



Република България  
Министерство на транспорта и съобщенията

Главна дирекция  
**ГРАЖДАНСКА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНА АДМИНИСТРАЦИЯ**

**ОДОБРЯВАМ**

Анелия Маринова  
*Главен директор на ГД ГВА*

**ГОДИШЕН ПРЕГЛЕД НА  
БЕЗОПАСНОСТТА В  
ГРАЖДАНСКОТО  
ВЪЗДУХОПЛАВАНЕ НА  
РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ПРЕЗ  
2025 г.**

## Предговор

Настоящият Годишен преглед на безопасността в гражданското въздухоплаване на Република България за 2025 г. е изготвен от Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ (ГД ГВА) въз основа на данните от Анекс 13, предоставени от направление въздушен транспорт към НБРПВВЖТ, и данните от докладите за събития, събрани 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.

## Съдържание

|                                                                                                                                                                        |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Предговор.....                                                                                                                                                         | 2  |
| Списък на таблиците.....                                                                                                                                               | 5  |
| Списък на фигурите .....                                                                                                                                               | 6  |
| Списък на използваните съкращения.....                                                                                                                                 | 7  |
| Въведение.....                                                                                                                                                         | 8  |
| Как се изготвя прегледът на безопасността .....                                                                                                                        | 8  |
| Източници на информация .....                                                                                                                                          | 8  |
| Европейска схема за класификация на риска .....                                                                                                                        | 9  |
| Преглед на главите в годишния преглед на безопасността .....                                                                                                           | 10 |
| Глава 2 – Самолети .....                                                                                                                                               | 11 |
| Типична структура за всяка глава, специфична за конкретна област.....                                                                                                  | 11 |
| Връзка с Националния план за безопасност в гражданското въздухоплаване на Република България (НПБГВ) .....                                                             | 12 |
| Глава 1 – Общ преглед на безопасността .....                                                                                                                           | 14 |
| Глава 2 – Самолети.....                                                                                                                                                | 17 |
| Статистически данни .....                                                                                                                                              | 18 |
| Специфичен анализ за дадената област .....                                                                                                                             | 18 |
| Рискове за безопасността.....                                                                                                                                          | 21 |
| Надзорни дейности през 2025 г.....                                                                                                                                     | 23 |
| Системни проблеми и опасности.....                                                                                                                                     | 24 |
| Обобщени изводи .....                                                                                                                                                  | 26 |
| Общи препоръки за авиационните оператори, организациите за управление и поддържане летателната годност на ВС и организациите за техническо обслужване в България ..... | 26 |
| Препоръки.....                                                                                                                                                         | 27 |
| Глава 3 – Вертолети.....                                                                                                                                               | 30 |
| Статистически данни .....                                                                                                                                              | 30 |
| Специфичен анализ за дадената област .....                                                                                                                             | 31 |
| Рискове за безопасността.....                                                                                                                                          | 33 |
| Надзорни дейности през 2025 г.....                                                                                                                                     | 36 |
| Глава 4 – Балони .....                                                                                                                                                 | 40 |
| Глава 5 – Планери.....                                                                                                                                                 | 42 |
| Глава 6 - Безпилотни летателни системи .....                                                                                                                           | 44 |
| Глава 7 - Летища и наземно обслужване.....                                                                                                                             | 48 |
| Обхват и регулаторен контекст .....                                                                                                                                    | 48 |
| Статистически данни .....                                                                                                                                              | 49 |

|                                                                  |    |
|------------------------------------------------------------------|----|
| Специфичен анализ за дадената област .....                       | 50 |
| Рискове за безопасността.....                                    | 54 |
| Системни проблеми и опасности ADR/GH .....                       | 55 |
| Допринасящи проблеми.....                                        | 55 |
| Обобщени изводи .....                                            | 57 |
| Общи препоръки за летищата и наземните оператори в България..... | 58 |
| Препоръки.....                                                   | 59 |
| Глава 8 - Аеронавигационно обслужване.....                       | 62 |
| Въведение.....                                                   | 62 |
| Категории събития .....                                          | 62 |
| Управление на безопасността при предоставяне на УВД/АНО.....     | 68 |
| Обобщени изводи .....                                            | 69 |
| Препоръки.....                                                   | 69 |
| Глава 9 – Авиация с общо предназначение.....                     | 72 |

## Списък на таблиците

|                                                                                                                                       |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Таблица 1 Сравнение за 2025 г. спрямо средногодишната стойност за периода 2021-2024 г. по клас събития .....                          | 15 |
| Таблица 2 Сравнение за 2025 г. спрямо средногодишната стойност за периода 2021-2024 г. по клас събития .....                          | 15 |
| Таблица 3 Брой притежатели на свидетелство за авиационен оператор и самолети вписани в CAO.....                                       | 17 |
| Таблица 4 Брой авиационни произшествия и сериозни инциденти със смъртни случаи и сериозни наранявания.....                            | 18 |
| Таблица 5 Клас събития докладвани през 2025 г. от български въздушни превозвачи притежаващи свидетелство за авиационен оператор ..... | 19 |
| Таблица 6 Инциденти и сериозни инциденти по фаза на полета със самолети за търговски полети.....                                      | 20 |
| Таблица 7 Оценка на риска за безопасността за събития със самолети за търговски въздушен транспорт .....                              | 21 |
| Таблица 8 Брой притежатели на свидетелство за авиационен оператор (CAO) и вертолети вписани в CAO: .....                              | 30 |
| Таблица 9 Клас събития, брой.....                                                                                                     | 30 |
| Таблица 10 Категории събития докладвани през 2025 г. от български оператор .....                                                      | 32 |
| Таблица 11 Инциденти и сериозни инциденти по фаза на полета, включващи самолети за търговски полети .....                             | 33 |
| Таблица 12 Оценка на риска за безопасността за събития с вертолети за търговски въздушен транспорт.....                               | 33 |
| Таблица 13 Събития по категория, класификация, 2025 г. ....                                                                           | 44 |
| Таблица 14 Събития за 5-годишен период (2021 г.-2025 г.).....                                                                         | 45 |
| Таблица 15 Данни по летища, указваща брой извършени операции .....                                                                    | 49 |
| Таблица 16 Обобщение на статистически данни по категории събития .....                                                                | 51 |
| Таблица 17 Събитията в категория „ATM/CNS“ за периода 2021 - 2025 г. ....                                                             | 63 |
| Таблица 18 Анализ на събитията за 2025 г. в категория „ATM/CNS“ според типа събитие .....                                             | 63 |
| Таблица 19 Анализ на риска по ERCS на събитията за 2025 г. в категория „ATM/CNS“ .....                                                | 64 |
| Таблица 20 Събитията в категория „MAC“ за периода 2021 - 2025 г. ....                                                                 | 64 |
| Таблица 21 Анализ на събитията за 2025 г. в категория „MAC“ според типа събитие .....                                                 | 64 |
| Таблица 22 Анализ риска по ERCS на събитията за 2025 г. в категория „MAC“ .....                                                       | 65 |
| Таблица 23 Събитията в категория „RI“ за периода 2021 - 2025 г. ....                                                                  | 66 |
| Таблица 24 Анализ на събитията за 2025 г. в категория „RI“ според типа събитие .....                                                  | 66 |
| Таблица 25 Анализ риска по ERCS на събитията за 2025 г. в категория „RI“ .....                                                        | 67 |
| Таблица 26 Събитията в категория „SEC“ за периода 2021 - 2025 г. ....                                                                 | 67 |
| Таблица 27 Събития тип GNSS jamming/spoofing и laser interference за 2025 г. – извадка от общата категория SEC .....                  | 67 |
| Таблица 28 Събития в авиация с общо предназначение за периода от 2021 г. до 2025 г. ....                                              | 73 |

## Списък на фигурите

|                                                                                                                                                  |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>Фиг.1</b> Разпределение на събитията през 2025 г.....                                                                                         | 14 |
| <b>Фиг. 2</b> Брой притежатели на свидетелство за авиационен оператор (CAO) и самолети вписани в CAO.....                                        | 17 |
| <b>Фиг. 3</b> Категории събития докладвани през 2025 г. от български въздушни превозвачи притежаващи свидетелство за авиационен оператор.....    | 19 |
| <b>Фиг.4</b> Клас събития докладвани през 2025 г. от български въздушни превозвачи притежаващи свидетелство за авиационен оператор.....          | 20 |
| <b>Фиг.5</b> Инциденти и сериозни инциденти по фаза на полета, включващи самолети за търговски полети.....                                       | 20 |
| <b>Фиг.6</b> Оценка на риска за безопасността за събития със самолети за търговски въздушен транспорт.....                                       | 21 |
| <b>Фиг.7</b> KRA по обобщен резултат от ERCS и брой събития с оценка на риска, включващи самолети за търговски въздушен транспорт (CAT).....     | 22 |
| <b>Фиг.8</b> Клас събития, брой.....                                                                                                             | 31 |
| <b>Фиг.9</b> Категории събития докладвани през 2025 г. от български оператор.....                                                                | 32 |
| <b>Фиг.10</b> Инциденти и сериозни инциденти по фаза на полета, включващи самолети за търговски полети.....                                      | 33 |
| <b>Фиг.11</b> Оценка на риска за безопасността за събития със самолети за търговски въздушен транспорт.....                                      | 34 |
| <b>Фиг.12</b> KRA по обобщен резултат от ERCS и брой събития с оценка на риска, включващи вертолетите за търговски въздушен транспорт (CAT)..... | 35 |
| <b>Фиг.13</b> Графично представяне на докладваните събития по категории.....                                                                     | 44 |
| <b>Фиг.14</b> Графично представяне на събитията за 5-годишен период.....                                                                         | 45 |
| <b>Фиг.15</b> Самолетодвижения по летища 2021-2025 г.....                                                                                        | 50 |
| <b>Фиг.16</b> Брой произшествия по категория произшествия, включващи летища и наземно обслужване.....                                            | 50 |
| <b>Фиг.17</b> Графично представяне на докладваните събития по категории за 2025 г.....                                                           | 52 |
| <b>Фиг.18</b> Класификация на риска по ERCS за събития категория Bird.....                                                                       | 52 |
| <b>Фиг.19</b> Класификация на риска по ERCS за събития категория Aerodrome.....                                                                  | 53 |
| <b>Фиг.20</b> Класификация на риска по ERCS за събития категория RAMP: Ground Handling.....                                                      | 53 |
| <b>Фиг.21</b> Класификация на риска по ERCS за събития категория FUEL: Fuel related.....                                                         | 53 |
| <b>Фиг.22</b> Класификация на риска по ERCS за събития категория RI: Runway incursion – vehicle, aircraft or person.....                         | 54 |
| <b>Фиг.23</b> Класификация на риска по ERCS за събития категория WILD: Collision Wildlife.....                                                   | 54 |
| <b>Фиг.24</b> Събития категория GCOL.....                                                                                                        | 54 |

## Списък на използваните съкращения

|                                                                                        |                                                                                                                                                                                          |
|----------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ААБЕС                                                                                  | Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз                                                                                                                                    |
| АНО                                                                                    | Аеронавигационно обслужване                                                                                                                                                              |
| АО                                                                                     | Авиационен оператор                                                                                                                                                                      |
| АП                                                                                     | Авиационно произшествие                                                                                                                                                                  |
| БЛС                                                                                    | Безпилотни летателни системи                                                                                                                                                             |
| ВС                                                                                     | Въздухоплавателно средство                                                                                                                                                               |
| ГД ГВА                                                                                 | Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“                                                                                                                             |
| И                                                                                      | Инциденти                                                                                                                                                                                |
| ЛГ                                                                                     | Летателна годност                                                                                                                                                                        |
| ЛЛНО                                                                                   | Летища, летищни и наземни оператори                                                                                                                                                      |
| НБРПВВЖТ                                                                               | Национален борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт                                                                                            |
| НПБГВ                                                                                  | Национален план за безопасност в гражданското въздухоплаване на Република България                                                                                                       |
| ОТО                                                                                    | Организация за техническо обслужване                                                                                                                                                     |
| ОУПЛГ                                                                                  | Организация за управление поддържането на постоянна летателна годност                                                                                                                    |
| ПИК                                                                                    | Писта за излитане и кацане                                                                                                                                                               |
| РВД                                                                                    | Ръководство въздушно движение                                                                                                                                                            |
| САО                                                                                    | Свидетелство за авиационен оператор                                                                                                                                                      |
| СИ                                                                                     | Сериозен инцидент                                                                                                                                                                        |
| СУБ                                                                                    | Система за управление на безопасността                                                                                                                                                   |
| ТО                                                                                     | Техническо обслужване                                                                                                                                                                    |
| УВД                                                                                    | Управление на въздушното движение                                                                                                                                                        |
| KRA                                                                                    | Key Risk Areas                                                                                                                                                                           |
| ACAM                                                                                   | Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring                                                                                                                                             |
| ADREP                                                                                  | Accident/Incident Data Reporting                                                                                                                                                         |
| CAG                                                                                    | Collaborative analysis group                                                                                                                                                             |
| CAMO                                                                                   | Continuing Airworthiness Management Organisation                                                                                                                                         |
| EASA                                                                                   | European Union Aviation Safety Agency                                                                                                                                                    |
| ECCAIRS                                                                                | European Co-ordination Center for Accident and Incident Reporting Systems                                                                                                                |
| EPAS                                                                                   | European Plan for Aviation Safety                                                                                                                                                        |
| ERCS                                                                                   | European Risk Classification Scheme                                                                                                                                                      |
| HEMS                                                                                   | Helicopter Emergency Medical Service                                                                                                                                                     |
| ICAO                                                                                   | International Civil Aviation Organization                                                                                                                                                |
| NAA                                                                                    | National Aviation Authority                                                                                                                                                              |
| RAMP                                                                                   | Ramp inspection means the inspection of aircraft, of flight and cabin crew qualifications and of flight documentation in order to verify the compliance with the applicable requirements |
| SACA                                                                                   | Safety Assessment of Community Aircraft                                                                                                                                                  |
| SAFA                                                                                   | Safety Assessment of Foreign Aircraft                                                                                                                                                    |
| SANA                                                                                   | Safety Assessment of National Aircraft                                                                                                                                                   |
| SAPRs                                                                                  | SAPRs                                                                                                                                                                                    |
| SIA                                                                                    | Safety Investigation Authority                                                                                                                                                           |
| SPIs                                                                                   | Safety Performance Indicators                                                                                                                                                            |
| SRM                                                                                    | Safety Risk Management                                                                                                                                                                   |
| В годишния преглед са използвани и термини и абrevиатури съгласно ICAO ADREP taxonomy. |                                                                                                                                                                                          |

## **Въведение**

Този преглед предоставя статистика за гражданското въздухоплаване в Република България през 2025 г. Годишният преглед на безопасността представя идентифициране на най-важните предизвикателства пред безопасността, пред които е изправено гражданското въздухоплаване в Република България днес, очертава рисковете за безопасността, както и включва статистическо обобщение на безопасността в гражданското въздухоплаване в Република България.

Годишният преглед на безопасността предоставя информация, идентифицира потенциални нови проблеми с безопасността и/или повишени рискове за безопасността, използвайки експертния опит и експертизата на авиационната индустрия в Република България и на НБРПВЖТ като с това подпомага процесите по управление на риска на безопасността в гражданското въздухоплаване на Република България.

## **Как се изготвя прегледът на безопасността**

### **Източници на информация**

Данните, представени в Годишния преглед на безопасността, се основават на събитията, събрани в периода от януари до декември 2025 г. от ГД ГВА съгласно Регламент (ЕС) 996/2010 относно разследването на произшествия и сериозни инциденти и съгласно Регламент (ЕС) 376/2014 относно докладването, анализа и последващите действия на събития.

Събирането на данни се осъществява чрез следните специфични източници на данни:

- База данни за събития на ГД ГВА: Основен източник на данни, който обхваща събития и друга информация, свързана с безопасността, докладвана на ГД ГВА в ролята ѝ на компетентен орган на гражданското въздухоплаване в Република България, както и произшествия и сериозни инциденти, съобщени на ГД ГВА от органи за разследване на произшествия по безопасността по целия свят. Това се допълва от информация, събрана от ГД ГВА от други източници.
- Европейският портал за докладване на събития - Европейски координационен център за системи за докладване на произшествия и инциденти (ECCAIRS), активен

24/7/365 и свободно достъпен на адрес <https://e2.aviationreporting.eu/reporting> Европейският координационен център за системи за докладване на произшествия и инциденти (ECCAIRS) е централизирана дигитална платформа за събиране и обмен на информация, използвана от европейските национални авиационни администрации (NAA) и органите за разследване на безопасността (SIA). ECCAIRS е централна база данни за всички събития и друга информация, свързана с безопасността, докладвана на авиационната индустрия в съответствие с Регламент (ЕС) 376/2014 относно докладването, анализа и последващите действия на събития в гражданското въздухоплаване.

- Данни от мониторинговите доклади за състоянието на безопасността през 2025 г., изготвени от въздухоплавателните организации със системи за управление на безопасността (СУБ). 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.

Публикуването на годишния преглед на безопасността е предвидено в 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.

## **Европейска схема за класификация на риска**

Регламент (ЕС) 376/2014, член 7 въведе изискването за общоевропейска схема за класификация на риска, за да могат организациите, държавите членки и Агенцията за авиационна безопасност на ЕС (ААБЕС) да класифицират събитията по отношение на техния риск за безопасността. Европейската схема за класификация на риска (ERCS) е разработена за измерване на риска с помощта на двуизмерна матрица. ERCS е част от правната рамка на Регламент (ЕС) 376/2014, чрез Делегиран регламент (ЕС) 2020/2034 на Комисията от 6 октомври 2020 година. Прилагането на ERCS е задължително за компетентните органи определени по Регламент (ЕС) № 376/2014 и от EASA (Европейската агенция за авиационна безопасност) от 1 януари 2023 г. Докладите за събития, посочени в член 6, параграфи 5, 6 и 8 от Регламент 376/2014, съдържат

класификацията на риска по отношение на безопасността на съответното събитие. Класификацията се проверява и при необходимост се променя и одобрява от компетентния орган на държавата членка или от ААБЕС в съответствие с общеевропейската схема за класификация на риска, посочена в чл. 7, параграф 5 от Регламент (ЕС) 376/2014.

В рамките на матрицата на риска за безопасността на ERCS, тежестта се разглежда чрез идентифициране на най-тежкия вероятен изход от произшествието, който би се случил, ако оценяваното събитие е ескалирало в произшествие, като се вземат предвид, както размерът на участващото въздухоплавателно средство, така и най-вероятният вид произшествие. Второ, вероятността се измерва, като се разглежда колко близо е било събитие до този най-лош вероятен изход от произшествието, въз основа на модела с противодействащи мерки на ERCS, определен в раздел 2.1 от Делегиран регламент (ЕС) 2020/2034 на Комисията от 6 октомври 2020 година за допълнение на Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на общата европейска схема за класификация на риска.

## **Преглед на главите в годишния преглед на безопасността**

Този документ е разделен на девет глави. Глави от 2 до 9 обхващат конкретни оперативни области в рамките на българското гражданско въздухоплаване.

Главите на настоящия годишен преглед на безопасността обхващат следните области:

### **Глава 1 – Общ преглед на безопасността**

- Преглед на безопасността на авиационните оператори в национален мащаб чрез предоставяне на преглед на безопасността за самолети, използвани за извършване на търговски въздушен транспорт.
- Междусекторен преглед на безопасността на национален мащаб чрез предоставяне на общ преглед на най-важните статистически данни във всички различни оперативни области. Този преглед ще подпомогне да се определи кои области ще се нуждаят от най-голям/засилен фокус в Националния план за безопасност в гражданското въздухоплаване на Република България.

## Глава 2 – Самолети

- Търговски въздушен транспорт със сложни самолети с моторна тяга: обхваща всички търговски въздушни операции (пътнически и товарни), включващи самолети с максимална сертифицирана излетна маса над 5700 кг, или самолети, оборудвани с турбовентилаторен (и) двигател(и) или повече от един турбовитлов двигател.

## Глава 3 – Вертолети

Търговски въздушен транспорт: обхваща всички търговски въздушни операции, включващи типово сертифицирани вертолети, изпълняващи дейности като спешна медицинска помощ (HEMS), въздушно такси или разглеждане на забележителности, както и полети до морски нефтови, газови и възобновяеми енергийни инсталации. Към настоящия момент за България в тази група попадат само вертолетите изпълняващи HEMS.

## Глава 4 – Балони

Тази глава обхваща всички операции, включващи балони с горещ въздух.

## Глава 5 - Планери

Тази глава обхваща всички операции, включващи планери.

## Глава 6 - Безпилотни летателни системи (БЛС)

Тази глава обхваща операции, включващи БЛС.

## Глава 7 - Летища и наземно обслужване

Тази глава обхваща летищни и наземни операции по обслужване, които се извършват в Република България.

## Глава 8 - Аеронавигационно обслужване

Тази глава обхваща събития, свързани с УВД/АНО в Република България.

## Глава 9 – Авиация с общо предназначение

Тази глава обхваща всички операции, включващи въздухоплавателни средства в авиацията от общо предназначение.

### **Типична структура за всяка глава, специфична за конкретна област**

Всяка от главите в този годишен преглед на безопасността съдържа специфична информация, която е полезна за представянето по разбираем начин резултатите от извършения анализ за конкретната област. Структурите на главите, както са описани по-долу, са максимално еднакви във всяка област, което ще подпомогне сравнение на

информацията във всеки домейн.

- *Статистически данни:* Всяка глава започва с набор от статистика, която предоставя информация за показателите за безопасност за съответната област, както и включва подробности за броя на произшествията с фатални последици, сериозните инциденти и събитията, класифицирани като инциденти. Частта със статистика определя също броя на смъртните случаи и сериозните инциденти в конкретната област. Данните за 2025 г. са сравнени с годишните средни стойности през предходните 4 години, което помага да се осигури представяне на справки за 2025 г. и същите да бъдат свързани с историческите тенденции като тази информация е представена и в графичен формат.

- *Специфичен анализ за дадената област:* Поради факта, че всяка област е различна, е включен допълнителен анализ на информацията, която е специфична за областта.

- *Рискове за безопасността:* Всяка глава за конкретната област завършва с описание на рисковете за безопасността, които са идентифицирани от класификацията на риска на събитията, събрани в ECR. Те се определят за всеки вид операция, относителното ниво на риска за безопасността и честотата за всяка ключова рискова област (KRA). KRA е най-вероятният вид авиационно произшествие, което би възникнало, в случай на развитие на събитието.

## **Връзка с Националния план за безопасност в гражданското въздухоплаване на Република България (НПБГВ)**

НПБГВ представлява Националния план за безопасност за Република България и определя стратегическите приоритети и цели за безопасност за българското гражданско въздухоплаване. Този план представя основните рискове, които засягат тази система, и определя необходимите действия за смекчаване на тези рискове, за допълнително подобряване на авиационната безопасност в Република България.

Планът се изготвя и актуализира от ГД ГВА, съвместно със заинтересованите страни и след консултация с Консултативния съвет по безопасност в гражданското въздухоплаване към главния директор на ГД ГВА. Повече информация за НПБГВ може да бъде намерена на интернет страницата на ГД ГВА: <https://www.caa.bg/bg/category/275>.



# Глава 1

# ОБЩ ПРЕГЛЕД НА

# БЕЗОПАСНОСТТА

## Глава 1 – Общ преглед на безопасността

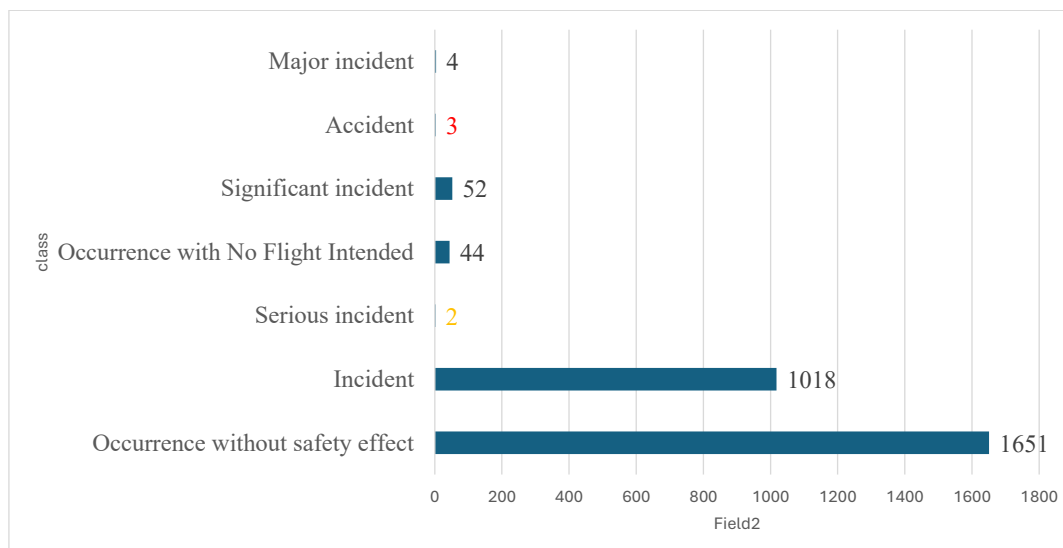
През 2025 г. са реализирани три авиационни произшествия на територията на Република България, както следва:

- Авиационно произшествие реализирано през месец юни 2025 г. със самолет M18A.
- Авиационно произшествие реализирано през месец юни 2025 г. със самолет Cirrus SR22.
- Авиационно произшествие реализирано през месец август 2025 г. самолет EV-97 Eurostar.

През 2025 г. на територията на Република България са реализирани две авиационни събития, квалифицирани като „сериозен инцидент“, както следва:

- Сериозен инцидент реализиран през месец февруари 2025 г. със самолет Airbus - 321, отнасящ се до разхерметизация и последвало аварийно снижение във въздушното пространство на Република България.
- Сериозен инцидент реализиран през месец септември 2025 г. със самолет BOEING 737-400.

На фигура 1 е показано разпределението на регистрираните събития за 2025 г. като видно събития, които са без ефект върху безопасността са най-голям обем, следвани от инциденти.



Фиг.1 Разпределение на събитията през 2025 г.

Статистически данни по клас събития са представени в Таблица 1 и Таблица 2

като същите включват сравнение за 2025 г. спрямо средногодишната стойност за периода 2021-2024 г. по клас събития. През 2025 г. е имало три авиационни произшествия, които не са с фатални последствия. През 2025 г. делът на авиационните произшествия и сериозни инциденти е по-нисък от средногодишния за четири годишния период, докато този на инцидентите и събития без въздействие върху безопасността е по-висок.

**Таблица 1** Сравнение за 2025 г. спрямо средногодишната стойност за периода 2021-2024 г. по клас събития

|                                                       | Общ брой събития за всеки клас събития през периода 2021-2024 г. | Брой събития за клас събития през 2025 г. | Сравнение за 2025 г. спрямо средногодишната стойност за периода 2021-2024 г. по клас събития |
|-------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|
| Брой авиационни произшествия (АП)                     | 17                                                               | 3                                         | ↓                                                                                            |
| Брой сериозни инциденти (СИ)                          | 16                                                               | 2                                         | ↓                                                                                            |
| Брой инциденти (И)                                    | 2 341                                                            | 1074                                      | ↑                                                                                            |
| Брой събития без въздействие върху безопасността (БВ) | 4 865                                                            | 1651                                      | ↑                                                                                            |

**Таблица 2** Сравнение за 2025 г. спрямо средногодишната стойност за периода 2021-2024 г. по клас събития

| Година/ Брой събития – общ и по класове               | 2025 | 2024 | 2023 | 2022 | 2021 |
|-------------------------------------------------------|------|------|------|------|------|
| Общ брой събития                                      | 2730 | 2532 | 2244 | 2387 | 1314 |
| Брой ав. произшествия (АП)                            | 3    | 5    | 5    | 1    | 1    |
| Брой сериозни инциденти (СИ)                          | 2    | 3    | 2    | 2    | 3    |
| Брой инциденти (И)                                    | 1074 | 327  | 837  | 675  | 374  |
| Брой събития без въздействие върху безопасността (БВ) | 1651 | 1713 | 1413 | 1047 | 382  |



# Глава 2

# САМОЛЕТИ

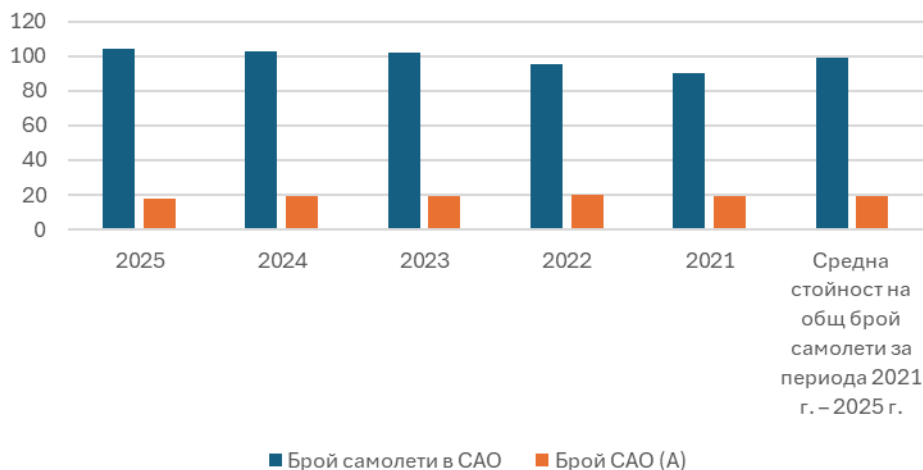
## Глава 2 – Самолети

Представените данни се основават на информацията за инцидентите, събрана от ГД ГВА съгласно Регламент (ЕС) 996/2010 относно разследването на инциденти и сериозни инциденти със самолети, участващи в търговския въздушен транспорт, и на Регламент (ЕС) 376/2014 относно докладването на събития, последващите действия и анализа. Прегледът на рисковете за авиационната безопасност е извлечен единствено от данните за събитията от ECR.

Фигура 2 и Таблица 3 показват броя на притежателите на свидетелство за авиационен оператор (CAO) и броя на самолетите, вписани в CAO и използвани за извършване на търговски въздушен транспорт в Република България. Тя показва, че през 2025 г. броят на самолети, вписани в CAO е леко повишен в сравнение с предходните четири година. Броят на самолетите за търговски полети е с леко увеличение през 2023 г. и 2024 г. като е надхвърлил броя от 2021 г. и 2022 г.

*Таблица 3 Брой притежатели на свидетелство за авиационен оператор и самолети вписани в CAO:*

|                     | 2025 | 2024 | 2023 | 2022 | 2021 | Средна стойност на общ брой самолети за периода 2021 г. – 2025 г. |
|---------------------|------|------|------|------|------|-------------------------------------------------------------------|
| Брой самолети в CAO | 104  | 103  | 102  | 95   | 90   | 99                                                                |
| Брой CAO (А)        | 18   | 19   | 19   | 20   | 19   | 19                                                                |



*Фиг. 2 Брой притежатели на свидетелство за авиационен оператор (CAO) и самолети вписани в CAO*

## Статистически данни:

Броят на авиационните произшествия и сериозните инциденти е намалял в сравнение с предходните години. Броят на инциденти се е увеличил в сравнение с предходните години. Въздушният трафик през 2025 г. се е възстановил и е достигнал приблизително 90% от нивото на трафик от 2022 г.

Таблица 4 показва, че броят на фаталните произшествия през 2025 г. е останал в ниските нива в сравнение с предходните години.

*Таблица 4 Брой авиационни произшествия и сериозни инциденти със смъртни случаи и сериозни наранявания*

|                      | Общ брой събития за всеки клас събития през периода 2021 г. – 2024 г. | Брой събития за клас събития през 2025 г. | Сравнение за 2025 г. спрямо средногодишната стойност за 2021 г. - 2024 г. по клас събития |
|----------------------|-----------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|
| Смъртни случаи       | 0                                                                     | 0                                         | -                                                                                         |
| Сериозни наранявания | 0                                                                     | 0                                         | -                                                                                         |

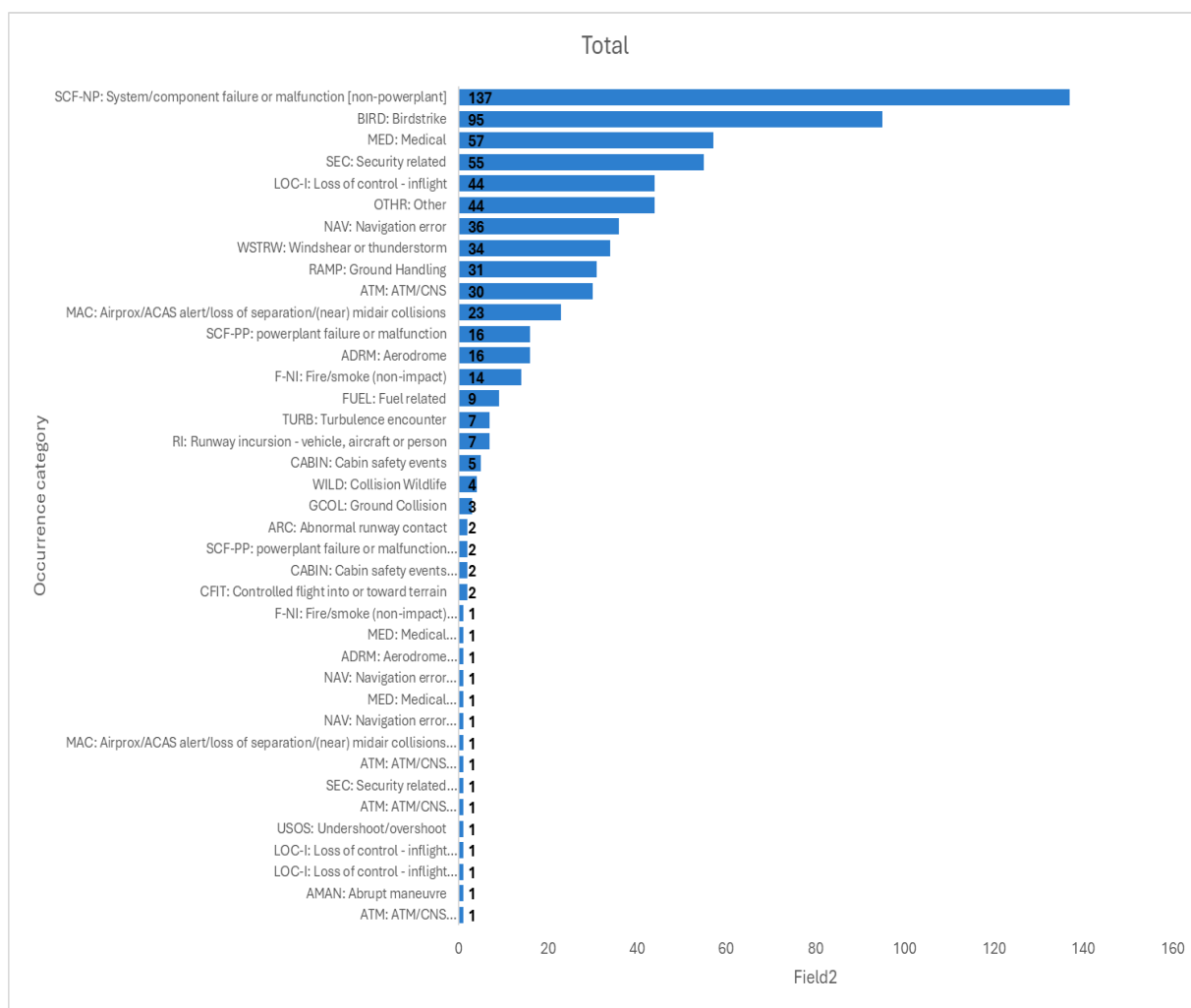
## Специфичен анализ за дадената област:

### Категории събития

В тази точка са очертани най-важните категории събития през последната година. Събитията са категоризирани, използвайки таксономията на ИКАО за докладване на данни за произшествия/инциденти (ADREP) за категории събития, разработена за подпомагане на общото кодиране на основните елементи на дадено събитие, които трябва да бъдат разследвани, записани и анализирани.

На едно събитие могат да бъдат присвоени множество категории. Например, ако е възникнал отказ на двигател и е последвала загуба на контрол, събитието ще бъде кодирано и в двете категории, т.е. SCF-PP: отказ или неизправност на силовата установка и LOC-I: загуба на контрол по време на полет. Следователно, сумата от броя на събитията за всяка категория може да бъде по-голяма от общия брой събития, реализирани през годината. През 2025 г. най-голям брой инциденти са свързани с откази на системи/компоненти, следвани от категориите удар с птици или медицински проблеми.

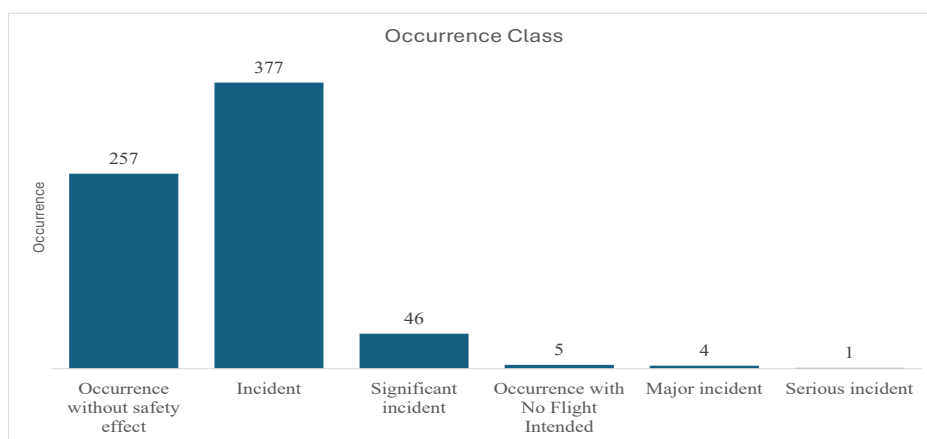
Статистически данни за категории събития, докладвани през 2025 г. от български въздушни превозвачи, притежаващи свидетелство за авиационен оператор са показани във фигура 3:



**Фиг. 3 Категории събития докладвани през 2025 г. от български въздушни превозвачи притежаващи свидетелство за авиационен оператор**

**Таблица 5 Клас събития докладвани през 2025 г. от български въздушни превозвачи притежаващи свидетелство за авиационен оператор**

| Клас събитие                          | Брой       |
|---------------------------------------|------------|
| Събитие без ефект върху безопасността | 257        |
| Инцидент                              | 377        |
| Значителен инцидент                   | 46         |
| Събитие без въздействие върху полета  | 5          |
| Голям инцидент                        | 4          |
| Сериозен инцидент                     | 1          |
| <b>Общо</b>                           | <b>690</b> |



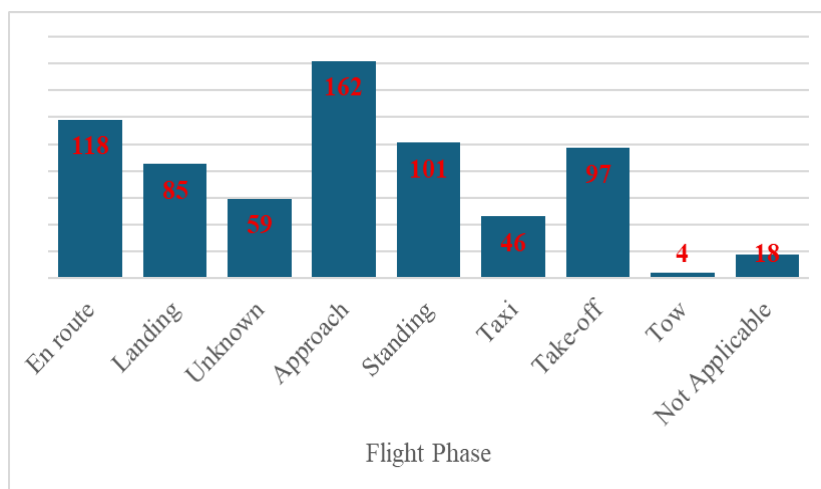
**Фиг.4** Клас събития докладвани през 2025 г. от български въздушни превозвачи притежаващи свидетелство за авиационен оператор

### Фаза на полета

Фигура 5 и таблица 6 показват разпределението на инциденти по фаза на полет с по-голям брой по маршрута, по време на кацане и излитане. Неизвестна и не приложимо съответства на онези събития, за които няма налични данни.

**Таблица 6** Инциденти и сериозни инциденти по фаза на полета със самолети за търговски полети

| Фаза на полета | Брой       |
|----------------|------------|
| Маршрут        | 118        |
| Кацане         | 85         |
| Неизвестна     | 59         |
| Подход         | 162        |
| На стоянка     | 101        |
| Рулиране       | 46         |
| Излитане       | 97         |
| Теглене        | 4          |
| Неприложимо    | 18         |
| <b>Общо</b>    | <b>690</b> |



**Фиг.5** Инциденти и сериозни инциденти по фаза на полета, включващи самолети за търговски полети

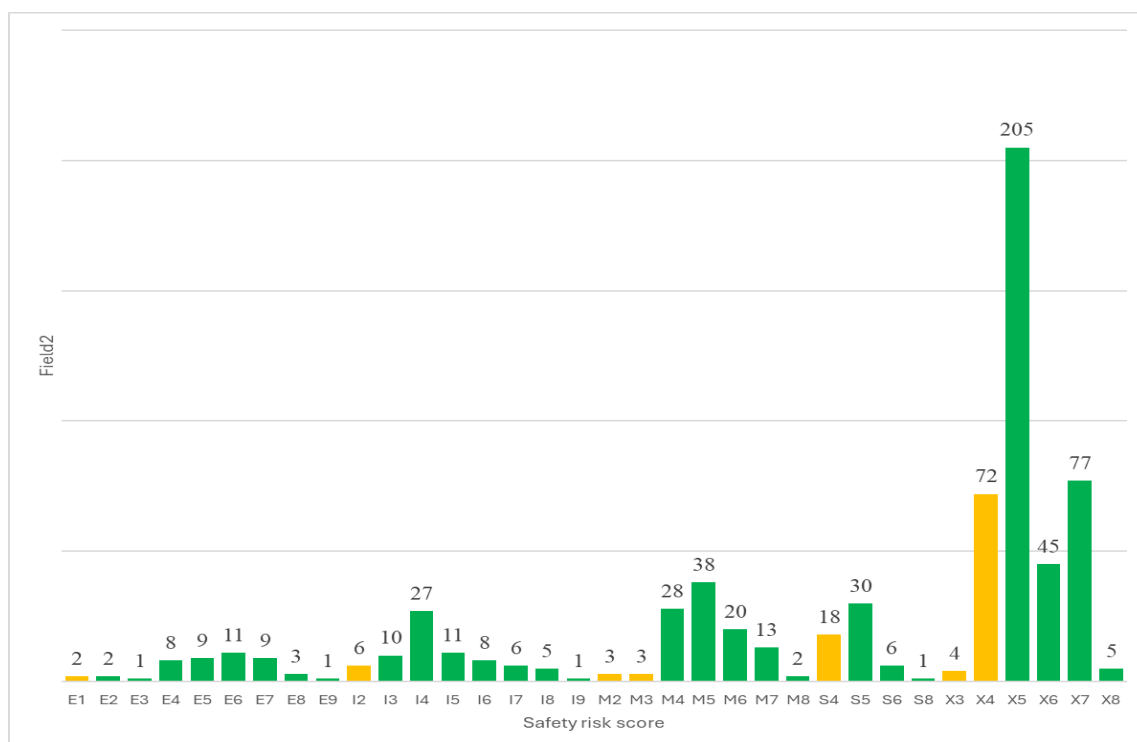
## Рискове за безопасността

Данните за получаване на картината на риска на полети със сложни самолети, извършващи търговски въздушен транспорт и нетърговски, са обединени в една обща таблица поради сходството на рисковете за безопасността за тези два вида операции, както и ограниченото количество данни, налични за сегмента за нетърговски операции със сложни самолети.

Рисковете за безопасността, идентифицирани по-долу, са получени от данни за събития, регистрирани в ECR, обхващащи 2025 г. Всичките 690 събития са с оценката за риск за безопасност по KRA и ERCS, което представлява процент на завършване на ERCS от 100% за областта.

**Таблица 7** Оценка на риска за безопасността за събития със самолети за търговски въздушен транспорт

| barrier/score | 9        | 8         | 7          | 6         | 5          | 4          | 3         | 2         | 1        | 0        | Общо       |
|---------------|----------|-----------|------------|-----------|------------|------------|-----------|-----------|----------|----------|------------|
| X             | 0        | 5         | 77         | 45        | 205        | 72         | 4         | 0         | 0        | 0        | 408        |
| S             | 0        | 1         | 0          | 6         | 30         | 18         | 0         | 0         | 0        | 0        | 55         |
| M             | 0        | 2         | 13         | 20        | 38         | 28         | 3         | 3         | 0        | 0        | 107        |
| I             | 1        | 5         | 6          | 8         | 11         | 27         | 10        | 6         | 0        | 0        | 74         |
| E             | 1        | 3         | 9          | 11        | 9          | 8          | 1         | 2         | 2        | 0        | 46         |
| <b>Общо</b>   | <b>2</b> | <b>16</b> | <b>105</b> | <b>90</b> | <b>293</b> | <b>153</b> | <b>18</b> | <b>11</b> | <b>2</b> | <b>0</b> | <b>690</b> |

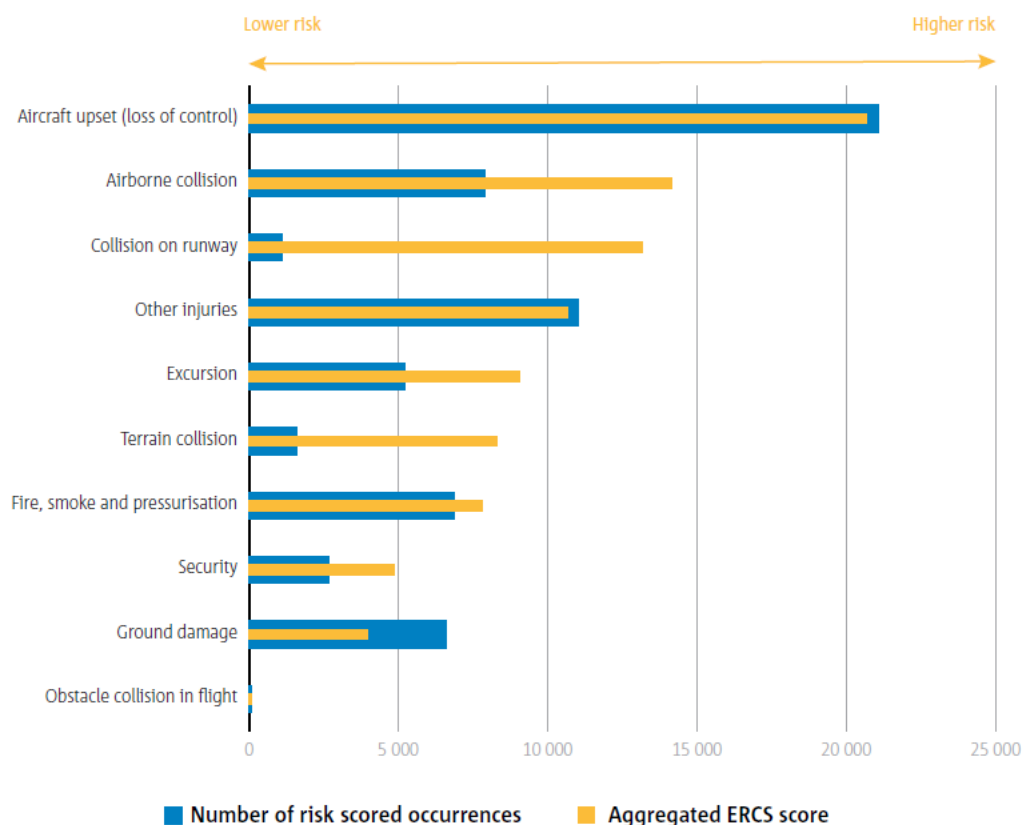


**Фиг.6** Оценка на риска за безопасността за събития със самолети за търговски въздушен транспорт

Категориите събития описват действителните фактори и резултатите от дадено събитие, KRA описва потенциалния резултат от събитието. KRA се определя от най-

вероятния тип произшествие, до което дадено събитие би могло да ескалира. За разлика от категориите събития, където на едно събитие могат да бъдат присвоени множество категории, може да има само едно KRA на едно събитие. KRA е един елемент от ERCS. Тази схема се прилага при определяне на оценката на риска за безопасността на дадено събитие.

Областите от гражданското въздухоплаване в Република България, пряко засягащи летателна експлоатация и летателна годност приемат за KRA по важност, спрямо определените от ААБЕС като същите са показани на фигура 7.



**Фиг. 7** KRA по обобщен резултат от ERCS и брой събития с оценка на риска, включващи самолети за търговски въздушен транспорт (CAT).<sup>1</sup>

За българското гражданско въздухоплаване в областта на търговски въздушен превоз, KRA с по-висок риск са:

- **Загуба на управление на самолета** - включва нежелано състояние на въздухоплавателното средство, характеризиращо се с неволни отклонения от параметрите, които обикновено се наблюдават по време на операции, което в крайна сметка може да доведе до неконтролиран удар с терена.

<sup>1</sup> Източник: EASA, Annual Safety Review 2025, стр.38

- **Сблъсък във въздуха** - включва всички събития, включващи действителни или потенциални сблъсъци във въздуха между въздухоплавателни средства, докато и двете въздухоплавателни средства са във въздуха, както и между въздухоплавателно средство и други въздушни обекти (с изключение на птици и диви животни). Този KRA се управлява главно чрез проблеми с безопасността, идентифицирани в портфолиото от рискове за безопасността на УВД/АНО.

- **Сблъсък на ПИК** - включва събития, включващи сблъсъци или опасно сближение между въздухоплавателно средство и друг обект (други въздухоплавателни средства, превозни средства и др.) или човек, които се случват на ПИК на летище или друга предварително определена зона за кацане. Това не включва сблъсъци с птици или диви животни. Този KRA се управлява главно чрез проблеми с безопасността, идентифицирани в портфолиата от рискове за безопасността на УВД/АНО и летищата и наземното обслужване.

### **Надзорни дейности през 2025 г.**

В рамките на осъществявания надзор върху авиационните оператори (АО) и организациите за поддържане и управление на летателна годност на въздухоплавателни средства (ОУПЛГ/САМО), както и организации за техническо обслужване (ОТО/Part-145), през 2025 г. от страна на ГД „Гражданска въздухоплавателна администрация“ са извършени редица планирани и извънредни надзорни дейности, насочени към осигуряване и поддържане на високо ниво на авиационна безопасност и в съответствие с приложимите регулаторни изисквания.

Сред основните дейности, които са изпълнявани могат да бъдат посочени:

- извършване на АСАМ инспекции на въздухоплавателни средства с българска регистрация с цел проверка на поддържането на летателната годност;
- извършване на инспекции на перона на въздухоплавателни средства (SANA), експлоатирани от български авиационни оператори, като се взети предвид оценката на риска за безопасността, сложността на експлоатацията и дейностите, както и резултатите от предишни одити. Тези инспекции се извършва, като се използват, доколкото е възможно, същите принципи като инспекциите, попадащи под изискванията на Подчаст RAMP (SACA/SAFA).
- извършване на фокусирани проверки, насочени към установени тенденции и

рискове, идентифицирани в процеса на анализ на авиационни събития;

- издаване на информационни бюлетини и указания, свързани с докладването на авиационни събития и прилагането на изискванията на европейското законодателство;
- анализ на постъпилите доклади за авиационни събития и предприемане на съответни надзорни действия при необходимост.

Осъществяваните надзорни дейности са насочени към своевременно идентифициране на потенциални рискове и предприемане на мерки за тяхното ограничаване, като същевременно подпомагат подобряването на системите за управление на безопасността в авиационните организации.

Проблемите, свързани с безопасността на полетите в областта на летателната експлоатация и летателната годност, се разглеждат и анализират на европейско ниво от Европейската агенция за авиационна безопасност (EASA) чрез Европейския процес за управление на риска за безопасността (European Safety Risk Management – SRM), както и на национално ниво на провежданите регулярни срещи по безопасност. В рамките на този процес се идентифицират ключовите рискови области (Key Risk Areas – KRA), които се включват в Европейския план за авиационна безопасност (EPAS), както и в националния план

Анализът на докладваните авиационни събития и тенденции позволява идентифицирането на системни проблеми, които могат да окажат влияние върху безопасността на полетите. Получените резултати подпомагат оценката на ефективността на съществуващите бариери за безопасност и определянето на подходящи мерки за управление на риска.

### **Системни проблеми и опасности**

- Откази на системи и компоненти на въздухоплавателните средства;
- Непълно или неточно водене на записите свързани с извършеното техническо обслужване;
- Непълно или неточно документиране на извършените дейности в обхвата на прилагане на оперативните процедури от авиационния оператор;
- В определени случаи се наблюдава, че докладването на събития не се извършва в установения срок, а последващите доклади и анализи не са обективни и състоятелни относно анализ на причините и предприемане на адекватни мерки и действия;

Анализът на докладваните събития за 2025 г. показва, че част от съществуващите бариери за безопасност не функционират достатъчно ефективно. В резултат на това се идентифицират следните основни фактори, допринасящи за възникването на събития:

- Недостатъчен контрол върху поддържане на компетентността на персонала с фокус на обучение или практическа подготовка;
- Неадекватно отразяване на техническите неизправности на системи или оборудване, в резултат на което не се изпълняват точните процедури по оценка и отстраняване на неизправностите;
- Липса или недостатъчна яснота на определени оперативни процедури;

Анализът на събитията и оценката на показателите за безопасност показват необходимост от продължаване на дейностите по подобряване и осигуряване на зрелостта на системите за управление на безопасността и повишаване на ефективността на надзорните дейности. В този контекст се идентифицират следните приоритетни области за подобряване на безопасността:

- Повишаване на подготовката и квалификацията на персонала чрез регулярни обучения и семинари;
- Развитие и насърчаване на културата на докладване на събития;
- Усъвършенстване на системите за управление на безопасността (СУБ) в организациите до достигане на ефективно ниво на зрялост;

През последните години авиационният сектор продължава да изпитва затруднения, свързани с недостига на квалифициран персонал, както в оперативната дейност, така и в техническото обслужване. Тази тенденция оказва влияние върху способността на организациите да поддържат необходимото ниво на ресурси и опит, което в определени случаи може да доведе до повишен оперативен риск.

Дейностите на отдел „Летателна експлоатация и лицензиране“ и отдел „Летателна годност и лицензиране“ на ГД ГВА са насочени към поддържане на високо ниво на безопасност чрез осъществяване на ефективен надзор върху авиационните организации, анализ на докладваните събития и прилагане на проактивен подход за управление на риска в съответствие с приложимото европейско законодателство, включващ регулярни срещи и мероприятия с авиационната индустрия.

## **Обобщени изводи:**

• Събитията, класифицирани като SCF-NP (System/Component Failure or Malfunction – non-powerplant), представляват най-значимата категория сред докладваните събития от българските въздушни превозвачи през 2025 г., което подчертава значението на ефективното управление на летателната годност на въздухоплавателните средства с оглед на взаимодействието между ОУПЛГ и ОТО и необходимостта от поддържане на високо ниво на техническото обслужване чрез извършване на съвместни анализи на често повторяеми дефекти.

## **Общи препоръки за авиационните оператори, организациите за управление и поддържане летателната годност на ВС и организациите за техническо обслужване в България:**

### **• Повишаване ефективността на системите за управление на безопасността (SMS)**

- Систематичен анализ на докладваните събития и своевременно въвеждане на коригиращи и превантивни мерки;
- Насърчаване на културата на докладване и повишаване на прозрачността при управлението на безопасността;
- Всички оператори и организации следва да поддържат текуща оценка на риска за всички дейности и процедури, на база реални данни.

### **• Активно използване на единния портал за докладване и анализ на инциденти на EASA, ECCAIRS 2.**

- Ползване на платформата, свързана с базите данни на EASA, ECCAIRS 2 респективно ползвана от ГД ГВА, за докладване от оператори и организации за ОУПЛГ и ТО;
- По-широко използване на наличните данни от системата ECCAIRS 2 за идентифициране на тенденции и потенциални рискове за безопасността;
- Фокусирани проверки на СУБ;
- Актуализиране на бюлетините, касаещи докладване на събитията в платформата E2.

### **• Обучения и прилагане на програми по безопасност**

- Стандартизирани обучения по авиационна безопасност за всички авиационни оператори, ОУПЛГ и ОТО с фокус на взаимовръзката между страните.

- Провеждане на редовни практически учения (вкл. симулации на инциденти).

- Въвеждане на съвместни обучения и семинари между авиационните оператори, ОУПЛГ и ОТО за обмен на добри практики.

- **Надзор, контрол и координация от страна на компетентния орган**

- Продължаване на прилагането на основан на риска подход при планирането и извършването на надзорните дейности;

- Провеждане на целеви инспекции и одити в области, при които се наблюдават повишени рискове;

- Подобряване на взаимодействието между АО, ОУПЛГ и ОТО и ГД ГВА с цел своевременно идентифициране и управление на рисковете, чрез провеждане на регулярни срещи и прилагане на единни стратегически документи относно управление на SAFA коефициента на национално ниво;

Прилагането на посочените мерки ще допринесе за поддържане и по-нататъшно подобряване на нивото на безопасност в гражданската авиация на Република България.

## **Препоръки:**

- **Непрекъснат контрол върху Националния план за авиационна безопасност**

- Да се дефинират и следват конкретни цели и приоритети за намаляване на рисковете в областта на летателната експлоатация и летателната годност в съответствие с ICAO Global Aviation Safety Plan 2026–2028 и актуалните версии на Европейския план за авиационна безопасност (EPAS);

- Да се извършва регулярна оценка и актуализация за ефективността на Националния план за авиационна безопасност въз основа на анализа на докладваните събития и установените тенденции.

- Подобряване на обмена на информация между авиационните организации и компетентния орган с цел своевременно идентифициране на потенциални рискове.

- **Одити и инспекции на безопасността**

- Прилагане на основан на риска подход при планирането и провеждането на надзорните дейности;

- Провеждане на целеви инспекции и одити в организации, при които се

наблюдават повишени нива на риск или повтарящи се събития;

- Засилване на надзора върху организациите, извършващи дейности по техническо обслужване и управление на поддържането на летателната годност, които многократно прилагат разпоредбите за изключения и отлагане на дефекти ;

- **Индикатори за ефективност на безопасността (SPIs)**

- Използване на резултатите от анализа на SPIs при планирането на надзорните дейности.

- **Подобряване на подготовката и квалификацията на персонала**

- Насърчаване на регулярни обучения и програми за повишаване на квалификацията на летателния и техническия персонал;

- Поддържане на адекватно ниво на компетентност на персонала в авиационните организации.

- **Прозрачност и обмен на информация относно безопасността**

- Насърчаване на културата на докладване на събития и повишаване на прозрачността при управлението на безопасността;

- Споделяне на обобщена информация за тенденциите в областта на безопасността между авиационните организации и компетентния орган;



# Глава 3

# ВЕРТОЛЕТИ

### Глава 3 – Вертолети

Представените данни се основават на информацията за инцидентите, събрани от ГД ГВА съгласно Регламент (ЕС) 996/2010 относно разследването на инциденти и сериозни инциденти със вертолети, участващи в търговския въздушен транспорт, и на Регламент (ЕС) 376/2014 относно докладването на събития, последващите действия и анализа.

Прегледът на рисковете за авиационната безопасност е извлечен единствено от данните за събитията от ECR.

- Търговски въздушен транспорт: обхваща всички търговски въздушни операции, включващи типово сертифицирани вертолети, за извършване на дейности като спешна медицинска помощ (HEMS).

Таблица 8 показват броя на притежателите на свидетелство за авиационен оператор (CAO) и броя на вертолети, вписани в CAO и използвани за извършване на търговски въздушен транспорт в Република България. Тя показва, че през 2025 г. броят на вертолети, вписани в CAO е повишен в сравнение с предходните години, с оглед на създаването на първия оператор за извършване на полети за спешна медицинска помощ (HEMS)

*Таблица 8 Брой притежатели на свидетелство за авиационен оператор (CAO) и вертолети вписани в CAO:*

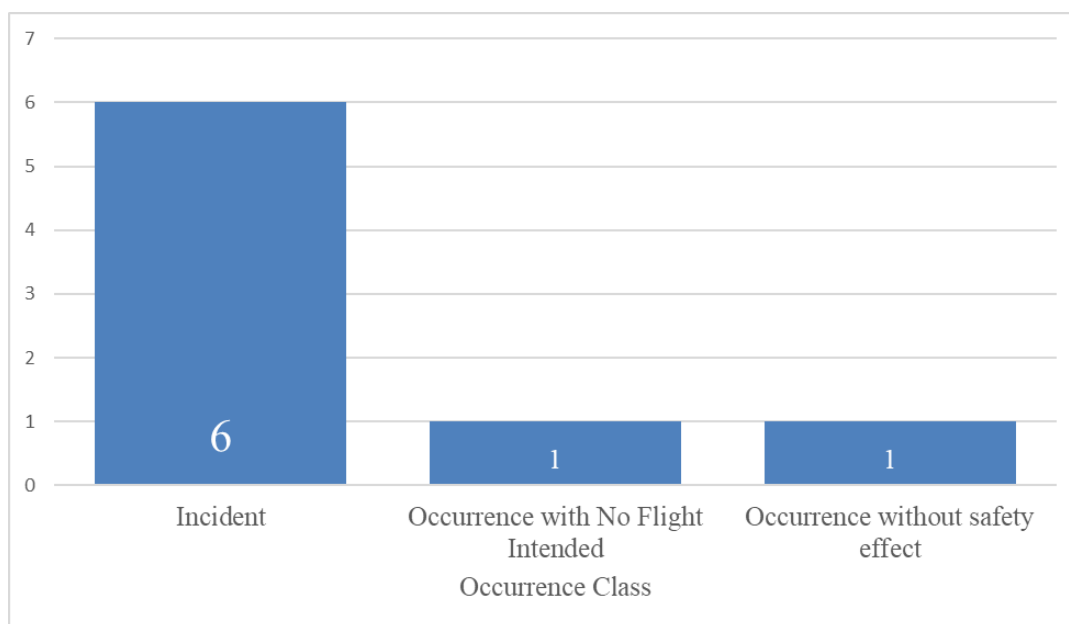
|                      | 2025 | 2024 | 2023 | 2022 | 2021 | Средна стойност на общ брой вертолети за периода 2021 г. – 2025 г. |
|----------------------|------|------|------|------|------|--------------------------------------------------------------------|
| Брой вертолети в CAO | 4    | 1    | 0    | 0    | 0    | 1                                                                  |
| Брой CAO (H)         | 1    | 1    | 0    | 0    | 0    | 0.4                                                                |

#### Статистически данни:

През 2025 г. не са реализирани авиационни произшествия със смъртни случаи и сериозни наранявания при извършване на полети с вертолети в търговски въздушен транспорт.

*Таблица 9 Клас събития, брой*

| Клас събитие                       | Брой |
|------------------------------------|------|
| Инцидент                           | 6    |
| Occurrence with No Flight Intended | 1    |
| Occurrence without safety effect   | 1    |
| Общо                               | 8    |



*Фиг.8 Клас събития, брой*

### **Специфичен анализ за дадената област:**

#### **Категории събития**

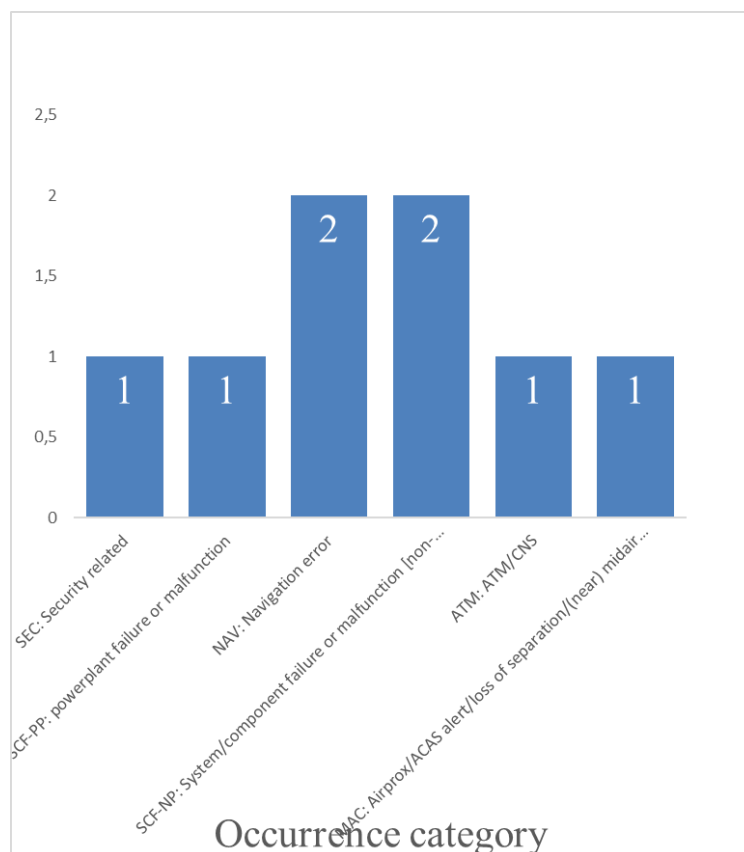
В тази точка са очертани най-важните категории събития през последната година. Събитията са категоризирани, използвайки таксономията на ИКАО за докладване на данни за произшествия/инциденти (ADREP) за категории събития, разработена за подпомагане на общото кодиране на основните елементи на дадено събитие, които трябва да бъдат разследвани, записани и анализирани.

През 2025 г. най-голям брой инциденти са свързани с откази на системи/компоненти.

Статистически данни за категории събития докладвани през 2025 г. от български оператор притежаващ свидетелство за авиационен оператор са показани в таблица 10 и фигура 9 :

**Таблица 10** Категории събития докладвани през 2025 г. от български оператор

| Категория събития                                                   | Брой |
|---------------------------------------------------------------------|------|
| ATM: ATM/CNS                                                        | 1    |
| SCF-NP: System/component failure or malfunction [non-powerplant]    | 2    |
| NAV: Navigation error                                               | 2    |
| MAC: Airprox/ACAS alert/loss of separation/(near) midair collisions | 1    |
| SCF-PP: powerplant failure or malfunction                           | 1    |
| SEC: Security related                                               | 1    |



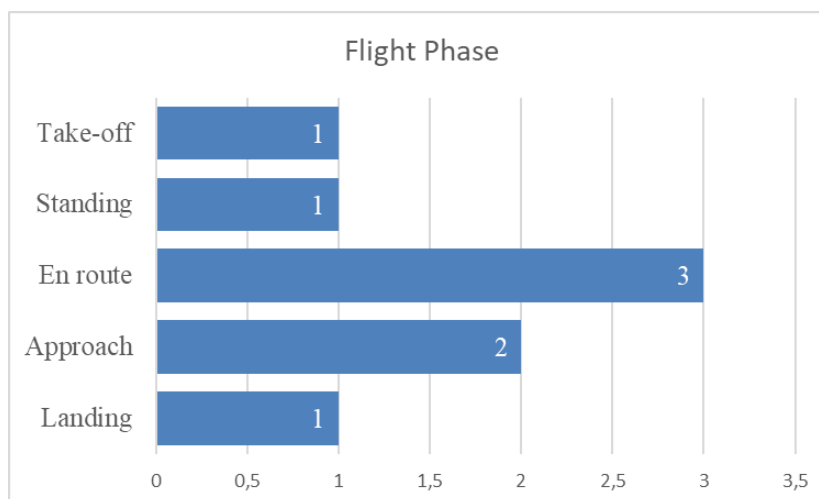
**Фиг.9** Категории събития докладвани през 2025 г. от български оператор

## Фаза на полета

Фигура 11 и таблица 12 показват разпределението на инциденти по фаза на полет с по-голям брой по маршрута и на подхода.

**Таблица 11** Инциденти и сериозни инциденти по фаза на полета, включващи самолети за търговски полети

| Фаза на полета | Брой     |
|----------------|----------|
| Маршрут        | 3        |
| Кацане         | 1        |
| Подход         | 2        |
| Излитане       | 1        |
| На стоянка     | 1        |
| <b>Общо</b>    | <b>8</b> |



**Фиг.10** Инциденти и сериозни инциденти по фаза на полета, включващи самолети за търговски полети

### Рискове за безопасността:

Рисковете за безопасността, идентифицирани по-долу, са получени от данни за събития, регистрирани в ECR, обхващащи 2025 г. като всичките са с оценката за риск за безопасност по KRA и ERCS, което представлява процент на завършване на ERCS от 100% за областта.

**Таблица 12** Оценка на риска за безопасността за събития с вертолети за търговски въздушен транспорт

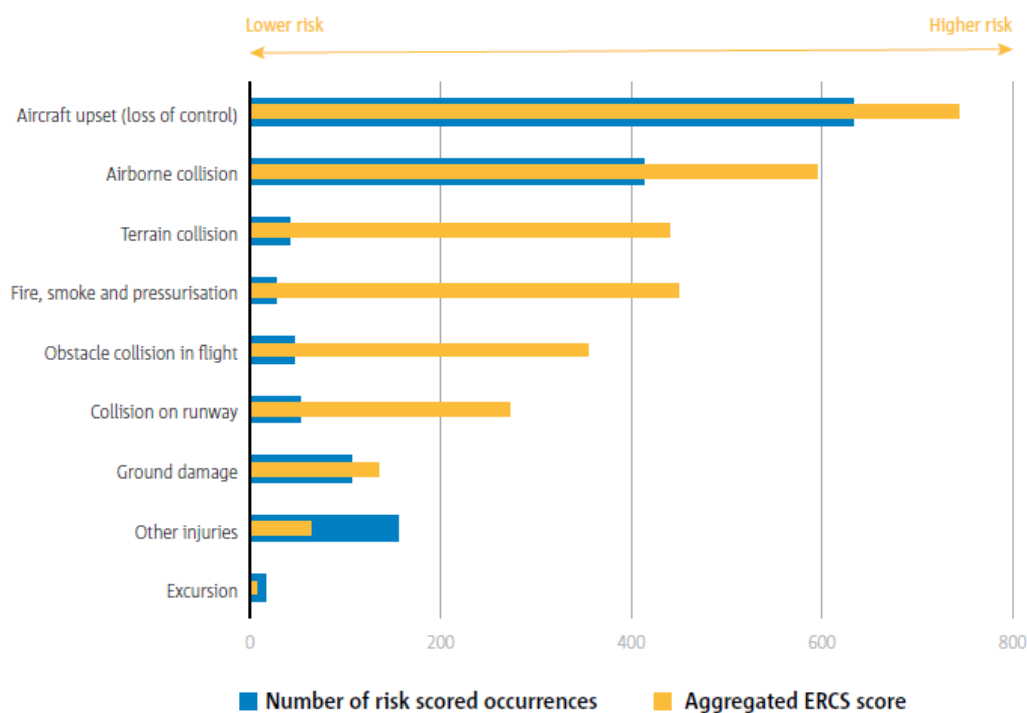
| barrier/score | 9 | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 0 | Общо |
|---------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|------|
| X             |   |   |   |   |   | 1 |   |   |   |   | 1    |
| S             |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   | 0    |
| M             |   |   |   |   | 3 | 1 | 1 |   |   |   | 5    |
| I             |   |   |   |   |   | 1 |   |   |   |   | 1    |
| E             |   |   |   |   | 1 |   |   |   |   |   | 1    |
| <b>Общо</b>   | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 8    |



**Фиг.11** Оценка на риска за безопасността за събития със самолети за търговски въздушен транспорт

Категориите събития описват действителните фактори и резултатите от дадено събитие, KRA описва потенциалния резултат от събитието. KRA се определя от най-вероятния тип произшествие, до което дадено събитие би могло да ескалира. За разлика от категориите събития, където на едно събитие могат да бъдат присвоени множество категории, може да има само едно KRA на едно събитие. KRA е един елемент от ERCS. Тази схема се прилага при определяне на оценката на риска за безопасността на дадено събитие.

Областите от гражданското въздухоплаване в Република България летателна експлоатация и летателна годност приемат за KRA по важност, спрямо определените от ААБЕС като същите са показани на фигура 12.



**Фиг.12** KRA по обобщен резултат от ERCS и брой събития с оценка на риска, включващи вертолети за търговски въздушен транспорт (CAT).<sup>2</sup>

За българското гражданско въздухоплаване в областта на търговски въздушен превоз, KRA с по-висок риск са:

- **Загуба на управление на вертолета** - включва нежелано състояние на въздухоплавателното средство, характеризиращо се с неволни отклонения от параметрите, които обикновено се наблюдават по време на операции, което в крайна сметка може да доведе до неконтролиран удар с терена.

- **Сблъсък във въздуха** - включва всички събития, включващи действителни или потенциални сблъсъци във въздуха между въздухоплавателни средства, докато и двете въздухоплавателни средства са във въздуха, както и между въздухоплавателно средство и други въздушни обекти (с изключение на птици и диви животни). Този KRA се нарежда на второ място по ключов риск. Тази статистика показва, че опасностите от сблъсъци във въздуха са от високо ниво на опасност и подчертава важността от предприемането на необходимите предпазни и превантивни мерки, за да се избегне подобно катастрофално събитие. Тя служи като предупреждение към пилотите и другите оператори на въздухоплавателни средства да бъдат изключително бдителни, когато летят в близост до други въздухоплавателни средства. Освен това, тя подчертава

<sup>2</sup> Източник: EASA, Annual Safety Review 2025, стр.83

необходимостта от подобрени протоколи и разпоредби за безопасност, за да се намали рискът от сблъсъци на въздухоплавателни средства.

- **Сблъсък с препятствие по време на полет** - включва събития, включващи сблъсък на въздухоплавателно средство с който и да е неподвижен или подвижен обект, докато е във въздуха, или по време на фазата на излитане/кацане, ако става въпрос за препятствие, а не за повърхността на пистата. Този KRA се нарежда на трето място по ключов риск за Република България.

## **Надзорни дейности през 2025 г.**

В рамките на осъществявания надзор върху авиационните оператори (АО) и организациите за летателна годност с комбинирани функции от страна на ГД „Гражданска въздухоплавателна администрация“ са извършени редица надзорни дейности, насочени към поддържане на високо ниво на авиационна безопасност и съответствие с приложимите регулаторни изисквания.

Сред основните дейности могат да бъдат посочени:

- извършване на ACAM инспекции на вертолети с българска регистрация с цел проверка на поддържането на летателната годност;
- извършване на фокусирани проверки, насочени към установени тенденции и рискове, идентифицирани в процеса на анализ на авиационни събития;
- анализ на постъпилите доклади за авиационни събития и предприемане на съответни надзорни действия при необходимост.

## **Системни проблеми и опасности**

- Откази на системи и компоненти на въздухоплавателните средства;
- Непълно или неточно водене на записите свързани с извършеното техническо обслужване;
- Непълно или неточно документиране на извършените дейности в обхвата на прилагане на оперативните процедури от авиационния оператор;
- В определени случаи се наблюдава, че докладването на събития не се извършва в установения срок;

Анализът на докладваните събития за 2025 г. показва, че част от съществуващите бариери за безопасност не функционират достатъчно ефективно. В резултат на това се идентифицират следните основни фактори, допринасящи за възникването на събития:

- Недостатъчен опит в експлоатацията на новосертифициран тип ВС от страна на обслужващия персонал;
- липса или недостатъчна яснота на определени оперативни процедури;

Анализът на събитията и оценката на показателите за безопасност показват необходимост от продължаване на дейностите по подобряване на системите за управление на качеството (СУК) и повишаване на ефективността на надзорните дейности. В този контекст се идентифицират следните приоритетни области за подобряване на безопасността:

- повишаване на подготовката и квалификацията на персонала чрез регулярни обучения и семинари;
- развитие и насърчаване на културата на докладване на събития;
- усъвършенстване на системата за управление на безопасността (SMS) на авиационния оператор до достигане на ефективно ниво на зрялост, както и повишаване нивото на ефективност при обмяната на информация и взаимодействие със СУК на организацията за летателна годност с комбинирани функции и извършването на ТО;

През последните години авиационният сектор продължава да изпитва затруднения, свързани с недостига на квалифициран персонал, както в оперативната дейност, така и в техническото обслужване. Тази тенденция оказва влияние върху способността на организациите да поддържат необходимото ниво на ресурси и опит, което в определени случаи може да доведе до повишен оперативен риск.

Дейностите на отдел „Летателна експлоатация и лицензиране“ и отдел „Летателна годност и лицензиране“ на ГД ГВА са насочени към поддържане на високо ниво на безопасност чрез осъществяване на ефективен надзор върху авиационните организации, анализ на докладваните събития и прилагане на проактивен подход за управление на риска в съответствие с приложимото европейско законодателство.

#### **Обобщени изводи:**

- Събитията, класифицирани като SCF-NP (System/Component Failure or Malfunction – non-powerplant), представляват най-значимата категория сред

докладваните събития от българските авиационни оператори през 2025 г., което подчертава значението на ефективното управление на летателната годност на въздухоплавателните средства с оглед на взаимодействието между авиационния оператор и организацията за летателна годност с комбинирани функции и необходимостта от поддържане на високо ниво на техническото обслужване чрез извършване на съвместни анализи на често повторяеми дефекти.

Препоръките за авиационните оператори и организациите за летателната годност с комбинирани функции в България са аналогични с тези описани в Глава 2 – Самолети.



# Глава 4

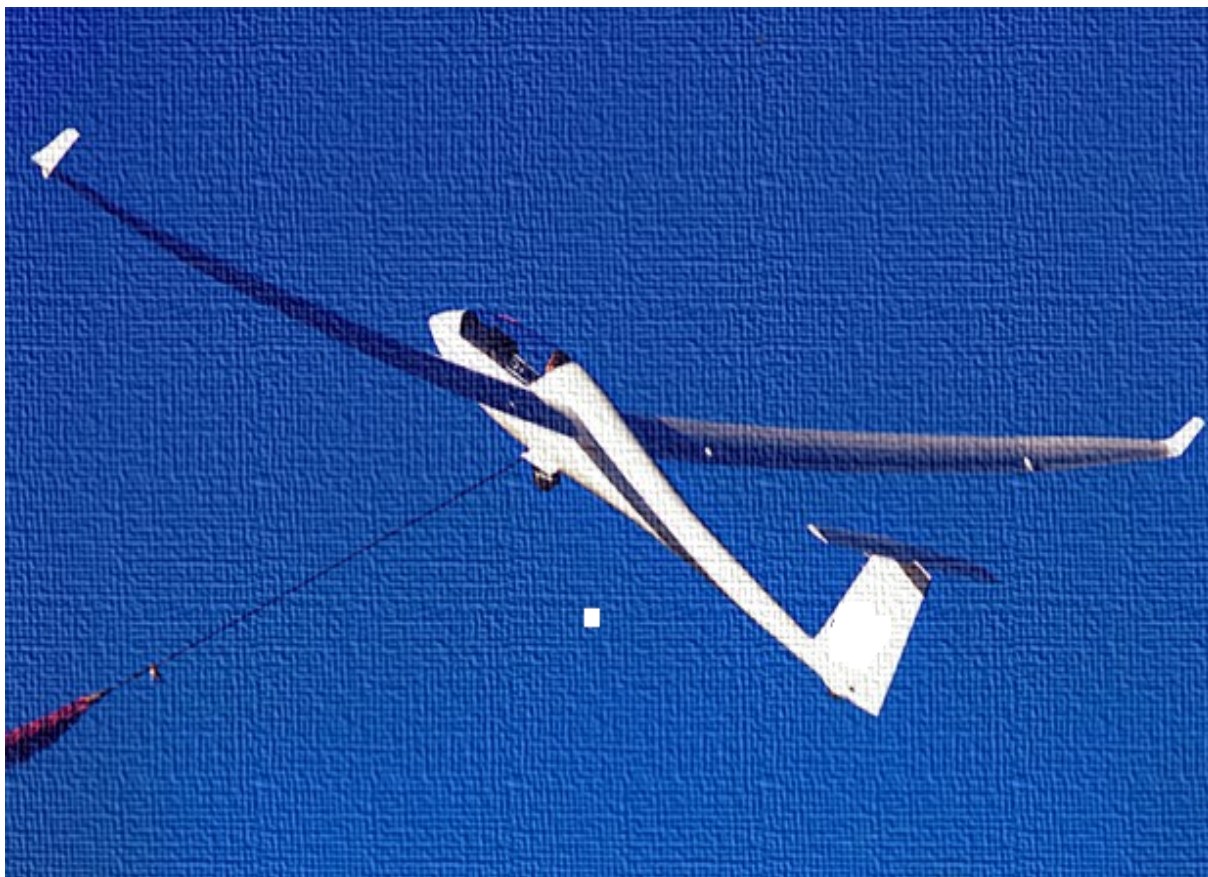
# БАЛОНИ

## Глава 4 – Балони

Тази глава обхваща всички операции, включващи балони с горещ въздух. Към момента ГД ГВА е приела декларация на една организация за обучение с балони с горещ въздух и една декларация за извършване на въздушно операции с такива балони. За 2025 г. в ECR не са докладвани събития с балони с горещ въздух.

ГД ГВА е издала информационен бюлетин с описание на подробни правила за експлоатацията на аеростати, лицензиране на летателните екипажи на аеростати, летателна годност и регистрация на аеростати.

ГД ГВА ще продължи активно да извършва надзорни дейности на оператори на аеростати, както и да проследява и анализира събития докладвани в други държави членки с този вид въздухоплавателно средство с цел предприемане на превантивни мерки и излъчване, при необходимост на бюлетини по безопасност.



# Глава 5

## ПЛАНЕРИ

## Глава 5 – Планери

Тази глава обхваща всички операции, включващи планери. Към момента ГД ГВА е приела декларация на една организация за обучение с планери.

Събития с планери за 2025 г. са разгледани в Глава 8 - Аеронавигационно обслужване.

ГД ГВА ще продължи активно да извършва надзорни дейности на оператори на планери, както и да проследява и анализира събития докладвани в други държави членки с този вид въздухоплавателно средство с цел предприемане на превантивни мерки и излъчване, при необходимост на бюлетини по безопасност.



# Глава 6

# БЕЗПИЛОТНИ

# ЛЕТАТЕЛНИ

# СИСТЕМИ

## Глава 6 - Безпилотни летателни системи

### Статистически данни

#### Събития реализирани с участие на БЛС през 2025 г.

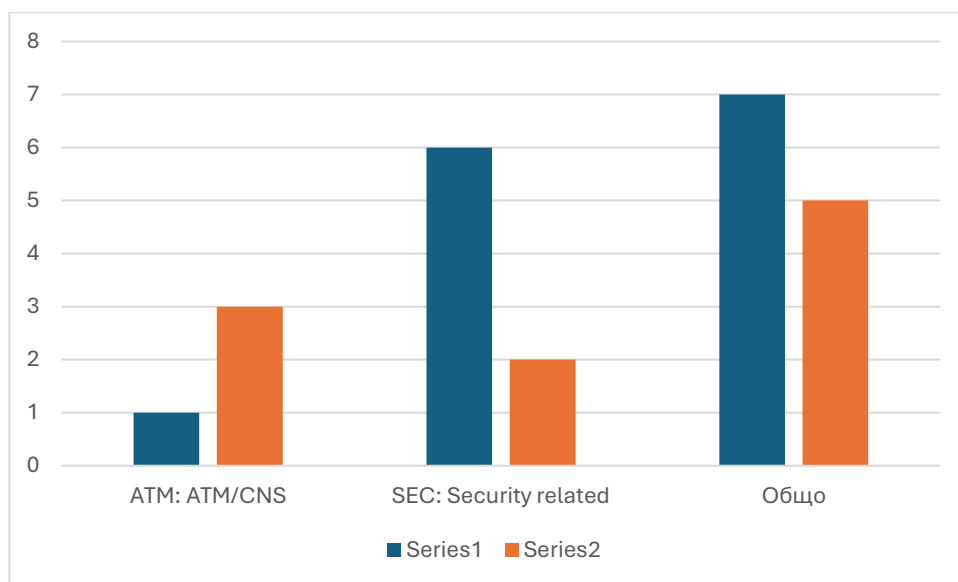
Анализът обхваща докладвани събития, инциденти и тенденции в различни категории, като целта е да се идентифицират рисковете и предложат мерки за подобряване на безопасността при използването на БЛС.

През отчетния период събитията, регистрирани в националната база данни са докладвани от аеронавигационното обслужване и от лицензираните летищни оператори.

Общият брой на докладваните и класифицирани събития за отчетния период е **12 бр.** От тях **5 бр.** са класифицирани без въздействие върху безопасността и **7 бр.** са класифицирани като инциденти.

*Таблица 13 Събития по категория, класификация, 2025 г.*

| Категория на събитие  | Инцидент | Събитие без ефект върху безопасността |
|-----------------------|----------|---------------------------------------|
| ATM: ATM/CNS          | 1        | 3                                     |
| SEC: Security related | 6        | 2                                     |
| Общо                  | 7        | 5                                     |



*Фиг.13 Графично представяне на докладваните събития по категории*

В категориите ATM: ATM/CNS и SEC (Security related), събитията с БЛС са реализирани от лица, които не са регистрирани като оператори в базата данни на ГД ГВА

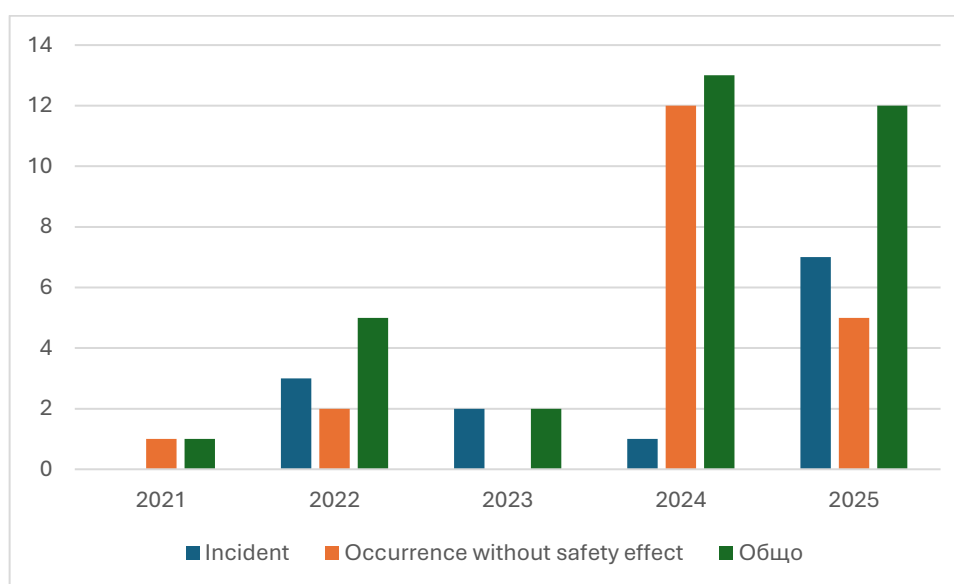
и нямат разрешение за експлоатация на БЛС, съгласно изискванията на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/947 на Комисията от 24 май 2019 година относно правилата и процедурите за експлоатация на беспилотни въздухоплавателни средства и Наредба № Н-6 от 11.04.2023 г. за условията и реда за експлоатацията на беспилотни летателни системи и надзора над техните оператори.

Данните за получаване на картината на риска на полети с БЛС, са получени от данни за събития, регистрирани в ECR, обхващащи 2025 г. Всичките 12 събития са с оценката за риск за безопасност по KRA и ERCS - 3 бр. са в жълта зона; 9 бр. са в зелена зона, което представлява процент на завършване на ERCS от 100% за областта.

### Събития за 5 годишен период (2021 г.-2025 г.), реализирани с участието на БЛС

*Таблица 14 Събития за 5-годишен период (2021 г.-2025 г.)*

| Година | Инцидент | Събитие без ефект върху безопасността | Общо |
|--------|----------|---------------------------------------|------|
| 2021   | 0        | 1                                     | 1    |
| 2022   | 3        | 2                                     | 5    |
| 2023   | 2        | 0                                     | 2    |
| 2024   | 1        | 12                                    | 13   |
| 2025   | 7        | 5                                     | 12   |



*Фиг.14 Графично представяне на събитията за 5-годишен период*

Реализираните събития с участието на БЛС през 2024 г. и 2025 г. са близки по брой, като през 2025 г., класифицираните събития като инциденти са с 6 бр. повече от предходната година.

В рамките на своите правомощия и компетенции, усилията на ГД ГВА са приоритетно насочени към осигуряване на приемливо ниво на безопасност съгласно Европейските регламенти (ЕС) 2019/947 и 2019/945, които определят нормативната рамка за безопасна експлоатация на граждански дроне в Европейския съюз, включително в България.

В допълнение се прилага Наредба № Н-6 от 11 април 2023 г. за условията и реда за експлоатацията на безпилотни летателни системи и надзора над техните оператори, която допълва регламентите.

Главен приоритет за отдел БЛСМДИ в ГД ГВА през 2025 г. в процеса по предоставяне на услуги, свързани с експлоатацията на безпилотни авиационни системи, беше контролът по осигуряването на безопасна и предвидима среда за операторите и пилотите на БЛС.

За да се гарантира безопасността при експлоатация на БЛС в България се изпълняват следните мерки:

- Регистрация на операторите и дроновете в националната система.
- Задължително обучение и сертифициране на пилотите.
- Ограничения за полети в градски зони, близо до летища и други обекти.

**Въпреки регулаторната рамка и предприетите мерки за безопасност, предизвикателствата в областта на безопасността включват недостатъчното познаване на правилата от страна на операторите и пилотите на безпилотните летателни системи, нелегалното използване и техническите неизправности на БЛС. За подобряване на безопасността се планира разширяване на информираността, както и проследяване и прилагане на най-добрите практики в областта.**



# Глава 7

## ЛЕТИЩА И НАЗЕМНО ОБСЛУЖВАНЕ

## Глава 7 - Летища и наземно обслужване

### Обхват и регулаторен контекст

Настоящата глава представя анализ на събитията, свързани с дейността на летищата и операторите по наземно обслужване на територията на Република България през 2025 г. Анализът е изготвен въз основа на докладваните събития, въведени и обработени в съответствие с **Регламент (ЕС) № 376/2014**, както и на информацията, използвана в рамките на надзорната дейност на ГД ГВА. При анализа са използвани принципите на **Европейската схема за класификация на риска (ERCS)** и логиката на **Key Risk Areas (KRA)**, с цел идентифициране на водещите рискове за безопасността в домейна **летища и наземно обслужване**.

През последните години авиационната индустрия функционира в изключително динамична и предизвикателна среда, подложена на значителен икономически натиск и липса на достатъчно на брой и квалифициран персонал. Тези условия изискват от операторите 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, и по-специално на отдел ЛЛНО, се насочват към поддържане на необходимото ниво на безопасност на операциите и висока степен на съответствие с международните стандарти, както и 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 изискванията на:

- Регламент (ЕС) № 2018/1139,
- Регламент (ЕС) № 376/2014,
- Регламент (ЕС) № 139/2014,
- Закона за гражданското въздухоплаване и подзаконовите нормативни актове.

Главен приоритет за отдел ЛЛНО през 2025 г. в процеса по предоставяне на услуги на международните летища беше контрола по осигуряването на безопасна среда за авиационния персонал и пътниците. 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.

През отчетния период се затвърди добрата практика от предходната година по прилагане на проактивен, ориентиран към данните, подход за управление на безопасността. Това бе резултат от съвместните усилия на отдел ЛЛНО, летищните оператори, операторите по наземно обслужване и авиационните учебни центрове, насочени към подобряване на културата на безопасност сред персонала им.

В тази глава е представен обобщен анализ на безопасността на петте основни граждански летища в България: София, Варна, Пловдив, Бургас и Горна Оряховица, за календарната 2025 година заедно с наземните оператори, опериращи на тяхна територия. Анализът обхваща регистрирани събития, инциденти и тенденции в различни категории, като целта е да се идентифицират рисковете и предложат мерки за подобряване на авиационната безопасност.

#### Статистически данни:

През 2025 г. на петте основни граждански летища в Република България са реализирани общо 101 327 самолетодвижения, което представлява увеличение спрямо предходните години и потвърждава тенденцията за възстановяване и нарастване на въздушния трафик.

*Таблица 15 Данни по летища, указваща брой извършени операции*

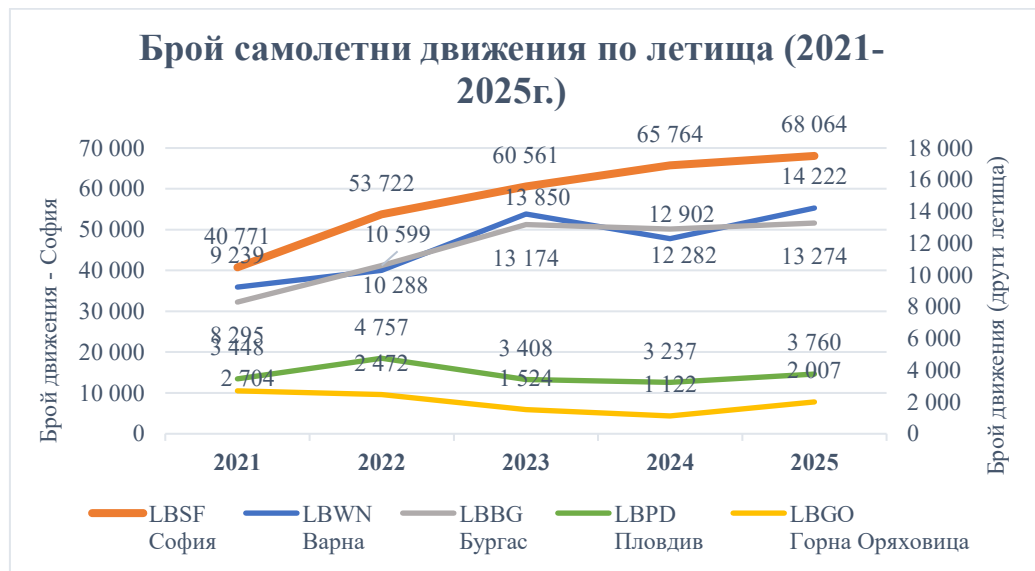
|             | <b>LBSF</b><br>София | <b>LBWN</b><br>Варна | <b>LBVG</b><br>Бургас | <b>LBPD</b><br>Пловдив | <b>LBGO</b><br>Горна<br>Оряховица | <b>ОБЩО</b><br>Брой<br>движения | <b>Брой<br/>събития</b> |
|-------------|----------------------|----------------------|-----------------------|------------------------|-----------------------------------|---------------------------------|-------------------------|
| <b>2021</b> | 40 771               | 9 239                | 8 295                 | 3 448                  | 2 704                             | <b>60 457</b>                   | <b>1314</b>             |
| <b>2022</b> | 53 722               | 10 288               | 10 599                | 4 757                  | 2 472                             | <b>81 838</b>                   | <b>2387</b>             |
| <b>2023</b> | 60 561               | 13 850               | 13 174                | 3 408                  | 1 524                             | <b>92 517</b>                   | <b>2770</b>             |
| <b>2024</b> | 65 764               | 12 282               | 12 902                | 3 237                  | 1 122                             | <b>95 307</b>                   | <b>2532</b>             |
| <b>2025</b> | 68 064               | 14222                | 13274                 | 3760                   | 2007                              | <b>101 327</b>                  | <b>2774</b>             |

Увеличението на интензивността на полетите, особено на летищата София, Варна и Бургас, води до повишаване на натоварването върху:

- летищната инфраструктура;
- системите за управление на безопасността;

- персонала на летищните оператори;
- операторите по наземно обслужване;
- взаимодействието между летищен оператор, наземни оператори, авиокомпаниите.

Това изисква постоянен надзор върху ефективността на бариерите за безопасност в зоните с най-висок оперативен риск: перон, ПИК/ПР, стоянки, зареждане с гориво, теглене/избутване, FOD контрол, управление на птици и диви животни, както и действия при неблагоприятни метеорологични условия.

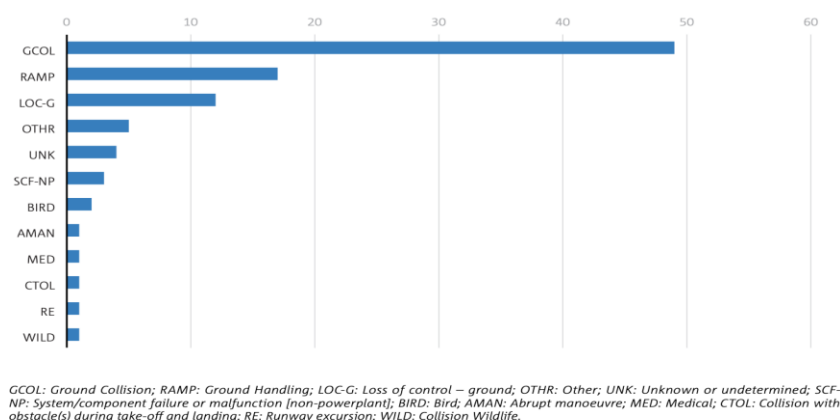


Фиг.15 Самолетодвижения по летища 2021-2025 г.

### Специфичен анализ за дадената област:

#### Анализ на събитията по категории и време (исторически данни)

Домейн летища/наземни оператори - KRA по важност, спрямо EASA.



Фиг.16 Брой произшествия по категория произшествия, включващи летища и наземно обслужване<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Източник: EASA, Annual Safety Review 2025, стр.126

## Анализ на събитията по категории

През 2025 г. в областта на летищата и наземното обслужване са регистрирани общо 628 събития, разпределени по основни категории, както следва:

### Обобщение на данните

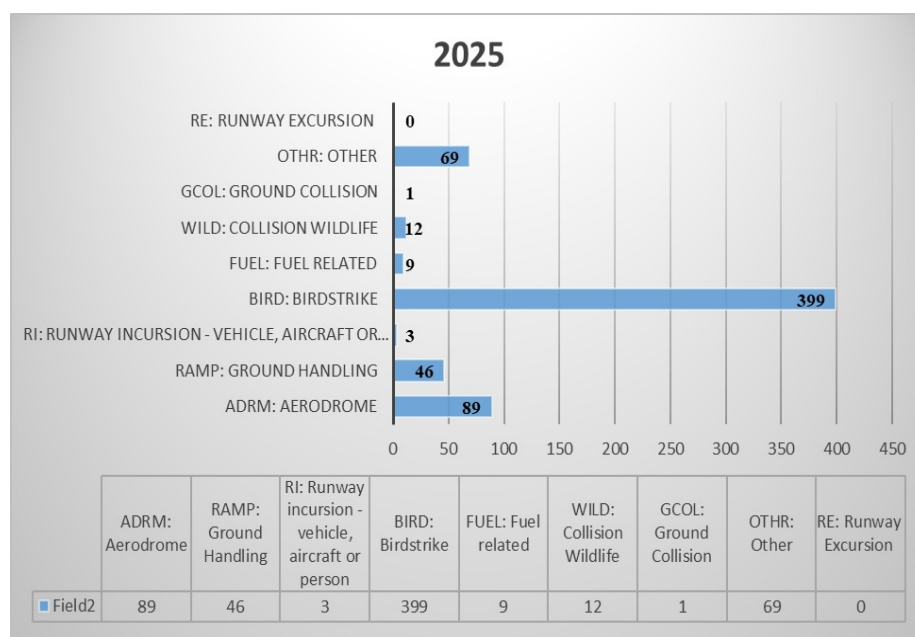
*Таблица 16 Обобщение на статистически данни по категории събития*

| Събития             | 2025 | 2024 | 2023 | 2022 | 2021 |
|---------------------|------|------|------|------|------|
| RAMP                | 46   | 75   | 76   | 44   | 31   |
| OTHER               | 69   | 36   | 129  | 199  | 169  |
| Fuell               | 9    | 13   | 27   | 12   | 4    |
| Bird Strike         | 399  | 451  | 377  | 385  | 176  |
| Runway<br>Excursion | 0    | 3    | 1    | 1    | 0    |
| Runway<br>Incursion | 3    | 9    | 13   | 6    | 5    |
| WILD                | 12   | 30   | 52   | 55   | 22   |
| ADRM                | 89   | 71   | 72   | 59   | 45   |
| GCOL                | 1    | 4    | 5    | 4    | 2    |
| Общо                | 628  | 688  | 747  | 761  | 452  |

Анализът на разпределението на събитията показва, че през 2025 г. най-голям дял заемат събитията от категория Bird Strike, което потвърждава, че управлението на опасността от птици и диви животни остава една от водещите области за безопасност на летищата в Република България.

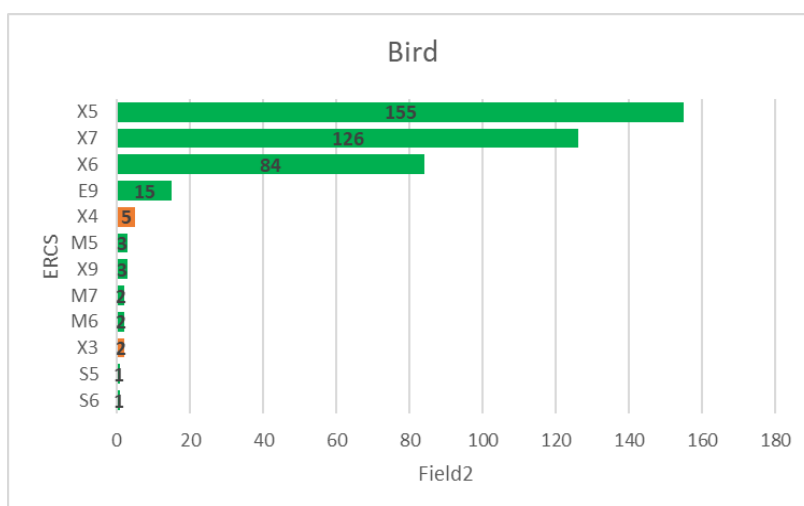
Събитията от категория ADRM и RAMP също заемат съществен дял, което показва, че значителна част от докладваните събития са свързани с оперативната среда на летището и дейностите по наземно обслужване, включително перонни операции, взаимодействие между въздухоплавателни средства и наземно оборудване, както и изпълнение на процедури при обслужване на въздухоплавателни средства.

Наличието на значителен брой събития, класифицирани като OTHER, показва възможна необходимост от подобряване на качеството на класификацията на събитията и по-добро прилагане на таксономията на ICAO ADREP при докладване и анализ на събитията.

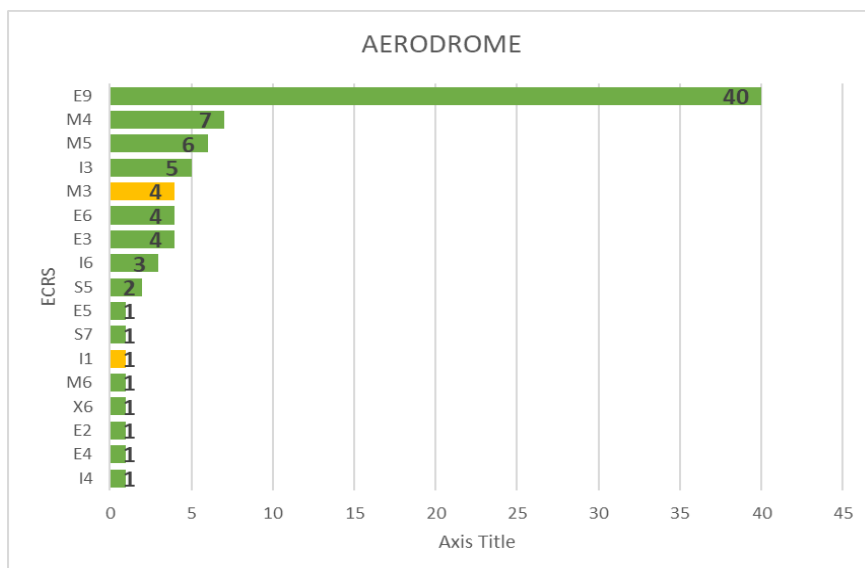


**Фиг.17** Графично представяне на докладваните събития по категории за 2025 г.

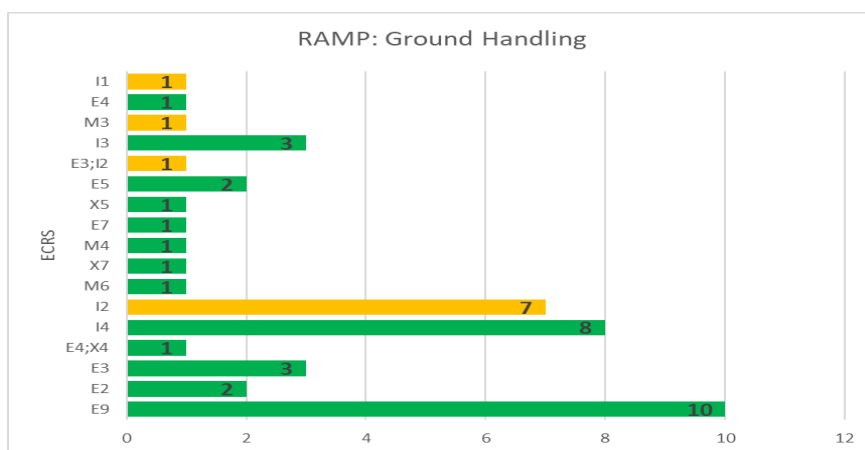
Портфолиото /картина/ на рисковете за безопасността на летищата и наземното обслужване е изготвено, като са посочени основните проблеми за безопасността и ключовите рискови области, съгласно *Европейската схема за класификация на риска – ERCS (European Risk Classification Scheme)* е представено в таблиците, отделени по категории по-долу :



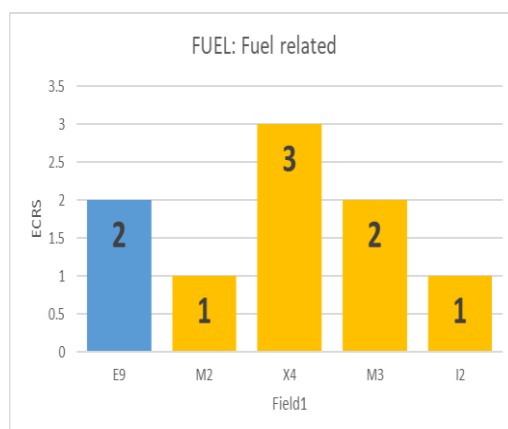
**Фиг.18** Класификация на риска по ERCS за събития категория Bird



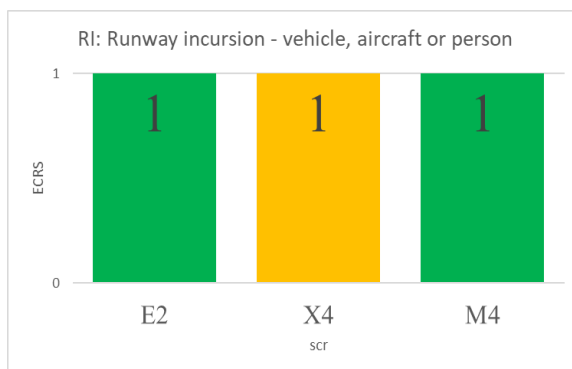
Фиг.19 Класификация на риска по ECRS за събития категория Aerodrome



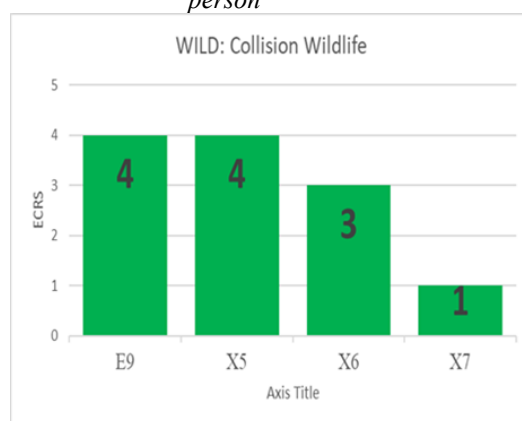
Фиг.20 Класификация на риска по ECRS за събития категория RAMP: Ground Handling



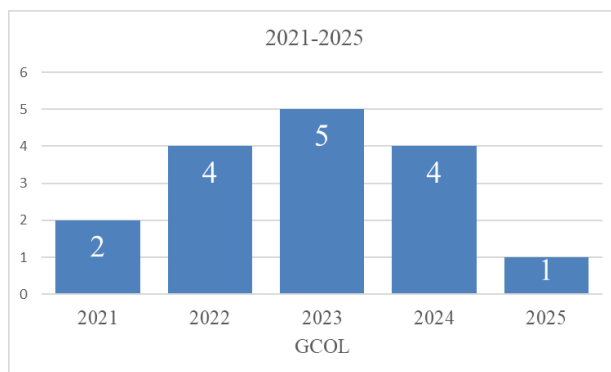
Фиг.21 Класификация на риска по ECRS за събития категория FUEL: Fuel related



**Фиг.22** Класификация на риска по ECRS за събития категория RI: Runway incursion – vehicle, aircraft or person



**Фиг.23** Класификация на риска по ECRS за събития категория WILD: Collision Wildlife



**Фиг.24** Събития категория GCOL

### Рискове за безопасността:

Проблемите с безопасността в областта на летищата и наземното обслужване бяха идентифицирани от ЕААБ през 2017 г. в сътрудничество със Съвместната аналитична група (CAG) за летищата и наземното обслужване. Същевременно ЕААБ стартира системен подход за подобряване проблемите с безопасността по ADR/GH, прилагайки нови работни инструкции за идентифициране на проблеми с безопасността и приемане на проблемите с безопасността в основното портфолио. Този метод цели предоставяне

на възможност за преглед на проблемите с безопасността, свързани с наземното обслужване, които понастоящем са в категорията „Оценка“ или „Смекчаване – дефиниране“, и за документиране как те ще бъдат смекчени от новите бариери за безопасност, открити в наскоро публикуваните правила за тази подобласт, които ще бъдат напълно приложими за доставчиците на наземно обслужване до март 2028 г.

### **Системни проблеми и опасности ADR/GH**

Анализът на докладваните събития и надзорната дейност на Отдел ЛЛНО през 2025 г. идентифицира следните основни системни проблеми и опасности в областта на летищата и наземното обслужване:

- Недостатъчно ефективен контрол на птиците и дивите животни;
- Наземни операции, неспазване на процедури;
- Неправилно изпълнени операции по теглене/избутване;
- Неадекватно боравене с опасни товари и литиеви батерии (Изменено);
- Проблеми при работа на наземното оборудване;
- Наземни операции при силен вятър, дъжд и гръмотевични бури (ефект на CC-Climate Change);
- Наземни операции при тежки зимни условия (ефект на CC-Climate Change);
- Неправилно извършени операции по зареждане с гориво;
- Неправилно изпълнени операции по теглене/избутване на ВС;
- Конфликт на земята по време на рулиране на самолети;
- Управление на аварийни/необичайни операции;
- Недостатъчна култура на докладване за безопасност в организацията.

### **Допринасящи проблеми:**

Като водещи допринасящи фактори се открояват:

- Състояние/неизправности на настилната на ПИК/ пътеки за рулиране/местостоянки (Изменено);
- Недобра поддръжка и изправност на наземното оборудване;
- Умора на работниците, водеща до човешка грешка;
- Прекъсване на програмите за обучение по наземно обслужване;

- Грешки в LIRF и друга документация/резервационни системи и системи за автоматизиран лоудконтрол (Automated Load Control Systems).

Задълбоченият анализ на докладваните авиационните събития 2025 извежда на преден план следните **не** сработили 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 COT.

Анализът на докладваните авиационни събития и по-конкретно обследваните индикатори и целевите нива водят след себе си необходимост от актуализация на национален план по Безопасност в част „летищни оператори и оператори по наземно обслужване“, като се съобразим с основните проблеми отнасящи се към безопасността на летището:

- Управление на опасността от сблъсък с птици;
- Управление на опасността от дивата природа;
- Управление състояние на настилка;
- Проверка на бетонни, асфалтирани и неасфалтирани повърхности;
- Оборудване за наземно обслужване;
- Процеси в зоната за излитане и кацане (свето система) както и маркировката;
- Управление на препятствията FOD;
- Технически въпроси, свързани с процеса на зареждане с гориво;
- Готовност на COT / оборудването;

### **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 2025 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 отдел ЛЛНО в 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.

## **Обобщени изводи**

В обобщение, анализът на данните за 2025 г. показва, че домейнът летища и наземно обслужване продължава да се характеризира с комбинация от:

- Събития, класифицирани като Bird Strike и OTHER са двете най-значими категории за всяко летище, което сочи към нуждата от:
  - Повишен летищен и екологичен контрол;
  - По-прецизна класификация и отчетност.
- Runway Incursion, макар и редки, са тревожни и поради тази причина бяха извършени задълбочени анализи на всички влияещи фактори – персонал, време, обучение, технически условия.
- Категории като Fuell, RAMP и ADRM са 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.
- Високият брой класифицирани събития със силна доминация на „OTHER“ поражда съмнения за недобро познаване на таксономията, непълна или недостатъчно

прецизна отчетност.

## **Общи препоръки за летищата и наземните оператори в България:**

С оглед на установените тенденции и идентифицираните рискове, се препоръчват следните приоритетни действия:

- **Контрол на системи за наблюдение на безопасността (СУБ)**

- Спазване на времевата рамка за доклад, реакции, въвеждане на правилни смекчаващи мерки при възникване на събития или индикатори за риск, както и *систематично проследяване на резултатността от приложените смекчаващи мерки*;

- Подобряване на прозрачността и отчетността в управлението на безопасността;

- Стандартизация на процесите на всички летища и наземни оператори 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 и наземни оператори следва да поддържат текуща оценка на риска за всички процедури, на база реални данни;

- **Ежедневна работа в единния портал за докладване и анализ на инциденти на EASA, 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 един на сезон.

- **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 авиокомпаниите;

## **Препоръки**

През 2025 г. летищният и наземният сектор функционира в условия на увеличен трафик, ограничени ресурси и нарастващи оперативни предизвикателства. Въпреки това, чрез активен надзор, използване на данни от докладваните събития и ориентиран към риска подход, бяха идентифицирани основните рискове и областите, в които са необходими допълнителни действия.

Най-съществените приоритети за следващия период остават:

- **Непрекъснат контрол върху Националния план за авиационна безопасност**

- Да се дефинират конкретни цели за нулева толерантност към рискови инциденти – ICAO Global Aviation Safety Plan 2026–2028 Edition, Vision: ***Zero fatalities in commercial operations by 2030 and beyond.***

- Да включат **числени показатели** за измерване на ефективността на СУБ (Система за управление на безопасността);

- Да се актуализира на годишна база;

- **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**

- Засилване на честотата на провеждане на одити по безопасност;
- Проверки на принцип на „анонимен инспектор“ за установяване на реалното състояние;

- **Индикатори за ефективност на безопасността (SPIs)**

- Актуализация на въведените обвързващи показатели за всяко летище: брой събития, ниво на обучение, време за отговор при инцидент и др.

- **Подкрепа за малки летища и стратегическо развитие**

- 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/годишни доклади;
- Комуникиране на анонимно подадени данни от операторите към ГД ГВА за последващ анализ.

Продължаването на надзорните и аналитичните дейности в тези направления е от съществено значение за поддържането и по-нататъшното подобряване на нивото на безопасност на летищата и дейностите по наземно обслужване.

Отдел ЛЛНО в ГД ГВА ще продължи да прилага основан на риска подход при осъществяване на надзор над летищните оператори и операторите по наземно обслужване, като използва анализа на докладваните събития и установените тенденции за определяне на приоритетните области за надзор и повишаване на безопасността.



# Глава 8

# АЕРОНАВИГАЦИОН НО ОБСЛУЖВАНЕ

## Глава 8 - Аеронавигационно обслужване

### Въведение

Настоящата глава представя прегледа на безопасността във връзка с предоставяното аеронавигационно обслужване (АНО) от ДП РВД. В главата са включени събития, класифицирани в категориите ATM/CNS, MAC, RI и SEC.

Представените статистически данни, обхващат общия брой събития, за периода 2021 - 2025 г., като по-задълбочен анализ е представен за събитията за 2025 г.

### Категории събития

Настоящият раздел представя кратко описание на категориите събития, свързани с предоставянето на АНО в границите на Район за полетна информация (РПИ) София:

- **ATM/CNS** (AIR TRAFFIC MANAGEMENT/COMMUNICATIONS, NAVIGATION, SURVEILLANCE) – регистрирани събития, свързани с предоставяното обслужване по управление на въздушното движение (УВД) и системите/услугите за комуникация, навигация и обзор (КНО).

Тази категория обхваща технически събития - откази, в т.ч. влошаване на функционирането на технически съоръжения, оборудване, персонал и процедури, както и неизправности или понижено качество на предоставяното обслужване. При тези събития не е задължително участието на въздухоплавателно средство (ВС).

- **MAC** (MID AIR COLLISION) – обща категория събития, свързани с идентифициран потенциален или реален риск от сблъсък на ВС във въздуха.

Категорията включва събития AIRPROX, при които сепарацията между ВС е била застрашена, при липса на установен минимум, сработване на бордната система за избягване на сблъскване (ACAS), нарушения на минимумите за сепарация при използване на средства/системи за обзор с или без принос на органите за обслужване на въздушното движение (ОВД).

- **RI** (RUNWAY INCURSION) – категория събития, свързани с неправомерно присъствие на ВС, МПС, лице или обект на ПИК на летище, което води до необходимост от избягване на сблъсък с ВС.
- **SEC** (SECURITY) – обща категория събития, свързани с умишлени действия от криминален или друг характер, които могат да доведат до авиационни инциденти или произшествия по смисъла на Приложение 13 на ICAO.

За целите на настоящия доклад, в този раздел се разглеждат единствено обобщени данни за общия брой докладвани събития, конкретно по отношение на типовете събития:

- Смушения в сигналите на GNSS (Jamming/Spoofing);
- Случаи на засветяване на екипажи на ВС с лазерни устройства (Laser interferences).

### Събития в категория ATM/CNS

Обобщената категория ATM/CNS съдържа най-голям брой докладвани събития, свързани с предоставянето на УВД/АНО в РПИ София, включително техническите събития, свързани с предоставянето на КНО.

Статистическите данни, отнасящи се до общия брой събития в категория ATM/CNS, реализирани в периода 2021 - 2025 г., е представено в таблица 17.

**Таблица 17** Събитията в категория „ATM/CNS“ за периода 2021 - 2025 г.

| <i>ATM/CNS</i> | <i>2021 г.</i> | <i>2022 г.</i> | <i>2023 г.</i> | <i>2024 г.</i> | <i>2025 г.</i> |
|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>Брой</b>    | <b>395</b>     | <b>414</b>     | <b>243</b>     | <b>301</b>     | <b>391</b>     |

В таблици 18 и 19 са представени събитията в категория „ATM/CNS“ в РПИ София през 2025 г, със съответната оценка на риска.

**Таблица 18** Анализ на събитията за 2025 г. в категория „ATM/CNS“ според типа събитие

| Брой събития | Оценка на риска                                 | Описание                                                      |
|--------------|-------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|
| 391          | 11 бр. Elevated - Yellow<br>380 бр. Low – Green | Събития, свързани с предоставянето обслужване по УВД или КНО. |

При анализа на риска на събитията в категория ATM/CNS са използвани принципите на Европейската схема за класификация на риска (ERCS), както и логиката на Key Risk Areas (KRA). В тази връзка оценените стойности на риска за безопасността по отношение на всички регистрирани от тази категория в ECR събития през 2025 г. е 100 %, като те са показани по-долу.

**Таблица 19** Анализ на риска по ERCS на събитията за 2025 г. в категория „ATM/CNS“

| barrier/score | 9   | 8 | 7  | 6 | 5  | 4  | 3 | 2 | 1 | 0 | all |
|---------------|-----|---|----|---|----|----|---|---|---|---|-----|
| X             | 0   | 0 | 33 | 7 | 31 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 82  |
| S             | 0   | 0 | 0  | 0 | 3  | 0  | 0 | 0 | 0 | 0 | 3   |
| M             | 0   | 0 | 3  | 0 | 4  | 1  | 0 | 0 | 0 | 0 | 8   |
| I             | 0   | 0 | 0  | 0 | 1  | 0  | 0 | 1 | 0 | 0 | 2   |
| E             | 293 | 0 | 0  | 0 | 0  | 1  | 0 | 0 | 0 | 0 | 294 |
| A             | 0   | 0 | 0  | 0 | 0  | 0  | 0 | 0 | 0 | 2 | 2   |
| all           | 293 | 0 | 36 | 7 | 39 | 13 | 0 | 1 | 0 | 2 | 391 |

### Събития в категория МАС

В тази категория са включени докладвани събития (с принос или без принос на органите за ОВД), както с потенциал за нарушаване на безопасността, така и с реално нарушаване на минимумите за сепарация. Информацията за тези събития е получена в органите за ОВД, в т.ч. и по доклад от екипажите, следствие на информация от бордните системи на ВС.

Статистическите данни за разпределението на събитията, реализирани в периода 2021 - 2025 г., в тази категория е представено в Таблица 20.

**Таблица 20** Събитията в категория „МАС“ за периода 2021 - 2025 г.

| МАС  | 2021 г. | 2022 г. | 2023 г. | 2024 г. | 2025 г. |
|------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Брой | 7       | 15      | 13      | 18      | 21      |

В таблици 21 и 22 са представени събитията в категория МАС в РПИ София през 2025 г, със съответната оценка на риска.

При анализа на риска на събитията в категория МАС са използвани принципите на Европейската схема за класификация на риска (ERCS), както и логиката на Key Risk Areas (KRA). В тази връзка оценените стойности на риска за безопасността по отношение на всички регистрирани от тази категория в ECR събития през 2025 г. е 100 %, като те са показани по-долу.

**Таблица 21** Анализ на събитията за 2025 г. в категория „МАС“ според типа събитие

| Тип събитие /<br>Event type | Брой<br>събития | Оценка на<br>риска | Описание                             |
|-----------------------------|-----------------|--------------------|--------------------------------------|
| SMI4                        | 14              | 13 бр.             | Нарушение на минимумите за сепарация |

<sup>4</sup> Event type – SMI (Separation minima infringement), в т.ч. и събития свързани с неспазване на споразуменията за взаимодействие от органите за ОВД в съседни РПИ.

|                       |   |                                              |                                                                                                                                                                           |
|-----------------------|---|----------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                       |   | Elevated - Yellow<br>1 бр. Low – Green       | между ВС.                                                                                                                                                                 |
| A/C Flight operations | 4 | 1 бр. Elevated - Yellow<br>3 бр. Low – Green | Събития, свързани с управлението на ВС.                                                                                                                                   |
| Loss of separation    | 3 | 3 бр. Elevated - Yellow                      | Събития при които, според ЕВС или органите за ОВД, сепарацията между ВС е била застрашена, при липса на установен минимум. Например събития между ВС в неконтролирано ВП. |

**Таблица 22** Анализ риска по ERCS на събитията за 2025 г. в категория „МАС“

| barrier/score | 9 | 8 | 7 | 6 | 5 | 4  | 3 | 2 | 1 | 0 | all |
|---------------|---|---|---|---|---|----|---|---|---|---|-----|
| X             | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 10 | 5 | 0 | 0 | 0 | 19  |
| S             | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0  | 0 | 0 | 0 | 0 | 0   |
| M             | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0  | 1 | 1 | 0 | 0 | 2   |
| I             | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0  | 0 | 0 | 0 | 0 | 0   |
| E             | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0  | 0 | 0 | 0 | 0 | 0   |
| A             | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0  | 0 | 0 | 0 | 0 | 0   |
| all           | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 10 | 6 | 1 | 0 | 0 | 21  |

## Събития в категория RI

Поради спецификата на събитията от тази категория, оценката на риска и анализът на събитията от тази категория е включен в глава 7, но поради важността на събитията за безопасността е направено кратко представяне на 3 бр. събития, регистрирани през 2025 г., както следва:

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>На летище Варна МПС докладва освобождаване докато все още се намира на ПИК, като по време на събитието не са налични ВС с установена радио комуникация с РП.</li> </ul>                                                                                          |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>На летище Варна ЛКК издава разрешение на ВС за излизане на изпълнителен старт и излитане, което е своевременно коригирано на излизане на изпълнителен старт и изчакване, поради необходимост от допълнително време от страна на МПС, работещо на ПИК.</li> </ul> |

- На летище Варна МПС е инструктирано от ЛКК да се движи до предварителен старт, но навлиза на ПИК без разрешение. По време на събитието има едно ВС, което е на финала, и след инструкцията от РП изпълнява процедура за минаване на втори кръг.

Статистическите данни за разпределението на събитията, реализирани в периода 2021 - 2025 г., в тази категория е представено в таблица 23.

**Таблица 23** Събитията в категория „RI“ за периода 2021 - 2025 г.

| RI          | 2021 г.  | 2022 г.  | 2023 г.  | 2024 г.  | 2025 г.  |
|-------------|----------|----------|----------|----------|----------|
| <b>Брой</b> | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>3</b> | <b>3</b> | <b>3</b> |

В таблици 24 и 25 са представени събитията в категория „МАС“ в РПИ София през 2025 г., със съответната оценка на риска.

**Таблица 24** Анализ на събитията за 2025 г. в категория „RI“ според типа събитие

| Тип събитие<br>/ Event type | Брой<br>събития | Оценка на<br>риска                                    | Описание                                                        |
|-----------------------------|-----------------|-------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|
| Runway<br>Incursion         | 3               | 1 бр.<br>Elevated -<br>Yellow<br>2 бр. Low –<br>Green | Неразрешено навлизане на ВС и/или МПС в защитената зона на ПИК. |

При анализа на риска на събитията в категория RI са използвани принципите на Европейската схема за класификация на риска (ERCS), както и логиката на Key Risk Areas (KRA). В тази връзка оценените стойности на риска за безопасността по отношение на всички регистрирани от тази категория в ECR събития през 2025 г. е 100 %, като те са показани по-долу.

**Таблица 25** Анализ риска по ERCS на събитията за 2025 г. в категория „RI“

| barrier/score | 9 | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 0 | all |
|---------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|-----|
| X             | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1   |
| S             | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0   |
| M             | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1   |
| I             | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0   |
| E             | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1   |
| A             | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0   |
| all           | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 3   |

### Събития категория SEC

В тази категория е представена обобщена информация с фокус на събитията, свързани със смущения в сигналите на GNSS (заглушаване и подправяне на сигналите) и случаите на засветяване на екипажи на въздухоплавателни средства (ЕВС) с лазерни устройства.

Статистическите данни за разпределението на всички събития от общата категория SEC, реализирани в периода 2021 - 2025 г., са представени в таблица 26.

**Таблица 26** Събитията в категория „SEC“ за периода 2021 - 2025 г.

| SEC  | 2021 г. | 2022 г. | 2023 г. | 2024 г. | 2025 г. |
|------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Брой | 293     | 645     | 530     | 619     | 402     |

В таблица 27, от общия брой 402 за 2025 г. са представени само събитията, свързани със смущения в сигналите на GNSS и случаите на засветяване на екипажи на въздухоплавателни средства (ЕВС) с лазерни устройства.

**Таблица 27** Събития тип GNSS jamming/spoofing и laser interference за 2025 г. – извадка от общата категория SEC

| Тип събитие / Event type | Брой събития | Описание                                                     |
|--------------------------|--------------|--------------------------------------------------------------|
| GNSS Jamming / Spoofing  | 155          | Смущения на GNSS сигнал – заглушаване или подмяна на сигнала |
| Laser Interference       | 166          | Засветяване на ЕВС с лазерни устройства.                     |

От 2022 г. се наблюдава съществено увеличение на броя събития, свързани със смущения на навигационните системи на борда на ВС, използващи GNSS. Въпреки че

тези събития не са изрично дефинирани като задължителни за докладване, те се третираат като значими за безопасността и подлежат на системно наблюдение и анализ.

В отговор на тази тенденция, ДП РВД е разработило и прилага цялостен подход за ограничаване на въздействието върху безопасността. Основен елемент е изготвеният „План за действие за смекчаване на въздействието при заглушаване и/или подправяне на GNSS сигнали в РПИИ София“, въз основа на който са извършени целеви анализи върху устойчивостта на комуникационната, навигационната и обзорната инфраструктура. В тази връзка е осигурена функционална независимост на критичните системи за ОВД при деградация на GNSS.

Предприети са мерки за гарантиране на непрекъсваемостта на обслужването чрез използване на конвенционални навигационни средства. За целта е осигурено покритие в РПИИ София за полетите на ВС, прилагайки RNAV чрез DME/DME, DME/DME/IRU и VOR/DME. На оперативно ниво авиационните оператори се информират чрез AIP публикации и NOTAM съобщения относно потенциални GNSS смущения и необходимостта от прилагане на алтернативни навигационни способности. В допълнение е внедрена система за мониторинг на качеството на GNSS сигналите в районите на летищата и са реализирани технически подобрения за минимизиране на влиянието върху обзорните системи.

По отношение на събитията, свързани с лазерно засветяване на EBC, са въведени ясни оперативни процедури. Те включват своевременно информиране на всички засегнати екипажи, уведомяване на компетентните органи на МВР с възможно най-точно локализиране на източника, както и предоставяне на информация чрез ATIS. При установяване на продължителна или повтаряща се лазерна активност се предвижда публикуване на NOTAM с цел повишаване на осведомеността и превенция на риска.

### **Управление на безопасността при предоставяне на УВД/АНО**

В ДП РВД е внедрена ефективна Система за управление на безопасността (СУБ), която осигурява непрекъснат мониторинг, анализ и подобрене на дейностите за осигуряване на безопасността и качеството на УВД/АНО. Ежедневно се извършва преглед на оперативната дейност с цел идентифициране на значими събития, които се оценяват по отношение на риска за безопасността. В следствие на допълнителен анализ се определят необходимите коригиращи мерки, като тяхното изпълнение се проследява по отношение на ефективността за осигуряване на безопасността.

Всички организационни, процедурни и технически промени подлежат на оценка на въздействието върху безопасността. В зависимост от резултатите се изготвят съответните оценки по безопасност на промяната (ОБП) и поддържащи оценки (ПОБП), съдържащи критерии за наблюдение и планирани мероприятия за гарантиране на устойчиво ниво на безопасност на УВД/АНО.

Непрекъснатият мониторинг на безопасността се подпомага от регулярни полугодишни и годишни доклади, включващи анализ на ключови показатели за безопасност и, при необходимост, формулиране на препоръки за поддържане и възможно подобрене на нивото на безопасност. Допълнително в органите за ОВД се разпространяват изготвените бюлетини по безопасност при установени тенденции или значими събития.

Систематичният подход към управлението на безопасността и ефективността на процесите на СУБ в ДП РВД за управление на риска, осигуряване и насърчаване на безопасността заедно с високата компетентност и осведоменост на персонала при едновременно спазване на принципите на „Културата за справедливо отношение“ (Just culture) гарантират приоритета на превантивния подход за предотвратяване на бъдещи инциденти и високото ниво на безопасност на УВД/АНО.

## **Обобщени изводи**

Не са регистрирани технически и авиационни събития с принос на органите за ОВД, оценени с висок риск за безопасността.

Определените предизвикателства по отношение на потенциални критични технически зависимости и възможни промени в организацията на въздушното пространство в условията на нарастващ трафик и нестабилна геополитическа обстановка в близки области, в т.ч. гранични на РПИ София, се управляват успешно в стратегически и оперативен план, което гарантира запазване на определените високи нива на безопасност при предоставянето на УВД/АНО от ДП РВД.

## **Препоръки**

Да продължат мероприятията по наблюдение и възможното подобряване на мерките за смекчаване на въздействието от заглушаване и подправяне на GPS/GNSS сигнали.

Да продължи системното наблюдение на геополитическите фактори в районите, близки до РПИ София, с цел своевременно отчитане и възвеждане при необходимост на динамични промени в потоците въздушно движение.

Да продължи изпълнението на стратегически и технологични проекти, насочени към повишаване на ефективността и капацитета, при едновременно гарантиране и надграждане на постигнатото ниво на безопасност.



# Глава 9

## АВИАЦИЯ С ОБЩО ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ

## Глава 9 – Авиация с общо предназначение

В периода 2021–2025 г. в областта на авиацията с общо предназначение са регистрирани ограничен брой авиационни произшествия и сериозни инциденти. През 2025 г. са реализирани 3 авиационни произшествия, които са настъпили на територията на Република България като 2 от тях са под надзора на ГД ГВА. Не са регистрирани сериозни инциденти през 2025 г. Следва да се отбележи, че през 2025 г. няма загинали, докато през 2023 г. са отчетени 3 жертви, което подчертава значението на непрекъснатия анализ на рисковите фактори и предприемането на превантивни мерки за повишаване на безопасността.

Основните рискови фактори, идентифицирани при анализ на реализираните произшествия и сериозни инциденти в областта на общата авиация, включват:

- Грешки в технологията на пилотиране на ВС;
- Нарушаване правилата за полети;
- Недостатъчен опит на ЕВС;
- Технически откази.

Анализът на събитията показва, че човешкият фактор, и по-специално грешките в технологията на пилотиране, са водещ фактор за възникването на произшествия в областта на общата авиация. Това налага засилване на мерките, свързани с подготовката, квалификацията и контрола върху дейността на летателния персонал.

Наблюдаваните тенденции показват необходимост от продължаване на усилията за повишаване на подготовката и квалификацията на пилотите и засилване на контрола върху експлоатацията на въздухоплавателните средства в сектора на общата авиация.

В заключение може да се посочи, че идентифицираните рискови фактори следва да бъдат взети предвид при актуализирането на Националния план за безопасност в гражданското въздухоплаване на Република България.

В Таблица 28 са представени АП и СИ реализирани в страната и чужбина от 2021 г. до 2025 г. от авиацията с общо предназначение, под надзора на ГД ГВА.

**Таблица 28 Събития в авиация с общо предназначение за периода от 2021 г. до 2025 г.**

| АВИАЦИЯ С ОБЩО<br>ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ | Брой на жертви в<br>АП през 2021 | Брой на жертви в<br>АП през 2022 | Брой на жертви в<br>АП през 2023 | Брой на жертви в<br>АП през 2024 | Брой на жертви в<br>АП през 2025 | Брой на АП през<br>2021 | Брой СИ през 2021 | Брой на АП през<br>2022 | Брой СИ през 2022 | Брой АП през 2023 | Брой СИ през 2023 | Брой АП през 2024 | Брой СИ през 2024 | Брой АП през 2025 | Брой СИ през 2025 | Общо      |
|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|-------------------------|-------------------|-------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-----------|
| Самолети≥2250 kg                 | 0                                | 0                                | 0                                | 0                                | 0                                | 0                       | 0                 | 0                       | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0         |
| Самолети<2250 kg                 | 0                                | 0                                | 1                                | 0                                | 0                                | 1                       | 1                 | 1                       | 0                 | 1                 | 0                 | 2                 | 1                 | 1                 | 0                 | 9         |
| Вертолети≥2250 kg                | 0                                | 0                                | 0                                | 0                                | 0                                | 0                       | 0                 | 0                       | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0         |
| Вертолети<2250 kg                | 0                                | 0                                | 1                                | 0                                | 0                                | 0                       | 0                 | 0                       | 0                 | 1                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 2         |
| Специализирани<br>работи         | 0                                | 0                                | 1                                | 0                                | 0                                | 0                       | 0                 | 0                       | 0                 | 1                 | 0                 | 1                 | 0                 | 1                 | 0                 | 4         |
| Свръх леки самолети              | 0                                | 0                                | 0                                | 0                                | 0                                | 0                       | 0                 | 0                       | 0                 | 1                 | 0                 | 0                 | 1                 | 0                 | 0                 | 2         |
| Мотоделтапланери                 | 0                                | 0                                | 0                                | 0                                | 0                                | 0                       | 0                 | 0                       | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0         |
| Автожири                         | 0                                | 0                                | 0                                | 0                                | 0                                | 0                       | 0                 | 0                       | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0                 | 0         |
| <b>Общо</b>                      | <b>0</b>                         | <b>0</b>                         | <b>3</b>                         | <b>0</b>                         | <b>0</b>                         | <b>1</b>                | <b>1</b>          | <b>1</b>                | <b>0</b>          | <b>4</b>          | <b>0</b>          | <b>3</b>          | <b>2</b>          | <b>2</b>          | <b>0</b>          | <b>17</b> |