци LZ-RAD в района на село Гърмен, община Гоце Делчев:
 - Препоръка - BG.SIA-2024-05-01- изпълнена
 - Препоръка - BG.SIA-2024-05-02- изпълнена

Издаден „Информационен бюлетин, на тема: „Метеорологична информация за въздухоплавателни средства опериращи от летища и експлоатационни площадки“.
- Препоръка във връзка с изготвен от НБРПВВЖТ окончателен доклад от разследване на авиационно произшествие, реализирано на 08.03.2023 г. със самолет EXTRA EA-200, с регистрационен знак D-ELOP, управляван от пилот-собственик, при изпълнение на фигурен пилотаж:
 - Препоръка BG.SIA-2024-05-03 - изпълнена

Издаден Информационен бюлетин, на тема: „Изисквания, особености и рискове за безопасността при изпълнение на полети за фигурен пилотаж“.

4.2. Препоръки за периода 2025 – 2026:

- Повишаване броя на инспекции и зачестен надзор на оператори, експлоатиращи ВС с максимална излетна маса под 5700 кг.
- Провеждане на ежегодни семинари по безопасност с организациите, експлоатиращи ВС с максимална излетна маса под 5700 кг.

- Разработване и периодично преразглеждане на националния план за безопасност, който е в съответствие с рисковете, идентифицирани в гражданската авиация и гарантира адекватни мерките за безопасност.
- Периодичен преглед на идентифицираните на рискове и предложенията за смекчаване на рисковете.
- Проактивно управление на безопасността на въздухоплаването чрез обмен на добри практики и поуки.
- Упражняване на постоянен контрол на авиационните оператори по отношение прилагане от тяхна страна на изискването за обучение по безопасност на членове на летателния и кабинния екипаж, включително и на ръководния персонал съобразно техните задължения и отговорности.
- Спазване на времевата рамка за докладване, реакции, мерки при възникване на събития или индикатори за риск;
- Проследяване за правилно попълване на докладите, съгласно ADREP таксономията и правилна класификация на опасности, както и системно проследяване на резултатите в следствие на предприетите коригиращи действия;
- Подобряване на прозрачността и отчетността в управлението на безопасността;
- Поддържане на текуща оценка на риска от авиационните оператори и организации за обучение на персонала;
- Провеждане на семинари и обучения съвместно с НБРПВВЖТ на номинирани ръководители по безопасност от авиационните оператори и организации;
- Изготвяне на бюлетини за безопасност, при необходимост;
- Разширяване на практиката за съвместни форуми и семинари между ГД ГВА, оператори, ОУШПЛГ, ОТО и други организации (включително ДП РВД), за обмен на опит и добри практики;
- Засилване на обученията и поддържане квалификацията на техническия персонал с цел по-добро управление на риска.

4.2.1. Общи препоръки за летищата в България:

- Контрол на системи за наблюдение на безопасността (SMS)
- Спазване на времевата рамка за доклад, реакции, въвеждане на правилни смекчаващи мерки при възникване на събития или индикатори за риск;
- Подобряване на прозрачността и отчетността в управлението на безопасността;
- Стандартизация на процесите на всички летища под надзора на ГД ГВА;
- Пълна интеграция на цифрови платформи за управление на докладите, правилна идентификация на опасности и системно проследяване резултатността на предприеманите коригиращи действия;
- Всички летища следва да поддържат текуща оценка на риска за всички процедури, на база реални данни.
- Ежедневна работа в единния европейски портал за докладване на събития ECCAIRS 2.

- Ползване на платформата, свързана с базите данни на EASA, ECCAIRS 2 респективно ползвана от ГД ГВА, за докладване от летищен оператор, наземни оператори и контрагенти;
 - Автоматизирани инструменти за идентификация на повтарящи се събития и тенденции;
 - Фокусирани проверки на СУБ;
 - Актуализиране на бюлетините, касаещи докладване на събитията в платформата E2.
- Обучения и сертификационни програми по безопасност
 - Стандартизирани обучения по авиационна безопасност за всички летищни и наземни оператори.
 - Провеждане на редовни практически учения (вкл. симулации на инциденти).
 - Въвеждане на съвместни обучения между летищата/наземни оператори за обмен на добри практики.
 - Подобряване на координацията. Изготвяне на задълбочени анализи на съвместни форуми и координационни съвети по безопасност съвместно с НБРПВВЖТ и РВД.
 - Оценка на наземните операции (ramp safety audits) минимум сезонно.
 - Инфраструктурни подобрения и поддръжка
 - Периодични оценки на състоянието на ПИК и ПР, осветлението и маркировката;
 - Засилване на контрола при наземни операции, наземно обслужване и наличие на чужди обекти (FOD);
 - Осъвременяване на системите за аварийно реагиране на летищните оператори и съвместна тяхна работа с наземните оператори и авиационните оператори.

4.2.2. Препоръки към ГД ГВА:

- Непрекъснат контрол върху изпълнението на Националния план за авиационна безопасност (2024–2029).
 - Да дефинира конкретни цели за нулева толерантност към рискови инциденти;
 - Да включат числени показатели за измерване на ефективността на СУБ (Система за управление на безопасността);
- Централизиран надзор за инциденти и рискове
 - Въвеждане на интегрирана база данни за всички летища и оператори.
 - Аналитични инструменти за прогнозиране на риск въз основа на исторически данни.
- Одити и инспекции на безопасността
 - Индикатори за ефективност на безопасността (SPIs)
 - Подкрепа за малки летища и стратегическо развитие
 - Засилване на честотата на провеждане на одити по безопасност;
 - Проверки на принцип на „анонимен инспектор“ за установяване на реалното състояние;
- Актуализация на въведените обвързващи показатели за всяко летище: брой събития, ниво на обучение, време за отговор при инцидент и др.
- Изграждане на капацитет на летища като Горна Оряховица и Пловдив чрез насоки, инвестиции, обучения, тренировки, решаване на казуси и техническа помощ.

- Интеграция в националната мрежа чрез съвместни проекти за безопасност.
- Прозрачност и публичност на данните за безопасност
 - Публикуване на доклади за безопасност на летища и оператори по наземно обслужване на база полугодишни доклади;
 - Комуникиране на анонимно подадени данни от операторите към ГД ГВА за последващ анализ.
- Поради специфичните характеристики на БЛС сектора е важно непрекъснато да се наблюдава рискът от нараняване на лица на земята, причинено от БЛС.
- Важно е непрекъснато да се следи броят на събитията с БЛС, в които е участвала пилотирана авиация.

Списък на съкращенията

ВС	Въздухоплавателно средство
ВП	Въздушно пространство
ГД ГВА	Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“
ДАНО	Доставчик на аеронавигационно обслужване
ДП РВД	Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“
ЕС	Европейски съюз
НБРПВВЖТ	Национален борд за разследване на произшествия във водния, въздушния и железопътния транспорт
ТВТ	Търговски въздушен транспорт
ОВД	Обслужване на въздушното движение
СВУ	Съмнение за взривно устройство
УВД	Управление на въздушното движение
ACAS	Air Collision Aircraft System
ADREP	Accident/Incident Data Reporting
ADRM	Aerodrome
ARC	Abnormal runway contact
ATM	Air Traffic Management
ATS	Air Traffic Service
CFIT	Controlled flight into terrain
CNS	Communication, Navigation, Surveillance
EASA	European Aviation Safety Agency
ERCS	European Risk Classification Scheme
F-NI	Fire/smoke (non-impact)
FUEL	Fuel related
GCOL	Ground Collision
ICAO	International Civil Aviation Organisation
LALT	Low altitude operations
LOC-I	Loss of control - inflight
MAC	Mid-air Collision
MED	Medical (Injuries to and/or Incapacitation of Persons)
NAV	Navigation error
OTH	Other
RE	Runway excursion
RI	Runway incursion - vehicle, aircraft or person
SCF-NP	System/component failure or malfunction [non-powerplant]

SCF-PP	Powerplant failure or malfunction
SUR	Surveillance
TURB	Turbulence encounter
UNK	Unknown
UTC	Coordinated Universal Time
WILD	Collision Wildlife
WSTRW	Windshear or thunderstorm

Използвани източници

1. [EASA 2024 Annual Safety Review \(ASR\)](#)
2. Глобален план за безопасност в гражданското въздухоплаване за периода 2023-2025 година (ICAO Doc 10004)
3. Мониторингови доклади за състоянието на безопасността през 2024 г., изготвени от въздухоплавателните организации със системи за управление на безопасността
4. Мониторингови (полугодишни и годишни) доклади за състоянието на безопасността при предоставяне на летищни операции и операции по наземно обслужване през 2024 г.