



ОДОБРЯВАМ:



Recoverable Signature

X *Георги Пеев*

Signed by: GEORGI GENCHEV PEEV

ГЕОРГИ ПЕЕВ

МИНИСТЪР НА ТРАНСПОРТА И СЪОБЩЕНИЯТА

Национален план за безопасност в гражданското въздухоплаване на Република България

Издание 2026 г.



Съдържание

Въведение.....	4
Изменения на НПБГВ на Република България.....	5
Вътрешно одобрение.....	5
Ревизионен статус	5
Съкращения.....	6
РАЗДЕЛ 1.ЕВРОПЕЙСКИ ПЛАН ЗА АВИАЦИОННА БЕЗОПАСНОСТ (EPAS)	7
1. Структура на Европейския план за авиационна безопасност (EPAS).....	7
РАЗДЕЛ 2.НАЦИОНАЛЕН ПЛАН ЗА БЕЗОПАСНОСТ В ГРАЖДАНСКОТО ВЪЗДУХОПЛАВАНЕ НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ	9
2.1 Роля на НПБГВ в управлението на авиационната безопасност.....	9
2.2 Структура на НПБГВ на Република България.....	11
РАЗДЕЛ 3. Действия, задачи, цели, индикатори по безопасност	11
3.1 Действия, задачи, цели, индикатори по безопасност наблюдавани от ГД ГВА.....	12
Приложение 1 – Връзка на действията от НПБГВ с действията от EPAS	34
Приложение 2 - Цели на безопасността. Индикатори и цели за постигане на ефективност на безопасността в гражданското въздухоплаване на Република България.....	36
1. Въведение.....	36
1.1 Политика за осигуряване на безопасност в гражданското въздухоплаване на Република България	37
1.2 Ролята на индикаторите и целите за ефективност на безопасността в управлението на безопасност	38
1.2.1 Задължения на ГД ГВА.....	38
1.2.2 Задължения на авиационните организации	39
2. SPI/SPT - кратко изложение за портфолиото на рисковете за безопасност за ГД ГВА и авиационните организации.....	39
2.1 Инструкции. Представяне на портфолио на рисковете за безопасността.....	39
2.2 Индикатори за различни нива на операции	41
3.1 Национални показатели и цели за безопасност на въздухоплаването (SPI/SPT), наблюдавани от оператори на търговски въздушен транспорт (aeroplanes, CAT OPS) - оператори за търговски въздушен транспорт, извършван със самолети (CAT OPS)	43
3.2 Национални показатели и цели за безопасност на въздухоплаването (SPI/SPT), наблюдавани от одобрени организации за летателно обучение (Комплексно ООО) - Летателно обучение (CATO)	46
3.3 Национални показатели и цели за безопасност на въздухоплаването (SPI/SPT), наблюдавани	



Национален план за безопасност в гражданското въздухоплаване на Република България, издание 2026

от организации за летателно обучение (Некомплексно ООО и ДОО) - Летателно обучение (NCTO)	49
3.4 Национални показатели и цели за безопасност на въздухоплаването (SPI/SPT), наблюдавани от доставчици на аеронавигационно обслужване (ANS) и, когато е приложимо, доставчици на метеорологично обслужване (MET)	52
3.5 Национални показатели и цели за безопасност на въздухоплаването (SPI/SPT), наблюдавани от летищните оператори (ADR) - ADR	53
3.6 Национални показатели и цели за безопасност на въздухоплаването (SPI/SPT), наблюдавани от доставчиците на наземно обслужване (GH) - доставчици на наземно обслужване (GH).....	54
3.7 Национални показатели и цели за авиационна безопасност (SPI/SPT), наблюдавани от оператори на хеликоптери за търговски въздушен транспорт (CAT OPS RW) и специализирани авиационни операции (SPO RW).....	54
3.8 Национални показатели и цели за безопасност на въздухоплаването (SPI/SPT), наблюдавани от организации за летателна годност и поддръжка на въздухоплаването (AIR) - Организации за управление поддържането на постоянна летателна годност и техническо обслужване (AIR).....	56
3.9. Списък с показателите за съответствие, наблюдавани от ГД ГБА, както и целите за безопасност на системно и оперативно ниво, SPI и SPT на национално ниво.....	59



Въведение

Системата за управление на безопасността е ключов стълб в оперативната структура на авиационната индустрия. Високите стандарти за безопасност гарантират доверие не само на потребителите, но и на заинтересованите страни: инвеститори, служители, агенции и власти. Инвестициите в устойчиви системи за безопасност са от изключителна важност, не само като средство за непрекъснати безопасни операции, но и като средство за рестартиране при кризисни ситуации и периоди.

Постоянното развитие на авиационната индустрия изисква ГД ГВА да разширява и усъвършенства действията си по отношение на безопасността на гражданското въздухоплаване. С нови потоци от данни и инструменти за управление на информацията, заинтересованите страни прилагат преимуществено проактивен подход, с което допълнително стабилизират реактивния подход за управление на оперативните рискове. Последните три години предоставиха сериозни предизвикателства към структурата на системата за управление на безопасността (СУБ) на организациите в гражданското въздухоплаване и ГД ГВА, поради безпрецедентните кризисни ситуации като възникналата пандемична обстановка в следствие на разпространението на вируса Covid-19 и разрастването на множество военни конфликти в целия свят. Всички тези кризи са реална оценка и проверка на адекватността на действащите в индустрията системи за управление за осигуряване на безопасни и устойчиви операции.

Документи като Националния план за безопасност в гражданското въздухоплаване (НПБГВ) на Република България, Европейския план за авиационна безопасност и Глобалната програма за авиационна безопасност допринасят за укрепването на СУБ на организациите. Тези документи, допълнително подкрепени със специфични разяснителни и ръководни публикации на EASA, ICAO, IATA и други организации, отнасяща се до проблемите на авиационната безопасност, предоставят солидни насоки за всички заинтересовани страни в индустрията, за да им помогне при оценката на техните оперативни дейности и да осигури непрекъснатост на операциите по безопасен и проспериращ начин.

Заедно като заинтересовани страни трябва да останем бдителни към нашата работна среда и постоянно да идентифицираме оперативните рискове и ефективно да прилагаме и наблюдаваме въведените смекчаващи мерки.



Изменения на НПБГВ на Република България

Вътрешно одобрение

	Име	Длъжност	Дата
Одобрено от:	Анелия Маринова	Главен директор на ГД ГВА	29.05.2026
Съгласувано от:	Васил Цолов	Главен секретар на ГД ГВА Ръководител на СУК на ГД ГВА	29.05.2026
Проверено от:	Надя Тотева	Директор на дирекция АБ	29.05.2026
	Христо Щерионов	Директор на дирекция АОЛАС	29.05.2026
	Динко Давидов	Директор на дирекция АПФД	29.05.2026
Изготвено от:	Група по безопасност съгласно Заповед №45-01-21/19.01.2026 г.		29.05.2026

Ревизионен статус

Издание №	Дата	Описание
Издание 1.0	19.10.2011 г.	Първоначално издаване
Издание 2.0	05.11.2018 г.	Нова структура и значителни промени в съдържанието
Издание 3.0	12.2020 г.	Нова структура и значителни промени в съдържанието
Издание 4.0	20.09.2024 г.	Нова структура и значителни промени в съдържанието
Издание 5.0	28.11.2025	Направени допълнения в съществуващи индикатори и цели за безопасност. Въведени промени в сроковете за изпълнение.
Издание 6.0	29.05.2026	Отразени промените е актуализациите на EPAS, том II, издание 2026



Съкращения

ГД ГВА	Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“
НПБГВ	Национален план за безопасност в гражданското въздухоплаване
НПрБГВ	Национална програма по безопасност в гражданското въздухоплаване
СУБ	Система за управление на безопасността
ДП РВД	Държавно предприятие "Ръководство на въздушното движение"
ДЧ	Държави членки на ЕС
ЕК	Европейска комисия
ALoS	Acceptable Level of Safety
AOC	Air Operator's Certificate
CAT	Commercial Air Transport
CFIT	Controlled Flight Into Terrain
EASA	European Aviation Safety Agency
EC	European Commission
EPAS	European Plan for Aviation Safety
FDM	Flight Data Monitoring
FOD	Foreign Object Debris / Foreign Object Damage
GA	General Aviation
GCOL	Ground Collision
GH	Ground Handling
GHSP	Ground Handling Service Provider
ICAO	International Civil Aviation Organisation
KRA	Key Risk Areas
KRE	Key Risk Elements
LOC-I	Loss of Control In-flight
MAC	Mid-Air Collision
MOR	Mandatory Occurrence Report
NCO	Non-Commercial Operations
RE	Runway Excursion
RI	Runway Incursion
SMM	Safety Management Manual
SMS	Safety Management System
SPAS	State Plan for Aviation Safety
SPI	Safety Performance Indicator
SPO	Specialised Operations
SPT	Safety Performance Target
SSP	State Safety Programme
UAS	Unmanned Aircraft Systems
USOAP CMA	Universal Safety Oversight Audit Programme Continuous Monitoring Approach



РАЗДЕЛ 1. ЕВРОПЕЙСКИ ПЛАН ЗА АВИАЦИОННА БЕЗОПАСНОСТ (EPAS)

1. Структура на Европейския план за авиационна безопасност (EPAS)

Европейският план за авиационна безопасност (EPAS) е инструментът за приоритизиране и управление на действията за поддържане и допълнително подобряване на авиационната безопасност и опазването на околната среда, като същевременно се гарантира ефективност, пропорционалност и равни условия.

Европейският план за авиационна безопасност (EPAS), е основен компонент от стратегическата визия на Европейската комисия за авиационна безопасност. Планът очертава стратегическите приоритети за авиационна безопасност и опазване на околната среда, основните рискове за безопасността и други въпроси, засягащи европейската авиационна система за безопасност и необходимите мерки за смекчаването им. EPAS се основава на проактивен подход за подпомагане на бъдещия растеж на авиацията, като същевременно осигурява високо и еднакво ниво на безопасност за всички държави-членки (ДЧ). Този проактивен подход позволява на Европейската комисия (ЕК), Европейската агенция за авиационна безопасност (EASA) и държавите-членки да предприемат своевременно необходимите действия, за да приоритизират рисковете, които трябва да бъдат управлявани, и да се справят с предизвикателствата, породени от нарастващата сложност и продължаващ растеж в гражданската авиация, както и за осигуряване на безопасно, сигурно и екологично внедряване на нови бизнес модели и нови технологии.

Общата цел на безопасността е да се поддържа, и когато е възможно, да се подобри допълнително настоящото ниво на безопасност на европейската авиационна система, вземайки предвид предстоящите промени. EPAS е тригодишен план, който непрекъснато се преразглежда и подобрява чрез годишни актуализации. EPAS се състои от (виж фиг.1): Том I, уводна част, в която са описани стратегиите и ключовите индикатори; Том II, подробен списък на плановите действия; и Том III, който събира основните „Рискове за безопасността“, отнасящи се до европейската аеронавигационна система. Тези рискове се събират като „ключови рискови области“ (KRA) и „портфолио



Национален план за безопасност в гражданското въздухоплаване на Република България, издание 2026

от рискове за безопасността на домейн“. Планът е неразделна част от работната програма на EASA и е разработен от EASA в тесни консултации с държавите-членки на EASA и индустрията. Той е в съответствие с Глобалния план за авиационна безопасност на ICAO (GASP). Копие от EPAS може да бъде изтеглено от уебсайта на EASA на страницата за управление и насърчаване на безопасността ([European Plan for Aviation Safety \(EPAS\) 2026 - 15th edition | EASA \(europa.eu\)](https://easa.europa.eu/easa/aviation-safety/epas))

Действията по EPAS, възложени на държавите членки на ЕС, са включени в НПБГВ на Република България. Всички организации, ангажирани в гражданското въздухоплаване на Република България, трябва да обработват, документират и прилагат описаните в НПБГВ действия, които са приложими за тяхната дейност.



Фиг. 1 EPAS



РАЗДЕЛ 2. НАЦИОНАЛЕН ПЛАН ЗА БЕЗОПАСНОСТ В ГРАЖДАНСКОТО ВЪЗДУХОПЛАВАНЕ НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

2.1 Роля на НПБГВ в управлението на авиационната безопасност

Националният план за безопасност в гражданското въздухоплаване на Република България е основният документ за планиране, съдържащ стратегическите цели за постигане на високо ниво на безопасността в гражданското въздухоплаване. Този план съдържа действията, определени в EPAS и приложими за гражданското въздухоплаване на Република България, както и заплахи, идентифицирани като специфични за българското гражданско въздухоплаване. Към всяко действие в НПБГВ са включени приложимите за тях SPI и SPT, които подпомагат за справяне с идентифицираните заплахи в безопасността и постигане на приемливо ниво на авиационна безопасност. НПБГВ и НПРБГВ на Република България включват подходящите действия и процедури, гарантиращи, че действията са правилно адресирани към съответните субекти, ангажирани в гражданското въздухоплаване и изпълнени своевременно. НПРБГВ и НПБГВ са „живи“ и се актуализират периодично, за да отразят динамиката и спецификата на променящите се среда.

НПБГВ е приложение към Националната програма за безопасност в гражданското въздухоплаване, която на основание чл. 16б, ал. 1, т. 3а (нова - ДВ, бр. 81 от 2011 г., изм. - ДВ, бр. 87 от 2025 г.) от Закона за гражданското въздухоплаване се издава и прилага от Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“.

Авиацията е глобален бизнес и следователно изисква държавите да работят заедно и в координирани усилия, за да гарантират, че безопасността се постига в различните области на индустрията. С оглед на това основните международни и регионални органи предоставят различни инициативи, документи и политики, за да подпомогнат координацията на различни нива.



Фиг. 2 Схема на връзките на СУБ

Съгласно изискванията на член 8 на Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2018 година относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз и за изменение на регламенти (ЕО) № 2111/2005, (ЕО) № 1008/2008, (ЕС) № 996/2010, (ЕС) № 376/2014 и на директиви 2014/30/ЕС и 2014/53/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 552/2004 и (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета, ГД ГВА, съвместно със заинтересованите страни, изготвя проекта на НПБГВ и го консултира с Консултативния съвет по безопасност в гражданското въздухоплаване към главния директор на ГД ГВА. НПБГВ на Република България се преразглежда ежегодно, за да се гарантира, че приоритетите за безопасност отразяват промените в областта на гражданското въздухоплаване. Тези приоритети за безопасност са разработени въз основа на различните източници на данни към ГД ГВА, като например системата за докладване на събития, надзор на организациите, ангажирани в гражданското въздухоплаване на Република България и споделяне на информация със страните-членки. Освен това всички нови действия, идентифицирани в EPAS, които са от значение за оформянето на портфолиото на рисковете за безопасност на Република България, са анализирани и включени в НПБГВ. В крайна сметка управлението на



безопасността се осъществява от заинтересованите страни и субекти в гражданското въздухоплаване чрез техните собствени системи за управление на безопасността.

2.2 Структура на НПБГВ на Република България

НПБГВ на Република България се състои от три раздела. Раздел 1 и Раздел 2 предоставят общ преглед на рамката на EPAS, ролята на НПБГВ и подхода, възприет към управлението на безопасността от различните нива на авиационната индустрия. Раздел 3 е в съответствие с приоритетите в EPAS. Всяка задача, идентифицирана в този раздел, е идентифицирана с уникален референтен номер на НПБГВ на Република България и свързаните с тях SPI и SPT, които трябва да бъдат наблюдавани от ГД ГВА. Всяко действие включва кратка обосновка и целта, която Република България иска да постигне. Целта е подкрепена с индикатори и конкретни действия, и за всяко действие са определени срокове и заинтересовани страни, отговорни за изпълнението му. В раздела са включени стратегическите приоритети за безопасността в гражданското въздухоплаване на Република България, както и идентифицираните в том II на EPAS действията, посочени като „MST“. Раздел 3 включва и Приложенията към НПБГВ. Приложение I представя в таблица връзките между действията в НПБГВ и действията MST описани в EPAS. Приложение II предоставя информация за съответните национални цели за безопасност и свързаните с тях SPI и SPT, и съдържат информация, приложима за всеки авиационен домейн, които трябва да се обработват и адаптира във връзка с дейността на организацията.

РАЗДЕЛ 3. Действия, задачи, цели, индикатори по безопасност

Действията, предвидени в този раздел, са свързани с приоритетите, определени за държавите членки, както е посочено в том II на EPAS издание 2026. Действията, идентифицирани в EPAS, са специфични и се отнасят за области, за които могат да имат най-голямо положително въздействие и гарантират, че стандартите за безопасност не са нарушени.



3.1 Действия, задачи, цели, индикатори по безопасност наблюдавани от ГД ГВА

BG.SYS.xx – Common MS

BG.AW.xx – AW domain

BG.OPS.xx – OPS domain

BG.FCL.xx – Aircrew domain

BG.ADR.xx – Aerodrome domain

BG.SEC.xx – Security domain

BG.ANS.xx -Air Navigation Services domain

BG.UAS.xx – Drones domain

EPAS/EASA			РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ				ЗАСЕГНАТИ СТРАНИ
Ниво 1 (приоритетни домейни)	Ниво 2 (приоритети на домейн)	Ниво 3 (поддържащо ниво 2)	Objectives Цели	Цел за постигане на ефективност на безопасността (SPT), определен за индикатор)	Индикатори за ефективност на безопасността (SPIs)	Действия и срок Actions and Timeline	
1. Устойчива система за безопасност	1.1 Управление на взаимозависимостите на риска	1.1.1 Управление на рисковете за информационната сигурност	1. Подобряване на познанията, свързани с информационната сигурност	Персоналът на ГД ГВА трябва да е обучен по Part-IS и други стандарти за информационна сигурност	Най-малко 80% обучен персонал от всеки домейн	BG.SYS.01 Проследяване и разпространение на информация за внедряването на система за управление на информационните системи (ISMS) в индустрията, включително надзор по имплементиране – непрекъснато	ГД ГВА
			2. Подготвяне на ГД ГВА и авиационната индустрия за въвеждане на Част-IS	Организиране на семинари с индустрията за информационна сигурност	Най-малко един общ и поне по един за всеки домейн		ГД ГВА САМО / ОТО / Организации за обучение
			3. ГД ГВА гарантира, че летищните оператори, авиационните оператори и субектите, определени в Националната програма за сигурност в гражданското въздухоплаване (НПСГВ) идентифицират и защитават своите информационни, комуникационни и технологични (ИКТ) системи и данни от критично значение за гражданското въздухоплаване.	Издаване на помощни материали свързани с информационна сигурност	Най-малко 4 броя и годишна актуализация		ГД ГВА САМО / ОТО / Организации за обучение
				Провеждане на мониторингови дейности за установяване на изпълнението на предвидените в НПСГВ изисквания за киберсигурност.	100% от операторите и субектите трябва да изпълняват изискванията за киберсигурност, предвидени в НПСГВ.		ГД ГВА ОТО



Национален план за безопасност в гражданското въздухоплаване на Република България, издание 2026

EPAS/EASA			РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ				ЗАСЕГНАТИ СТРАНИ
Ниво 1 (приоритетни домейни)	Ниво 2 (приоритети на домейни)	Ниво 3 (поддържащо ниво 2)	Objectives Цели	Цел за постигане на ефективност на безопасността (SPT), определен за индикатор)	Индикатори за ефективност на безопасността (SPIs)	Действия и срок Actions and Timeline	
		1.1.2 Управление на рисковете за сигурността с въздействие върху безопасността на въздухоплаването	Подобряване на взаимодействията между летище – оператори – АМО по въпроси на сигурността по отношение на стабилността на безопасността	Брой комбинирани надзори на ADR/OPS/AIR	Поне един пилотен проект за ADR/OPS, ADR/AMO и OPS/AMO комбиниран надзор	BG.SYS.02 Актуализиране на регистъра на рисковете, свързани със сигурността – Q1/2027	ГД ГВА ОТО, авиационни оператори
		Препратка към EPAS MST.0038	Подобряване на координацията/взаимодействието между всички участници във гражданското въздухоплаване (ГД ГВА, ДП РВД, авиационни оператори, пилоти и др. засегнати) и повишаване на културата по отношение безопасността в гражданското въздухоплаване и информираността на пилотите по отношение правилата за въздушното пространство	Организиране на семинари за взаимодействие между сигурност и безопасност	Поне един семинар по този въпрос с ADR/OPS/AMO		
			Подобряване на координацията/взаимодействието между всички участници във гражданското въздухоплаване (ГД ГВА, ДП РВД, авиационни оператори, пилоти и др. засегнати) и повишаване на културата по отношение безопасността в гражданското въздухоплаване и информираността на пилотите по отношение правилата за въздушното пространство	Намаляване на случаите на неразрешено навлизане във въздушното пространство	≥10 Брой докладвани случаи на неразрешено навлизане във въздушното пространство - анализирани и предприемане на действия- проследяване тенденция на годишна база	BG.SYS.14 Актуализиране на рисковете свързани с неразрешено навлизане във въздушното пространство – Q1/2027 BG.SYS.15 Провеждане на тематични срещи/изготвяне на информационни бюлетини - постоянен	ГД ГВА
				намаляване на случаите на опасно сближение във въздуха	≥10 Брой на докладвани случаи на сближение във въздуха – анализирани и предприемане на действия - проследяване тенденция на годишна база <		
				Популяризиране на значимостта на спазването на правилата за въздушното пространство	≥1 Провеждане на тематични срещи/изготвяне на информационни бюлетини		
		1.1.3 Управление на рисковете, произтичащи от конфликтни зони	Навременен разпространение на всякаква информация за конфликтни зони до/от индустрията	Нарушаване на ограниченията	Нула/Липса на нарушения на ограниченията	Издаване на ръководни материали / насоки; Оценка на риска	ГД ГВА Авиационни оператори
		Препратка към EPAS MST.0024 Due regards to safety of the civil traffic	Осигуряване безопасността на гражданското въздухоплаване в условия на GNSS смущения	Доклади за проблеми в конфликтни зони	Навременен докладване на събития		
			Осигуряване безопасността на гражданското въздухоплаване в условия на GNSS смущения	Оптимизация на конвенционалната навигационна структура в РПИ София	Доставка и инсталиране на 5 бр. нови далекомерни системи DME	BG.ANS.11 Модернизация на конвенционалната навигационна инфраструктура на ДП РВД – Q2/2027	ДП РВД
		1.1.4 Управление на рисковете, произтичащи от социално-	В момента не е обект на анализ и разработка				



Национален план за безопасност в гражданското въздухоплаване на
Република България, издание 2026

EPAS/EASA			РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ				ЗАСЕГНАТИ СТРАНИ
Ниво 1 (приоритетни домейни)	Ниво 2 (приоритети на домейн)	Ниво 3 (поддържащо ниво 2)	Objectives Цели	Цел за постигане на ефективност на безопасността (SPT), определен за индикатор)	Индикатори за ефективност на безопасността (SPIs)	Действия и срок Actions and Timeline	
		икономически фактори					
		1.1.5 Управление на рисковете свързани с опазване на общественото здраве и здравето на лицата, заети в гражданското въздухоплаване (AHS).	В момента не е обект на анализ и разработка				
		1.1.6 Управление на въздействието на изменението на климата върху безопасността на гражданското въздухоплаването	1. Подобряване на познанията за изменението на климата, засягащи безопасността във всички области на гражданското въздухоплаване. 2. Идентифициране на опасностите, специфични за България и оценка на рисковете за авиационната индустрията.	Оценка на риска за въздействието на климата Време за реакция при екстремни непредвидими климатични събития	Периодичен преглед и актуализиране на рисковете Незабавно разпространение на информация за опасни събития на заинтересованите страни.	BG.SYS.03 Актуализация на регистъра на рисковете, свързани с околната среда – Q1/2027	ГД ГВА ГД ГВА
		1.1.7 Управление на баланса между безопасността на гражданското въздухоплаване и други обществени потребности	1. Идентифициране на обществените дейности, които си взаимодействат с гражданското въздухоплаване. 2. Дефиниране на методи за контрол на взаимодействията с цел извличане на предимства и ограничаване на възможни негативни влияния.	Организиране на семинари и работни групи с участието на авиационната индустрия по теми свързани с културата за безопасност Издаване на помощни материали и бюлетини по безопасност	Незабавно разпространение на информация за установените рискове от опасни събития на заинтересованите страни.	BG.SYS.03 Актуализация на регистъра на рисковете, – Q1/2027	ГД ГВА
	1.2 Подобряване на Безопасността чрез подобряване на управлението Безопасността.	1.2.1 Постигане на ефективно прилагане на SSP/SPAS в държавите членки. Справка с EPAS MST.0001 Позоваване на EPAS MST.0028	1.Актуализиране и прилагане на SSP/SPAS в съответствие с GASP и EPAS. 2.Ефективен мониторинг на SPAS.	Съответствие на SSP/SPAS с GASP/EPAS. Изпълнение на целите на SPAS.	Своевременно актуализиране и прилагане на SSP/SPAS. Постигане на минимум 80% от целите.	BG.SYS.04 Популяризиране на EASA MSAT за оценка на SMS - Q4/2024. (Изпълнено, включено в Наръчник на инспектор Летателна годност) BG.SYS.05 Регулярно публикуване и разпространяване на актуална информация за безопасността до индустрията– непрестанно. BG.SYS.06 Преглед на SSP / SPAS най-малко веднъж годишно и	ГД ГВА САМО / ОТО / Организации за обучение ГД ГВА САМО / ОТО / Организации за обучение
		1.2.2 Постигане на ефективно прилагане на системите за	Оказване на подкрепа на индустрията за прилагането на Системата за Управление (SMS)	Резултати от надзора на Системите за Управление (MS)	Достигане на ниво „Suitable“ в рамките на 24 месеца за 100% от организациите.		



Национален план за безопасност в гражданското въздухоплаване на Република България, издание 2026

EPAS/EASA			РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ				ЗАСЕГНАТИ СТРАНИ
Ниво 1 (приоритетни домейни)	Ниво 2 (приоритети на домейн)	Ниво 3 (поддържащо ниво 2)	Objectives Цели	Цел за постигане на ефективност на безопасността (SPT), определен за индикатор)	Индикатори за ефективност на безопасността (SPIs)	Действия и срок Actions and Timeline	
		управление (SMS) в индустрията. Препратка към EPAS MST.0002	включително насърчаване на използването на незадължителни области		Достигане на ниво „Operating“ в рамките на 36 месеца за 60% от организациите.	съответно актуализиране при необходимост. BG.SYS.17 /MST.0026/ Оценяване на системите за управление на безопасността (СУБ) чрез прилагане на EASA management system assessment tool to support risk-based oversight	
		Препратка към EPAS MST.0026		Повторяеми наблюдения в организациите.	Повтарящи се Несъответствия (NCs) при не повече от 20% от организациите		
				Резултати на организациите по отношение Безопасността.	Преглед и актуализиране на Индикаторите по БП (SP).		ГД ГВА, организации с въведена СУБ
		1.2.3 Постигане на ефективно изграждане на култура на справедливостта (just culture), прилагане на проактивно управление на безопасността, по-висока информираност за значението на управлението на безопасността	Популяризиране на безопасността в гражданското въздухоплаване	Организиране на редовни семинари, тематични срещи, конференции по безопасност	Постигане на 80% на заложените срещи/конференции/тематични срещи	BG.SYS.16 минимум една годишна среща/конференция/тематични срещи - Постоянен	ГД ГВА
		Препратка към EPAS MST.0015					
	1.3 Управление на човешкия фактор и човешкото действие (всички области).	1.3.1 Решаване на проблеми, свързани с човешкия фактор и човешкото представяне – Общо. Препратка към EPAS MST.0037.	1.Подобряване на познанията за влиянието на човешкия фактор и човешкото представяне върху Безопасността във всички области. 2.Ефективен мониторинг на човешкия фактор и човешкото представяне във всички области.	1.Оценка на компетентността. 2.Обучения по човешки фактор и човешкото представяне.	1.Брой проведени обучения, включително въз основа на получени вътрешни доклади за проблеми, свързани с човешкия фактор - поне веднъж годишно 2.Положителна тенденция на имплементиране на човешкия фактор при извършване на оценка на компетентността.	BG.SYS.07 Популяризиране на значението и влиянието на човешкия фактор върху работата на организацията – непрестанно.	ГД ГД ГВА САМО / ОТО / Организации за обучение
		1.3.2 Използване на новите постижения					



Национален план за безопасност в гражданското въздухоплаване на Република България, издание 2026

EPAS/EASA			РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ				ЗАСЕГНАТИ СТРАНИ
Ниво 1 (приоритетни домейни)	Ниво 2 (приоритети на домейни)	Ниво 3 (поддържащо ниво 2)	Objectives Цели	Цел за постигане на ефективност на безопасността (SPT), определен за индикатор)	Индикатори за ефективност на безопасността (SPIs)	Действия и срок Actions and Timeline	
		във фармакологията и профилактиката на здравето					
	1.4 Координация и сътрудничество между гражданското въздухоплаване и военното		Подобряване на гражданско-военната координация и сътрудничество	ANS/MET-SPI-8 - MAC/ Airspace infringement, AI	Брой доклади за събития, свързани с неефективна гражданско-военната координация – проследяване тенденция на годишна база	BG.ANS.01 Осигуряване безопасността на гражданския трафик – срок постоянен	ГД ГВА, ВВС, авиационни оператори, ДП РВД, ЦК ИВП
	1.5 Способен и рационализиран надзор (Преди това: Надзор)	Осигуряване на сътрудничество в областта на надзора, което включва и подкрепа за съвместния надзор над Авиационния Оператор: Групови действия, използване на „Интегрирано САМО“	ГД „Гражданска Въздухоплавателна Администрация“ участва в активно сътрудничество с други държави по отношение на управлението и надзора над одобрените и сертификатите, издадени на дружества в България, които извършват дейност и извън нея.	Участие на ГД „Гражданска Въздухоплавателна Администрация“ в съвместен надзор с други Национални органи във въздухоплаването.	>80% покритие на надзора от страна на различни национални органи върху международни организации.	BG.AW.01 Въвеждане използването на „Интегрирано САМО“ за група от Авиационни Оператори в процедурите за надзор - Q4/2024.	ГД ГВА САМО
		Осигуряване на подходящ надзор	Нивото на Безопасност се поддържа високо чрез ефективно отчитане на всички изисквания, AMC / GM.	Резултати на организациите от прилагания рисков профил по отношение на Безопасността.	Преглед и актуализиране на Индикаторите по БП (SP) на годишна база	BG.AW.02 Изпълнение на всички изисквания, включително AMC/GM в процедурите на САА - постоянно. BG.AW.03 ГД „Гражданска въздухоплавателна администрация“ поддържа и развива управление на надзора, основано на резултатите и риска, въз основа на принципите на непрекъснатото усъвършенстване. - постоянно. BG.OPS.01 Изпълнение на всички изисквания, включително AMC/GM в процедурите на САА - постоянно.	ГД ГВА САМО / ОТО / КОЛГ (CAO)/ Организации за обучение Авиационни оператори, ООО, ДОО, езикови центрове



Национален план за безопасност в гражданското въздухоплаване на
Република България, издание 2026

EPAS/EASA			РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ				ЗАСЕГНАТИ СТРАНИ
Ниво 1 (приоритетни домейни)	Ниво 2 (приоритети на домейн)	Ниво 3 (поддържащо ниво 2)	Objectives Цели	Цел за постигане на ефективност на безопасността (SPT), определен за индикатор)	Индикатори за ефективност на безопасността (SPIs)	Действия и срок Actions and Timeline	
						BG.OPS.02 ГД „Гражданска въздухоплавателна администрация“ поддържа и развива управление на надзора, основано на резултатите и риска, въз основа на принципите на непрекъснатото усъвършенстване. - постоянно	
		Осигуряване на подходящ надзор/област: Схеми за специфициране на полетното време Препратка към EPAS: MST.0034	ГД ГВА гарантира, че проверката на прилагането на процесите, установени за изпълнение на изискванията за отговорностите на операторите и за осигуряване на адекватното управление на рисковете от умора, е ефективна.	наблюдение на изпълнението на годишния план за надзор	12 месеца - извършване на $\geq 80\%$ от планираните одити	BG.OPS.02 - ГД ГВА поддържа и развива управлението на надзора, базирано на принципите на непрекъснатото усъвършенстване. – непрекъснато	ГД ГВА, авиационни оператори
	1.6 Осигуряване на равни условия	1.6.1 Отстраняване на недостатъците, установени чрез стандартизация					
		1.6.2 Премахване на пречките за добре функциониращ единен пазар					
	1.7 Подобряване на качеството на данните при докладване на събития;	Целта на задачата е да помогне на ГД ГВА и организациите при вземането на решения, основани на данни, за подобряване на безопасността на въздухоплаването. Препратка към EPAS: MST.0042 Препратка към EPAS: MST.0043	1.Вземане на решения въз основа на данни за подобряване на безопасността на гражданското въздухоплаването 2. Повишаване качеството на въведените данни в докладите за събития.	1. Проследяване на докладвани инциденти на месечна база 2. Мониторинг на изпълнението на годишния план за надзор	1. месечно-100% мониторинг на докладвани инциденти 2. 12 месеца - извършване на $\geq 80\%$ от планираните одити	BG.SYS.08 промотиране на ползите от въвеждане на данни в докладите за събития с високо качество. BG.SYS.09 организиране на семинари или подобни събития с авиационната индустрия и авиацията с общо предназначение, с фокус върху по-доброто разбиране каква информация се изисква от ГД ГВА и организациите за анализ на докладите за събития. Проведени семинари и срещи през 2025 г. Планирани последващи през Q4/2026 г.	ГД ГВА
2. Компетентност на персонала	2.1 Приоритети между домейн/области	2.1.1 Подобряване на нивото на владеене на език в авиацията	1. Да се осигури хармонизиране и еднакво прилагане на LPRI	1. Адекватна компетентност за авиационни специалисти	1. 12 месеца $\leq 10\%$ от инциденти да са поради неправилна комуникация	BG.FCL.01 – събиране на данни, свързани с инциденти с неправилна комуникация – ежегодно	ГД ГВА, езикови центрове,



Национален план за безопасност в гражданското въздухоплаване на
Република България, издание 2026

EPAS/EASA			РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ				ЗАСЕГНАТИ СТРАНИ
Ниво 1 (приоритетни домейни)	Ниво 2 (приоритети на домейни)	Ниво 3 (поддържащо ниво 2)	Objectives Цели	Цел за постигане на ефективност на безопасността (SPT), определен за индикатор)	Индикатори за ефективност на безопасността (SPIs)	Действия и срок Actions and Timeline	
		Препратка към EPAS MST.0033	2. Да се осигури минимално стандартно ниво на владее на езика, използван за комуникация главно между пилоти и ръководител полети. 3. Предоставяне на изчерпателна и достоверна информация относно въвеждането на изисквания за владее на език, вкл. предоставяне на обучение по английски език от организации за обучение на ръководители на полети с цел хармонизиране и еднакво прилагане на изискванията.			BG.FCL.02 – получаване на обратна връзка при възможност от различните дейности по стандартизация. – годишно BG.FCL.03 - Поддържане и актуализиране на база данни със систематизирана информация.- непрекъснато BG.ANS.09. /MST 0033) - Изисквания за владее на език - споделяне на най-добри практики, за да се определят области за подобрене на прилагането на единните и хармонизирани изисквания за владее на език - ежегодно	авиационни оператори
		2.1.2 Подпомагане на процесите по прилагането на оценка на обучението, базирано на компетентност (CBTA)	1. Да се гарантира, че индустрията разполага с компетентен персонал в дългосрочен план, който е оперативно подготвен и годен за работа, като същевременно се гарантира запазване на опита във времето на персонала.	1. Осигуряване на организациите с необходимия номиниран персонал 2. Адекватна компетентност на авиационните специалисти.	1. Брой искания за изключения за временно заместване на номиниран персонал.- поддържане на минимално ниво, <2. 2. Отклонения от плановите оценки на авиационния персонал. - поддържане на минимално ниво, <2. 3. Брой на успешно приети номиниран персонал от първия път. – поне 90 % от получените кандидатури	BG.SYS.10 Популяризиране на професионалното развитие и кариерните възможности в авиационната индустрия – непрекъснато	ГД ГВА, всички авиационни субекти
	2.2 Приоритети на екипажите (полетен и кабинен екипаж)	2.2.1 CBTA Препратка към EPAS: MST.0036 и SPT.0012	1. Внедряване на CBTA за обучение за всички свидетелства за правоспособност и квалификации на полетния екипаж, което да позволява подходящо осигуряване с полетни инструктори, както и осигуряване на наличието на компетентен персонал в ГД ГВА, като се възползват от новите технологии	1. Адекватно обучение по CBTA за полетния и кабинния екипаж, постигнато чрез прилагане на съответната регулаторна рамка на изискванията за CBTA.	1. Внедряване на CBTA при обучения в максимален брой организации, за които е приложимо	BG.FCL.04- извършване на надзор въз основа на идентифициране на възможни недостатъци и фокусиране върху принципите на непрекъснато подобряване. – годишно/постоянно BG.FCL.06- Разпространение на материали за насърчаване на повишаване на ефективността по отношение на обучението и проверките на пилоти и кабинен	ГД ГВА, ООО, ДОО, авиационни оператори



Национален план за безопасност в гражданското въздухоплаване на Република България, издание 2026

EPAS/EASA			РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ				ЗАСЕГНАТИ СТРАНИ
Ниво 1 (приоритетни домейни)	Ниво 2 (приоритети на домейн)	Ниво 3 (поддържащо ниво 2)	Objectives Цели	Цел за постигане на ефективност на безопасността (SPT), определен за индикатор)	Индикатори за ефективност на безопасността (SPIs)	Действия и срок Actions and Timeline	
			и на подход към обучението основан на обективни данни; 2. Актуализиране на рамката за квалификация и надзор на FSTD, като по този начин се предоставят повече възможности на организациите за обучение и авиационните оператори за избор на най-ефективния и ефикасен FSTD; 3. Оптимизирани изисквания за лицензиране на полетните екипажи от авиация с общопредназначение.			екипаж, чрез споделяне на най-добри практики за провеждане на обучение и проверка във връзка с обучението и оценката, основани на компетенции (CBTA), и обучението, основано на доказателства (EBT). – годишно/постоянно BG.OPS.03 - извършване на надзор въз основа на идентифициране на възможни недостатъци и фокус върху принципите на непрекъснато подобряване. – годишно/постоянно	
		2.2.2 Проактивни действия, свързани със зачестилите инциденти причинени от дим и пожар от литиеви батерии	1. Осигуряване на висока степен на обществена безопасност и защита на критичната инфраструктура чрез проактивно управление на рисковете, превенция на възникването и ограничаване на последствията от пожари и дим, причинени от дефекти, неправилна експлоатация или съхранение на литиеви батерии	1. Ефективност на обучението на летателния и кабинния състав за действия при пожар в пътническата кабина и в пилотската кабина, причинени от батерии. 2. Засилване на информираността на пътниците относно правилата за превоз на допълнителни батерии (Power Banks) чрез прилагане на задължителни информационни кампании от авиокомпаниите	1. Проследяване на 30% от внедреното обучение (за полетен и кабинен екипаж) за превоз на опасни товари при надзор на авиационните оператори. 2. Изготвяне на бюлетини по безопасност, относими към правилата за превоз на допълнителни батерии	BG.OPS.03 - извършване на надзор въз основа на идентифициране на възможни недостатъци и фокус върху принципите на непрекъснато подобряване. – годишно/постоянно BG.SYS.05 Регулярно публикуване и разпространяване на актуална информация за безопасността до индустрията– непрестанно.	ГД ГВА, авиационни оператори, летищни оператори, авиационни учебни центрове
	2.3 Приоритети по отношение на ръководителите на полети (ATCOs) и на другия персонал на доставчиците на ATM/ANS	Тези приоритети включват създаването на системно базирана система за лицензиране на ATCOs и	1. Осигуряване и поддържане на системно базирана система за лицензиране на ATCOs и на инженерно-техническия персонал (ATSEP). 2. Идентифициране на области за подобрене за прилагане на	1. Поддържане на ефективна координация между ГД ГВА и ДП РВД относно сроковете на изтичане на свидетелствата за правоспособност на	1. Своевременно подаване на заявления от страна на ръководителите на полети и на инженерно-техническия персонал (в срок за ръководители на полети - до 30 дни след успешно завършване	BG.ANS.02 Осигуряване и поддържане на системно базирана система за лицензиране на ръководителите на полети и на инженерно-техническия персонал - срок постоянен	ДП РВД, ръководители на полети, инженерно-технически персонал



Национален план за безопасност в гражданското въздухоплаване на
Република България, издание 2026

EPAS/EASA			РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ				ЗАСЕГНАТИ СТРАНИ
Ниво 1 (приоритетни домейни)	Ниво 2 (приоритети на домейни)	Ниво 3 (поддържащо ниво 2)	Objectives Цели	Цел за постигане на ефективност на безопасността (SPT), определен за индикатор)	Индикатори за ефективност на безопасността (SPIs)	Действия и срок Actions and Timeline	
		подготовката за SES2+. Важни резултати в тази връзка са становищата относно „Оценка на съответствието (RMT.0161) за създаване на система за сертифициране за наземно оборудване за ATM/ANS и за прилагането (RMT.0682) на регулаторните нужди в подкрепа и съответно разгръщане на SESAR.	единни и хармонизирани изисквания за владее на език	ръководителите на полети и на инженерно-техническия персонал и на подаване на съответните заявления. 2. Осигуряване на постоянен и своевременен контрол от страна на ГД ГВА на качеството на подаваните заявления за издаване/подновяване на свидетелства за правоспособност на ръководителите на полети и на инженерно-техническия персонал 3. Осигуряване на компетентен персонал – ръководители на полети и инженерно-технически персонал, в частност по отношение владееето на работните езици	на курс или 30 дни преди датата на изтичане на разрешенията и за инженерно-технически персонал - до 90 дни преди изтичането на валидността на квалификационния клас или разрешението, за което заявителят кандидатства). 2. Своевременно издаване от ГД ГВА на свидетелствата за правоспособност на ръководителите на полети и на инженерно-техническия персонал , в 30-дневен срок от датата на подаване на заявлението. Осигуряване на компетентен персонал – ръководители на полети и инженерно-технически персонал, в частност по отношение владееето на работните езици	BG.ANS.09. Изисквания за владее на език – споделяне на най-добри практики, за идентифициране на области за подобрене за прилагане на единни и хармонизирани изисквания за владее на език – срок постоянен BG.ANS.10. (MST.0038) Комплексност на въздушното пространство и натрупване на трафика – срок постоянен	
	2.4 Приоритети за персонала за техническо обслужване на въздухоплавателни средства.	Тези нови приоритети за авиационния персонал за техническо обслужване	1.Непрекъснато подобряване на компетентността на целия персонал за техническо обслужване на въздухоплавателните средства.	1. Проблемът с предаването на знания на новото поколение авиационен персонал. 2.Намаляване на	1.Брой нови служители в областта на техническото обслужване (ЛП и техническо обслужване). – под 50 % от общия брой	BG.AW.04 Способности за надзор/област на внимание: случаи на измами в част 147 - непрекъснато. BG.AW.05 Поддържане на ефективността на обучението в	ГД ГВА Организации за обучение – Част-147



Национален план за безопасност в гражданското въздухоплаване на Република България, издание 2026

EPAS/EASA			РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ				ЗАСЕГНАТИ СТРАНИ
Ниво 1 (приоритетни домейни)	Ниво 2 (приоритети на домейн)	Ниво 3 (поддържащо ниво 2)	Objectives Цели	Цел за постигане на ефективност на безопасността (SPT), определен за индикатор)	Индикатори за ефективност на безопасността (SPIs)	Действия и срок Actions and Timeline	
		първоначално ще бъдат насочени към: - подобряване на обучението и изпитите за персонала за техническо обслужване на въздухоплавателни средства - гарантиране, че техническото обслужване се сертифицира от компетентен персонал Последната точка ще бъде подкрепена от въвеждането на общи принципи за по- голяма надеждност на техническото обслужване, на процеса на сертифициране на техническото обслужване, като се елиминират потенциалните пропуски в безопасността. Като пример това може да доведе до изясняване на ролите и отговорностите на сертифициращия персонал, помощния персонал и персонала, извършващ заверяване – sign		недостига на оперативен и технически персонал 3. Подобряване на ефективността на обучението и компетентността 4. Популяризиране на компетентността на висшето ръководство и ангажираността му с принципите на човешкия фактор и човешкото действие.	2.Графика на възрастовото разпределение в организацията за поддръжка постоянен (възраст, години в компанията, текучество) 3. брой повтарящи се грешки при техническото обслужване. – негативна тенденция спрямо изминала година	случай на дистанционно обучение - непрекъснато	



Национален план за безопасност в гражданското въздухоплаване на
Република България, издание 2026

EPAS/EASA			РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ				ЗАСЕГНАТИ СТРАНИ
Ниво 1 (приоритетни домейни)	Ниво 2 (приоритети на домейни)	Ниво 3 (поддържащо ниво 2)	Objectives Цели	Цел за постигане на ефективност на безопасността (SPT), определен за индикатор)	Индикатори за ефективност на безопасността (SPIs)	Действия и срок Actions and Timeline	
		off ⁺ , както в линейното, така и в базовото техническо обслужване Препратка към EPAS MST.0032 и MST.0035 Надзор/случаи на измама 147					
	2.5 Приоритети за друг авиационен персонал	2.5.1 Тези нови приоритети за авиационния персонал в ГД „Гражданска въздухоплавателна администрация“ първоначално ще бъдат насочени към: - подобряване на обучението и компетентността на инспекторите.	Нивото на безопасност във въздухоплаването остава високо чрез ефективното въвеждане и прилагане на системата за управление и ефективността на надзора.	1.Намаляване на недостига на персонал - инспектори 2. Подобряване на ефективността на обучението и компетентността с акцент върху отношението, уменията и културата - резултати от оценката на персонала	1.Недостиг на персонал <5% (разлика между действителния и необходимия персонал). 2. Оценка на качеството на обучението >80% положителна. 3. Оценка на резултатите на персонала в положителна тенденция	BG.SYS.11 Популяризиране на пълния набор от възможности в САА - непрекъснато. BG.SYS.12 Непрекъснато обучение и международно сътрудничество. BG.SYS.13 Оценка на ресурсите - непрекъснато.	ГД ГВА
3 Експлоатационна безопасност	3.1Осигуряване на експлоатационна безопасност при САТ операции на самолети (авиокомпания и въздушни таксите пътници/товари) и NCC операции на самолети	3.1.1 Адресиране на рисковете за безопасността при експлоатация на самолети в САТ и NCC (напр. LOC-I, RE, RI, MAC, CFIT, AI и други) Препратка към EPAS MST.0019 Препратка към EPAS MST.0024 Препратка към EPAS MST.0027 Препратка към EPAS MST.0042	1. Нивото на безопасност в гражданското въздухоплаване остава високо чрез внедряване и прилагане на ефективна система за управление на безопасността и надзор на организацията. 2. поддържане и по-нататъшно развитие на стратегии и дейности, които насърчават възможно най-високи нива на култура на безопасност.	1. проследяване на докладваните инциденти на месечна база 2. наблюдение на изпълнението на годишния план за надзор	1. 12 месеца ≥100% наблюдение на докладвани инциденти 2. 12 месеца - извършване на ≥80% от планираните одити	BG.OPS.04 непрекъснато насърчаване на културата на безопасност и докладване BG.OPS.05 извършване на надзор въз основа на идентифициране на възможни слабости и фокусиране върху принципите на непрекъснато подобряване. – годишно/постоянно	ГД ГВА, авиационни оператори, вкл. САМО



Национален план за безопасност в гражданското въздухоплаване на Република България, издание 2026

EPAS/EASA			РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ				ЗАСЕГНАТИ СТРАНИ
Ниво 1 (приоритетни домейни)	Ниво 2 (приоритети на домейн)	Ниво 3 (поддържащо ниво 2)	Objectives Цели	Цел за постигане на ефективност на безопасността (SPT), определен за индикатор)	Индикатори за ефективност на безопасността (SPIs)	Действия и срок Actions and Timeline	
		3.1.2 Осигуряване на наличието на висококачествени геоданни, с цел поддържане на високо ниво на безопасност при увеличаване на трафика	1. Нивото на безопасност в гражданското въздухоплаване чрез внедряване и прилагане на ефективна система за управление на безопасността и надзор на организацията.	1. проследяване на докладваните инциденти на месечна база 2. наблюдение на изпълнението на годишния план за надзор	1. 12 месеца $\geq 100\%$ наблюдение на докладвани инциденти 2. 12 месеца - извършване на $\geq 80\%$ от планираните одити	BG.OPS.04 непрекъснато насърчаване на културата на безопасност и докладване BG.OPS.05 извършване на надзор въз основа на идентифициране на възможни слабости и фокусиране върху принципите на непрекъснато подобряване. – годишно/постоянно	ГД ГВА, авиационни оператори, вкл. CAMO
		3.1.3 Осигуряване на пропорционални правила за „бизнес авиация“, отнасящи се до спецификата на CAT/NCC	В момента не е обект на анализ и разработка				
		3.1.4 Осигуряване на безопасност превоз на опасни товари по въздух Препратка към EPAS MST.0028	Редуциране на броя и нивото на риск от пожари, дим и други изпарения	1. Обучение на кабинният състав за действия при пожар в пътническата кабина; 2. Обучение на пилотският състав за действия при пожар в пилотската кабина, причинени от батерии; 3. Информирание на пътниците, от страна на авиокомпаниите и летищните оператори относно актуалните ограничения и правила за превоз на допълнителни батерии (Power Banks) 4. Актуализиране на оценката на рисковите операции, определяне приемливо ниво на безопасност и процедури за действия при инциденти	1. Оценка на качеството на обучението $>80\%$ положителна. 2. Оценка на качеството на обучението $>80\%$ положителна. 3. Проследяване изпълнението по време на извършваните одити от ГД ГВА на годишна база 4. Проследяване изпълнението по време на извършваните одити от ГД ГВА на годишна база	BG.OPS.04 непрекъснато насърчаване на културата на безопасност и докладване - – годишно/постоянно BG.OPS.05 извършване на надзор въз основа на идентифициране на възможни слабости и фокусиране върху принципите на непрекъснато подобряване. – годишно/постоянно BG.ADR.09 - Непрекъснат мониторинг на показателите за безопасност— годишно/постоянно BG.SYS.05 Регулярно публикуване и разпространяване на актуална информация за безопасността до индустрията— непрестанно.	ГД ГВА: По отношение на управлението на риска за авиационната безопасност и надзора AOC, NCC, AIR, ADR: Справяне със заплахите, свързани с пожар, дим и изпарения в техните операции и информираността на пътниците



Национален план за безопасност в гражданското въздухоплаване на Република България, издание 2026

EPAS/EASA			РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ				ЗАСЕГНАТИ СТРАНИ
Ниво 1 (приоритетни домейни)	Ниво 2 (приоритети на домейни)	Ниво 3 (поддържащо ниво 2)	Objectives Цели	Цел за постигане на ефективност на безопасността (SPT), определен за индикатор)	Индикатори за ефективност на безопасността (SPIs)	Действия и срок Actions and Timeline	
	3.2 Осигуряване на експлоатационна безопасност при операции с вертолет	3.2.1 Хармонизиране и опростяване на процесите при заявяване за издаване на CAO и промени в него за търговските операции с вертолет Препратка към EPAS MST.0041	1. Опростяване на процесите при заявяване за издаване на CAO и промени в него за търговските операции с вертолет	установяване на хармонизирани и стандартизирани процедури при заявяване за издаване на CAO и промени в него за търговските операции с вертолет, с възможно разширяване до CAMO и OOO разработване на насоки за прилагане на разпоредбите за EFB относно многообразието на операциите с вертолет	1. Изготвяне на стандартизирани заявления за издаване на CAO и за промени в него 2. Изготвяне на помощни материали, свързан с процеса по издаване на CAO и промени в него, с възможност за разширяване до CAMO и OOO 3. Изготвяне на единни контролни карти 4. Организиране на семинари/тематични срещи	BG.OPS.07 проследяване на изготвените заявления, свързани с издаване на CAO и промени в него, както и на материалите/насоките/инструкциите излъчени към авиационната индустрия – Q4/2026 BG.OPS.08 Провеждане на тематични срещи/изготвяне на информационни бюлетини - постоянен	ГД ГВА
	3.3 Осигуряване на експлоатационна безопасност в авиацията с общо предназначение (GA)	3.3.1 Осигуряване на експлоатационна безопасност при полети в авиацията с общо предназначение Препратка към EPAS MST.0025	поддържане и по-нататъшно развитие на стратегии и дейности, които насърчават възможно най-високи нива на култура на безопасност.	всички въпроси, свързани с безопасността в портфейлите с рискове за безопасността за малки самолети, планери и NCO, включително балони и полети за изпълнение на парашутни скокове	Издаване на периодични информационни бюлетини – минимум 2 броя на годишна база	BG.FCL.05 разпространение на материали за насърчаване на безопасността и обучение от ГД ГВА, асоциации и летателни клубове, насочени към летателни инструктори и/или пилоти.- постоянно BG.OPS.06 разпространение на материали за насърчаване на безопасността и обучение от ГД ГВА, асоциации и летателни клубове, насочени към летателни инструктори и/или пилоти.- постоянно	ГД ГВА, всички авиационни субекти от авиацията с общо предназначение
	3.4 Осигуряване на оперативна Безопасност при първоначална и при поддържане на постоянна летателна годност	3.4.1 Адресиране на рисковете за Безопасността при първоначална и при поддържане на	1. Усъвършенстване на познанията за връзките между проблемите, свързани с Безопасността, и първоначалната и поддържането на постоянна ЛГ.	1. Докладване за неподходяща конфигурация на въздухоплавателното средство, в резултат на	1.Брой разследвания с участието на многофункционални екипи	BG.AW.05-Популяризиране на най-добрите практики за изпълнение на критични задачи по техническото обслужване – непрекъснато.	ГД ГВА CAMO / ОТО / КОЛГ (CAO)



Национален план за безопасност в гражданското въздухоплаване на
Република България, издание 2026

EPAS/EASA			РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ				ЗАСЕГНАТИ СТРАНИ
Ниво 1 (приоритетни домейни)	Ниво 2 (приоритети на домейн)	Ниво 3 (поддържащо ниво 2)	Objectives Цели	Цел за постигане на ефективност на безопасността (SPT), определен за индикатор)	Индикатори за ефективност на безопасността (SPIs)	Действия и срок Actions and Timeline	
		постоянна летателна годност EPAS, том III - гл. 3 / гл. 9 Свързан с SPT.0104 Препратка към EPAS MST.0002 Препратка към EPAS MST.0043	2. Подобряване на безопасността чрез непрекъснато оценяване и подобряване на механизмите за контрол на рисковете, свързани с техническото обслужване и управлението на поддържането на летателната годност. 3. Повишаване на пропорционалността и ефективността в областта на поддържането на постоянна летателна годност.	която се допускат грешки при техническото обслужване (монтаж, одобрени данни поради лоша достъпност/нагледност, двусмислени или подвеждащи данни за техническото обслужване) 2.Правилно управление на повтарящи се дефекти. 3.Правилно управление на задачите по ЛГ.	(OPS+AW+MNT). – поне 80% от общия брой получени доклади. 2. Брой повтарящи се дефекти.- да се поддържа отрицателен тренд спрямо изминалата година	BG.AW.06 - Разработване на нови материали за популяризиране на Безопасността по отношение на важни проблеми, свързани с Безопасността при техническото обслужване – непрекъснато. BG.AW.07 - Мониторинг на поддържането на постоянна летателна годност на въздухоплавателните средства чрез наблюдение на ключовите рискови елементи (KRE) с цел: - оценка на целесъобразността и ефективността на всеки KRE – Q2/2026 - преглед на степента на достатъчност и уместност на включените типични елементи за проверка – Q2/2026. BG.AW.08 - BG.AW.08 Извършване на цялостен преглед на процеса по преглед на летателната годност с цел подобряване на рамката за намаляване на рисковете, свързани с неправилен преглед на летателната годност с потенциални последици за безопасността, когато действителният статус на летателната годност на въздухоплавателното средство е под стандартния – Q4/2026.	
		3.4.2 подобряване на оценяването на човешкия фактор при сертифициране на въздухоплавателно средство	В момента не е обект на анализ и разработка , тъй като не се извършват дейности по типова сертификация на въздухоплавателно средство				
	3.5 Осигуряване на оперативна безопасност при	3.5.1 Адресиране на рисковете за	Прилагане на управление на риска за безопасността на	Всички индикатори от т. 5.4 Национални	Всички цели от т. 5.4 Национални показатели и цели	BG.ANS.03. Поддържане на достатъчен брой квалифициран	ДП РВД



Национален план за безопасност в гражданското въздухоплаване на Република България, издание 2026

EPAS/EASA			РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ				ЗАСЕГНАТИ СТРАНИ
Ниво 1 (приоритетни домейни)	Ниво 2 (приоритети на домейни)	Ниво 3 (поддържащо ниво 2)	Objectives Цели	Цел за постигане на ефективност на безопасността (SPT), определен за индикатор)	Индикатори за ефективност на безопасността (SPIs)	Действия и срок Actions and Timeline	
	управлението на въздушното движение/аеронавигационното обслужване (ATM/ANS)	безопасността в ATM/ANS	въздухоплаването в областта на аеронавигационното обслужване и поддържане на приемливи нива на рисковете в тази област. Увеличаване нивото на безопасност чрез непрекъснато оценяване и подобряване на контрола на рисковете, свързани с аеронавигационното обслужване.	показатели и цели за безопасност на въздухоплаването (SPI/SPT), наблюдавани от доставчици на аеронавигационно обслужване (ANS) и, когато е приложимо, доставчици на метеорологично обслужване (MET) - ANS и когато е приложимо MET от Приложение 2 - Цели на безопасността. Индикатори и цели за постигане на ефективност на безопасността в гражданското въздухоплаване на Република България	за безопасност на въздухоплаването (SPI/SPT), наблюдавани от доставчици на аеронавигационно обслужване (ANS) и, когато е приложимо, доставчици на метеорологично обслужване (MET) - ANS и когато е приложимо MET от Приложение 2 - Цели на безопасността. Индикатори и цели за постигане на ефективност на безопасността в гражданското въздухоплаване на Република България	персонал и поддържане на необходимо ниво на компетентност на персонала чрез адекватно обучение и отчитане въвеждането на нови концепции за управление на въздушното движение, свързани с увеличаване на гъвкавостта и мащабируемостта при планирането на персонала и на работните графици (rostering) – срок постоянен. BG.ANS.04. Извършване на ефективен надзор от ГД ГВА във връзка с изпълнението на BG.ANS.03 – срок постоянен	
		3.5.2 Осигуряване на безопасността на оборудването за ATM/ANS	Ефективно управление на рисковете, свързани с техническите системи и функции на аеронавигационното обслужване	ANS/MET-SPI-17 - Serious problems, errors or shortcomings of aviation weather service (TECH/WX) ANS/MET-SPI-18 - Air navigation services communications system malfunctions or disruptions (TECH/COM) ANS/MET-SPI-19 - Air navigation services navigation system malfunctions or disruptions (TECH/NAV)	Управление на рисковете, свързани с техническите системи и функции на аеронавигационното обслужване: - Доставчиците на услуги са включили заплахите, свързани с техническите системи и функции на аеронавигационното обслужване, включително и за киберсигурност, в техните собствени процеси за управление на безопасността –Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на	BG.ANS.05. Анализ на събития, наблюдение на тенденциите и предприемане на последващи действия, свързани с безопасността на оборудването за ATM/ANS – срок постоянен. BG.ANS.06. Удостоверяване експлоатационната годност на съоръжения за въздушна навигация и кацане, обслужвани от ДП РВД – срок постоянен. BG.ANS.06. Ефективен надзор, свързан с безопасността на	ДП РВД



Национален план за безопасност в гражданското въздухоплаване на Република България, издание 2026

EPAS/EASA			РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ				ЗАСЕГНАТИ СТРАНИ
Ниво 1 (приоритетни домейни)	Ниво 2 (приоритети на домейн)	Ниво 3 (поддържащо ниво 2)	Objectives Цели	Цел за постигане на ефективност на безопасността (SPT), определен за индикатор)	Индикатори за ефективност на безопасността (SPIs)	Действия и срок Actions and Timeline	
				ANS/MET-SPI-20 - Air navigation services surveillance system malfunctions or disruptions (TECH/SUR) ANS/MET-SPI-21 - Errors in airspace reservations and their processing (ASM) ANS/MET-SPI-22 - Performance in the area of Cyber Security Management: безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността от тези действия. Предистория: Редица технически системи се използват за предоставяне на аэронавигационно обслужване. Много от тях имат резервни системи за предоставяне на услугата в случай на грешка или повреда в основната система. В този случай самолетите не са непременно наясно с повредата. В някои случаи обаче не е съществувала резервна система или резервната система е била неадекватна и грешката или повредата са засегнали предоставянето на услугата, което се наблюдава напр. като компрометирана безопасност или значителни закъснения Брой специфични събития тип TECH/WX с клас на сериозност С (и по-висок) с принос на доставчика на АНО. Брой специфични събития тип TECH/COM с клас на сериозност С (и по-висок) с принос на доставчика на АНО. Брой специфични събития тип TECH/NAV с клас на сериозност С (и по-висок) с принос на доставчика на АНО. Брой специфични събития тип TECH/SUR с клас на сериозност	безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността от тези действия. Предистория: Редица технически системи се използват за предоставяне на аэронавигационно обслужване. Много от тях имат резервни системи за предоставяне на услугата в случай на грешка или повреда в основната система. В този случай самолетите не са непременно наясно с повредата. В някои случаи обаче не е съществувала резервна система или резервната система е била неадекватна и грешката или повредата са засегнали предоставянето на услугата, което се наблюдава напр. като компрометирана безопасност или значителни закъснения Брой специфични събития тип TECH/WX с клас на сериозност С (и по-висок) с принос на доставчика на АНО. Брой специфични събития тип TECH/COM с клас на сериозност С (и по-висок) с принос на доставчика на АНО. Брой специфични събития тип TECH/NAV с клас на сериозност С (и по-висок) с принос на доставчика на АНО. Брой специфични събития тип TECH/SUR с клас на сериозност	оборудването за ATM/ANS – срок постоянен	



Национален план за безопасност в гражданското въздухоплаване на Република България, издание 2026

EPAS/EASA			РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ				ЗАСЕГНАТИ СТРАНИ
Ниво 1 (приоритетни домейни)	Ниво 2 (приоритети на домейн)	Ниво 3 (поддържащо ниво 2)	Objectives Цели	Цел за постигане на ефективност на безопасността (SPT), определен за индикатор)	Индикатори за ефективност на безопасността (SPIs)	Действия и срок Actions and Timeline	
					С (и по-висок) с принос на доставчика на АНО. Управление на рисковете, свързани с резервациите на въздушно пространство и тяхната обработка: - Доставчиците на услуги са включили заплахите, свързани с резервации на въздушното пространство и тяхната обработка в техните собствени процеси за управление на безопасността - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия. Определяване на ИКТ системи и данни от критично значение за гражданското въздухоплаване; - Изготвяне на оценка на риска за киберсигурност; - Определяне на мерките за осигуряване на защита, разкриване, реагиране и възстановяване от кибератаки; - Преминаване на задълбочена цялостна проверка на лицата с права на администратор или неконтролиран и неограничен достъп до ИКТ системи и данни от критично значение; - Обучение на лица, които изпълняват роля и имат		



Национален план за безопасност в гражданското въздухоплаване на Република България, издание 2026

EPAS/EASA			РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ				ЗАСЕГНАТИ СТРАНИ
Ниво 1 (приоритетни домейни)	Ниво 2 (приоритети на домейни)	Ниво 3 (поддържащо ниво 2)	Objectives Цели	Цел за постигане на ефективност на безопасността (SPT), определен за индикатор)	Индикатори за ефективност на безопасността (SPIs)	Действия и срок Actions and Timeline	
					отговорност, свързани с киберзаплахите		
		3.5.3 Изпълнение на SES 2+	В момента не е обект на анализ и разработка				
	3.6 Осигуряване на оперативна безопасност при летищни операции (ADR) и наземно обслужване (GH)	3.6.1 Фокусиране върху рисковете в безопасността на операциите на летищата и наземното обслужване. Препратка към EPAS SPT 0102	Прилагане на управление на риска за безопасността на въздухоплаването в областта на наземното обслужване, като се гарантира, че рисковете, свързани със сценариите на заплаха, описани по-горе, се поддържат на приемливо ниво. Подобряване на знанията за взаимодействието между летището и наземното обслужване по въпросите на безопасността, определени от Пътната карта за наземно обслужване. Увеличаване нивото на безопасност чрез непрекъснато оценяване и подобряване на контрола на риска, свързан с летищните и наземните операции.	1. Намаляване на недостига на персонал - инспектори 2. Ефективност на обучението и подобряване на компетентността с фокус върху отношението, уменията и културата на безопасност. 3. Непрекъснато подобряване на показателите за безопасност. 4. Правилно управление на повтарящи се проблеми свързани с безопасността.	Насърчаване на ефективното прилагане на основани на доказателства политики и мерки във връзка с управлението на безопасността на летищата и наземните оператори. 1. Брой доклади от персонала на летища и наземни оператори 2. Брой разследвания с многофункционални екипи (летища и наземни оператори) 3. Брой повтарящи се проблеми с безопасността 4. Брой нови служители в летищните и наземни оператори. 5. Разпределение по възраст в организациите за летищните и наземни оператори (възраст, години в рамките на компанията, оборот)	BG.ADR.01 - Популяризиране на пълния набор от възможности в ГВА – непрекъснато. BG.ADR.02 - Непрекъснато обучение и международно сътрудничество – непрекъснато BG.ADR.03 - Увеличаване на целенасочените проверки на рискови зони - непрекъснато. BG.ADR.04 - Разработване на материали за насърчаване на безопасността по важни въпроси, свързани с безопасността на летището и наземното обслужване. Тези проблеми с безопасността се определят от рисковете, идентифицирани от процеса, инциденти, заинтересовани страни, представители на организации за наземно обслужване, които са определени от Пътната карта за наземно обслужване - непрекъснато	ГД ГВА, Летищни Оператори, Оператори по Наземно Обслужване DG CAA Aerodrome Operators; Ground Handling Operators
		3.6.2 Създаване на система за сертифициране на летищното оборудване Препратка към EPAS RES.0040	Прилагане на предстоящи регламенти на ЕС, които се отнасят до сертифициране на летищно и наземно оборудване за обслужване, операции по наземно обслужване	1. Докладване за неадекватни характеристики и дизайн, водещи до грешки в поддръжката на летищното оборудване 2. Правилно управление на повтарящи се дефекти.	Насърчаване на ефективното прилагане на основани на доказателства политики и мерки във връзка с управлението на безопасността на летища и летищно оборудване.	BG.ADR.05 - Процедури за система за сертифициране. – Q4/2025 BG.ADR.06 - Процедури за извършване на целеви инспекции и одити. Q4/2025 г BG.ADR.07 - Непрекъснато обучение и международно сътрудничество – непрекъснато	ГД ГВА, Летищни Оператори, Оператори по Наземно Обслужване DG CAA Aerodrome Operators; Ground Handling Operators
		3.6.3 Създаване на регулаторна рамка на	Разработване на нов материал за популяризиране на безопасността	1. Установяване на начините за доставка,	Насърчаване на ефективното прилагане на основани на	BG.ADR.08 - Прилагане на новия регламент на ЕС за наземно	ГД ГВА,



Национален план за безопасност в гражданското въздухоплаване на
Република България, издание 2026

EPAS/EASA			РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ				ЗАСЕГНАТИ СТРАНИ
Ниво 1 (приоритетни домейни)	Ниво 2 (приоритети на домейн)	Ниво 3 (поддържащо ниво 2)	Objectives Цели	Цел за постигане на ефективност на безопасността (SPT), определен за индикатор)	Индикатори за ефективност на безопасността (SPIs)	Действия и срок Actions and Timeline	
		ЕС за наземно обслужване Препратка към EPAS RMT.0728	за важни въпроси, свързани с безопасността на летището и наземното обслужване	съхранение, разпространение и обработка на опасни товари по летищата; и 2. Ефективност на обучението и подобряване на компетентността на летищните оператори, в случай че летищният оператор действа като подизпълнител (агент по обслужване) на авиационни оператори.	доказателства политики и мерки във връзка с управлението на безопасността на наземните оператори въз основа на новата регулаторна рамка на ЕС за наземното обслужване	обслужване в процедурите и контролните списъци за инспекция - Q4/2026 BG.ADR.09 - Непрекъснат мониторинг на показателите за безопасност – Q4/2026 BG.ADR.10 - Разработване на материали за насърчаване на безопасността по важни въпроси на безопасността на летището и наземното обслужване – непрекъснато	Летищни Оператори, Оператори по Наземно Обслужване DG CAA Aerodrome Operators; Ground Handling Operators
4. Безопасна и устойчива интеграция на нови технологии и концепции	4.1 Изкуствен интелект (AI) в авиацията		В момента не е обект на анализ и разработка Not in focus at this time				
	4.2 Дигитализация в авиацията		В момента не е обект на анализ и разработка Not in focus at this time				
	4.3 Иновативни въздушни услуги и други концепции за мобилност и експлоатация	4.3.1 Създаване на всеобхватна регулаторна рамка на ЕС за безпилотни летателни системи и пилотирувани VTOL BC Препратка към. RMT.0230 Препратка към. RMT.0729 Препратка към. RMT.0730 Препратка към SPT.0091	1. Стандартите и процедурите за безопасност, прилагани в ГД ГВА, свързани с дроновете, отговарят на изискванията на ЕС. 2. Насърчаване на безопасността на гражданските дронове	1. Изпълнение на изискванията на ЕС. 2. Популяризиране на безопасната експлоатация на дронове сред широката общественост. 3. Насърчаване на безопасната експлоатация за търговски цели.	1. Разработване / актуализация на метериали за прилагане и Изпълнение на изискванията на ЕС в определения срок. – поне веднъж годишно 2. Публикувани насоки, свързани с операциите с дронове. – поне веднъж годишно	BG.UAS.01 - Оценява всеки акт на ЕС за необходимост от прилагане в националното законодателство – срок постоянен BG.UAS.02 - Публикува редовно информация за разпоредби, правила, процедури, средства за съответствие, заявления, примерни документи, географски зони и др. – постоянен BG.UAS.03 - Публикува редовно разяснителна информация в социални медийни платформи, информационни агенции и телевизионни канали – постоянен BG.UAS.04 - Участва в различни форуми за дронове (уебинари, конференции, работни групи и др.) – постоянен	ГД ГВА ; Оператори на БЛС; Авиационни оператори; оператори на БЛС; ДП РВД; Летищни оператори



Национален план за безопасност в гражданското въздухоплаване на Република България, издание 2026

EPAS/EASA			РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ				ЗАСЕГНАТИ СТРАНИ
Ниво 1 (приоритетни домейни)	Ниво 2 (приоритети на домейн)	Ниво 3 (поддържащо ниво 2)	Objectives Цели	Цел за постигане на ефективност на безопасността (SPT), определен за индикатор)	Индикатори за ефективност на безопасността (SPIs)	Действия и срок Actions and Timeline	
		4.3.2 Осигуряване на безопасно внедряване на въздушно пространство U-space	Използване на контролни списъци, образци на документи, матрици за съответствие, насоки, свързани с процеса оценка на риска на ВП и сертификация на USSP/sCISP	Прилагане и разпространение на наличните материали, разработени USSP TF и насоките на EUROCONTROL	1. Предоставяне на наличните материали, разработени USSP TF и насоките на EUROCONTROL и включването им в процедурите на ГД ГВА – 100% 2. Честотата на събитията не трябва да се увеличава с установяване на въздушно пространство U-space.	BG.UAS.05 - Участие в USSP TF – постоянен BG.UAS.06 - Разпространение на материали и насоки – постоянен BG.UAS.07 - Включване в процедурите на ГД ГВА и прилагане на насоките на ЕВРОКОНТРОЛ за процеса оценка на риска на ВП – 04/2026 BG.UAS.08 - Включване в процедурите на ГД ГВА и прилагане на резултатите от USSP TF както практически – Q4/2026	ГД ГВА; ДП РВД; Оператори на БЛС; Авиационни оператори
		4.3.3 Осигуряване на безопасно интегриране на други въздушни мобилни и оперативни концепции	В момента не е обект на анализ и разработка				
		4.3.4 План за действие на EASA за борба с дронове (C-UAS).	Не е приложимо				
	4.4 Virtual certification: modelling and simulation (M&S)		В момента не е обект на анализ и разработка				
	4.5 SESAR research and development for new ATM/ANS functionalities		Внедряване на SESAR решения, свързани с разработки на нови функционалности за ATM/ANS.	ANS/MET-SPI-6 - Mid-air collisions (MAC) and near misses ANS/MET-SPI-7 - Separation minima infringements with direct/indirect ATC contribution (MAC/SMI ATCO)	Ефективно управление на рисковете	BG.ANS.07¹ . Внедряване на SESAR решения с цел намаляване на риска от сблъсъци във въздуха по маршрута и в летищните маневрени зони – изпълнено (Действието представлява изпълнение на задача ATC02.9 - Enhanced STCA for TMAs, както е посочено в ATM Master Plan Level 3 - Plan (Edition 2019).	ДП РВД, АО

¹ Тази задача е изпълнена от ДП РВД и това е докладвано в LSSIP BG 2019. В последната версия на ATM Master Plan Level 3 - Plan (Edition 2023) задачата е архивирана като постигната на общеевропейско ниво.



Национален план за безопасност в гражданското въздухоплаване на Република България, издание 2026

EPAS/EASA			РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ				ЗАСЕГНАТИ СТРАНИ
Ниво 1 (приоритетни домейни)	Ниво 2 (приоритети на домейн)	Ниво 3 (поддържащо ниво 2)	Objectives Цели	Цел за постигане на ефективност на безопасността (SPT), определен за индикатор)	Индикатори за ефективност на безопасността (SPIs)	Действия и срок Actions and Timeline	
				ANS/MET-SPI-8 - MAC/ Airspace infringement, AI ANS/MET-SPI-15 - Ground collisions – collisions while taxiing to or from a runway in use (GCOL)		BG.ANS.08 ² . Внедряване на SESAR решения, целящи улесняване провеждането на безопасни операции по правилата за полети по прибори – изпълнено в частта анализ на приложимостта; идентифицирано като неприложимо за Р. България .	
	4.6 Осигуряване на безопасно интегриране на удължени операции с минимален екипаж и операции с един пилот		В момента не е обект на анализ и разработка				
	4.7 Гарантиране на безопасното интегриране на нови бизнес модели във въздушното опериране.	4.7.1 Осигуряване на безопасни и прозрачни условия за дейността на групите Авиационни Оператори.	Тази приоритетна точка е тясно свързана с приоритетна точка „Възможен и рационализиран надзор“, която включва подкрепа за съвместния надзор над АО: Групови действия, използване на „Интегрирано CAMO“ за група от Авиационни Оператори и „Премахване на препятствията пред добре функциониращия единен пазар“. Виж т.1,5				
	4.8 Осигуряване на нови технологии за задвижване	4.8.1 Осигуряване на възможност за безопасно интегриране на електрически и хибридни технологии за задвижване	В момента не е обект на анализ и разработка				
		4.8.2 Осигуряване на възможност за безопасно интегриране на	В момента не е обект на анализ и разработка				

² Задачата представлява изпълнение на задача NAV12 ATS IFR Routes for Rotorcraft Operations от ATM Master Plan Level 3 (Edition 2019). След направен анализ в последното издание на LSSIP BG 2023 задачата е докладвана като неприложима за България, поради липса на вертолетни летища и използването от страна на хеликоптерите на съществуващите ПИК.



Национален план за безопасност в гражданското въздухоплаване на Република България, издание 2026

EPAS/EASA			РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ				ЗАСЕГНАТИ СТРАНИ
Ниво 1 (приоритетни домейни)	Ниво 2 (приоритети на домейни)	Ниво 3 (поддържащо ниво 2)	Objectives Цели	Цел за постигане на ефективност на безопасността (SPT), определен за индикатор)	Индикатори за ефективност на безопасността (SPIs)	Действия и срок Actions and Timeline	
		технологии, задвижвани с водород					
	4.9 Осигуряване на безопасна интеграция на операции в по-високите нива на въздушно пространство		В момента не е обект на анализ и разработка				
5 Околна среда	5.1 Подпомагане на процесите по декарбонизацията на авиационната система чрез инициативи на Агенцията		В момента не е обект на анализ и разработка				
	5.2 Act towards sustainable aviation through environmental certification and standards	Ensure sustainable aviation through implementation of environment certification and standards	Monitoring the implementation of Regulation 2023/2405 for sustainable aviation fuels	Organizing of regular forums and workshops with aviation industry regarding SAF	Immediate dissemination of information	1. Amendment of legislation at national level - Q4/2024 -изпълнено 2. ReFuelEU Aviation Digital Reporting Tool continue update	ГД ГВА, всички въздухоплавателни организации
	5.3 Act towards sustainable aviation through effective transversal actions at European level (Article 87 implementation)	Ensure sustainable aviation through implementation of effective actions at national level	Monitoring the implementation of international standards and recommended practices for sustainable aviation	Organising workshops and trainings	Immediate dissemination of information	Regular update CORSIA register and noise strategy map	ГД ГВА, всички въздухоплавателни организации
	5.4 Act towards sustainable aviation through flight standards and ATM-related actions for increased operational efficiency		В момента не е обект на анализ и разработка				



Приложение 1 – Връзка на действията от НПБГВ с действията от EPAS

DG CAA action Reference	EPAS action Reference	EPAS Title
BG.SYS.04 BG.SYS.05 BG.SYS.06	MST.0001	Member States to give priority to the work on SSP
BG.SYS.04 BG.SYS.05 BG.SYS.06 BG.AW.05 BG.AW.06 BG.AW.07 BG.AW.08	MST.0002	Promotion of SMS
BG.OPS.01 BG.OPS.02	MST.0003	Member States should maintain a regular dialogue with their national aircraft operators on FDM programmes
BG.SYS.16	MST.0015	Helicopter Safety events
BG.SYS.03 BG.AW.01 BG.OPS.04 BG.OPS.05	MST.0019	Better understanding of operators' governance structure
BG.OPS.04 BG.OPS.05 BG.ANS.01 BG.ANS.11	MST.0024	'Due regard' for the safety of civil traffic
BG.OPS.06 BG.FCL.05	MST.0025	Improvement in the dissemination of safety messages
BG.SYS.04 BG.SYS.05 BG.SYS.06 BG.SYS.17	MST.0026	SMS assessment
BG.OPS.04 BG.OPS.05	MST.0027	Develop Just Culture in GA. Promotion of safety culture in GA
BG.SYS.04 BG.SYS.05 BG.SYS.06 BG.OPS.04 BG.OPS.05 BG.ADR.09 BG.SYS.05	MST.0028	Member States to establish and maintain a SPAS
BG.OPS.01 BG.OPS.02 BG.AW.01 BG.AW.02 BG.AW.03 BG.AW.04 BG.ANS.04	MST.0032	Oversight capabilities/focus areas
BG.FCL.01 BG.FCL.02 BG.FCL.03 BG.ANS.09	MST.0033	Sharing of best practices for language proficiency requirements
BG.OPS.02	MST.0034	Oversight capabilities/focus area: flight time specification schemes
BG.AW.04 BG.AW.05	MST.0035	Oversight capabilities/focus area: fraud cases in Part-147
BG.FCL.04	MST.0036	PPL/LAPL learning objectives



Национален план за безопасност в гражданското въздухоплаване на Република България, издание 2026

BG.FCL.06 BG.OPS.03		
BG.SYS.07	MST.0037	Human Factors Competence for Regulator Staff
BG.ANS.10 BG.SYS.14 BG.SYS.15	MST.0038	Airspace complexity and traffic congestion
BG.SYS.01 BG.SYS.02	MST.0040 IST.0001	Safety and security reporting coordination mechanism Supporting the implementation of the IS management system (ISMS) by industry and NCAs
BG.OPS.07 BG.OPS.08	MST.0041	Harmonisation in Helicopter AOC approvals, procedures and documents
BG.SYS.08 BG.SYS.09 BG.OPS.04 BG.OPS.05	MST.0042	Assessment of safety culture at air operators
BG.AW.05 BG.AW.06 BG.AW.07 BG.AW.08 BG.SYS.08 BG.SYS.09 BG.ANS.01 BG.ANS.05	MST.0043	Improvement of data quality in occurrence reporting
BG.ANS.02 BG.ANS.03 BG.ANS.04	RMT.0668	Regular update of air traffic controller licensing rules (IRs and AMC and GM)
BG.ANS.02 BG.ANS.03 BG.ANS.04	RMT.0738	Next generation of air traffic controller licensing rules (IRs and AMC and GM)
BG.ADR.01 BG.ADR.02 BG.ADR.03 BG.ADR.04	SPT.0102	Development of new safety promotion material on high-profile aerodrome and ground handling safety issues
BG.ADR.05 BG.ADR.06 BG.ADR.07	RES.0040	Runway microtexture
BG.ADR.08 BG.ADR.09 BG.ADR.10	RMT.0728	Development of requirements for ground handling
BG.UAS.01 BG.UAS.02 BG.UAS.03 BG.UAS.04	RMT.0230	Introduction of a regulatory framework for the operation of drones
BG.UAS.01 BG.UAS.02 BG.UAS.03 BG.UAS.04	RMT.0729	Regular update of Regulations (EU) 2019/945 and 2019/947 (drones in the 'open' and 'specific' categories)
BG.UAS.01 BG.UAS.02 BG.UAS.03 BG.UAS.04	RMT.0730	Regular update of the AMC and GM to Regulations (EU) 2019/945 and 2019/947 (drones in the 'open' and 'specific' category)
BG.UAS.01 BG.UAS.02 BG.UAS.03 BG.UAS.04	SPT.0091	European safety promotion on civil drones



Приложение 2 - Цели на безопасността. Индикатори и цели за постигане на ефективност на безопасността в гражданското въздухоплаване на Република България

1. Въведение

Механизмите за управление на безопасността включват използваните методи на системно ниво за поддържане и подобряване на безопасността на гражданското въздухоплаването на международно, национално и организационно ниво. На ниво ЕС и на национално ниво целта е да се поддържа вече постигнатото високо ниво на безопасност, да бъде подобрявано и изградена способност за реагиране на бъдещи заплахи и промени, които изправят пред предизвикателства гражданското въздухоплаване. В работна среда, базирана на ефективността, също изисква ясно изявление относно приемливото ниво на безопасност, което целим да постигнем. Приемливото ниво се определя чрез определяне на стратегически цели за безопасност и показатели за безопасност необходими за наблюдение на постигането на целевото ниво на практика. В крайна сметка става въпрос за ефективно прилагане на политиките за безопасно в ежедневните дейности на организациите, ангажирани в гражданското въздухоплаване .

Регулирането на гражданското въздухоплаване се развива в посока, базираща се на ефективността, и определя граничните условия за операциите и за тяхното изпълнение. Съгласно Регламент 2018/1139, Европейският съюз и неговите държави членки са длъжни да изготвят програми и планове за безопасност на въздухоплаването, като по този начин улеснят използването на съществуващи елементи за управление на безопасността, които държавите вече бяха задължени да са въвели съгласно стандартите на ИКАО. Разпоредбите относно тези задължения се съдържат в Закона за гражданско въздухоплаване на Република България.

Като част от националната програма за безопасност в гражданското въздухоплаване, Република България трябва да установи приемливо ниво на национална безопасност по отношение на авиационните дейности попадащи под обхвата на нейната отговорност. При определяне на това ниво трябва да се вземат предвид целите за безопасност, определени на ниво ЕС.



Национален план за безопасност в гражданското въздухоплаване на Република България, издание 2026

Индикаторите за безопасност и целите, определени за българската гражданска авиация в този документ, определят приемливото ниво на безопасност, което ГД ГВА и авиационните организации, попадащи под надзора и контрола на ГД ГВА трябва да постигнат в ежедневните си операции и дейности.

Достигането и поддържането на високо ниво на безопасност се постига чрез усъвършенстване на съществуващите механизми за управление на безопасността в гражданското въздухоплаване като част от тях са постоянния диалог и сътрудничество между авиационните организации, ГД ГВА и EASA и непрекъснато съвместно развитие. Други ключови елементи са подчертаване на ролята на информацията за безопасността, по-гъвкав отговор на идентифицирани заплахи, насърчаване на безопасността, както и надзор и регулиране, базирани на риска и ефективността.

1.1 Политика за осигуряване на безопасност в гражданското въздухоплаване на Република България

Като компетентен орган за гражданското въздухоплаване на Република България, ГД ГВА е поставила безопасността като основна цел в авиацията. ГД ГВА се стреми да поддържа високо ниво на авиационна безопасност и да гарантира баланс между безопасност, икономичност и екологичност. ГД ГВА счита за особено важно гражданите да запазят високо ниво на доверие в системата на въздушния транспорт. ГД ГВА подкрепя и улеснява изпробването и въвеждането на нови технологии и оперативни модели, с оглед безопасното им интегриране в авиационната система и трети страни.

Стандартите и процедурите за безопасност, наблюдавани в българската гражданска авиация, са в съответствие със стандартите на ICAO и изискванията на ЕС. ГД ГВА се ангажира да определи приемливо ниво на безопасност и на ефективност на безопасността за българската гражданска авиация, като взема предвид местните обстоятелства и идентифицираните ключови рискове в рисковия профил на гражданското въздухоплаване на Република България.

Основни приоритети на ГД ГВА в областта на авиационната безопасност са непрекъснатото развитие на управлението на безопасността и на добрата култура на безопасност, управлението на операциите, основано на ефективността и риска, и отговорността на организациите за високо ниво на безопасност при извършване на техните операции. ГД ГВА наблюдава и насърчава всичко описано по-горе.



ГД ГВА се ангажира да поддържа и развива националната програма за безопасност в гражданското въздухоплаване на Република България и да гарантира наличието на ресурси и експертен опит, съизмерими със задълженията на ГД ГВА. Това се подкрепя от непрекъснато обучение и международно сътрудничество.

1.2 Ролята на индикаторите и целите за ефективност на безопасността в управлението на безопасност

Националната програма за безопасност в гражданското въздухоплаване на Република България описва националната система за управление на авиационната безопасност и се състои от същите основни елементи като системите за управление на безопасността (SMS) на организациите. Тези елементи са включени и описани в Националната програма за безопасност в гражданското въздухоплаване на Република България.

Индикаторите за ефективност на безопасността (SPIs) и целите за постигане на ефективност на безопасността (SPTs) спомагат за извършване на наблюдение на резултатите от безопасността (като произшествия, инциденти и наранявания) и факторите, по отношение на системите и процесите, необходими за поддържане на ефективно управление на безопасността на ниво ГД ГВА и авиационни организации.

1.2.1 Задължения на ГД ГВА

Република България трябва да определи приемливо ниво на безопасност, което трябва да бъде постигнато на национално ниво. При определяне на приемливото ниво на безопасност трябва да се вземат предвид целите за безопасност, определени на ниво ЕС. За индикаторите и целите за ефективност на безопасността, наблюдавани от ГД ГВА, вижте т.3.1.1 към НПБГВ. Те се състоят от индикатори и цели за съответствие на системно ниво, оперативно ниво и НПБГВ. EASA и ICAO упражняват надзор, за да гарантират, че Република България е посочила приемливо ниво на безопасност и необходимите показатели и цели за наблюдението му. Този надзор включва и мониторинг на националните резултати.

1.2.2 Задължения на авиационните организации

Всяка авиационна организация носи отговорност за безопасността по отношение



извършваните от нея дейности. Организацията има задължението да идентифицират всякакви заплахи за своите операции, да оценят рисковете и да предприемат необходимите действия за отстраняване на рисковете или за смекчаването им до приемливо ниво като част от тяхното управление на безопасността. Съгласно задълженията на ЕС управлението на безопасността на организацията трябва също да включва мониторинг и измерване на ефективността на безопасността. Националните SPI допълват мониторинга на нивото на безопасност, извършван от организацията, и са връзка между управлението на безопасността на национално и организационно ниво. В допълнение към националните показатели, всяка организация трябва да посочи всички други показатели и цели, необходими за тяхното собствено управление на безопасността.

ГД ГВА наблюдава ефективността на управлението на безопасността на авиационните организации. Използването на национални SPI в тяхната система за управление на безопасността е част от ефективността на управлението на безопасността на организацията. За организацията е важно да идентифицира проблемите за безопасността, които може да контролира. Освен това е жизненоважно организацията да споделя тази информация с цел допълване на националната картина на риска и проблеми в гражданското въздухоплаване в Република България, и такива които изискват сътрудничество между организацията и властите или, например, международно сътрудничество за тяхното разрешаване.

2. SPI/SPT - кратко изложение за портфолиото на рисковете за безопасност за ГД ГВА и авиационните организации

2.1 Инструкции. Представяне на портфолио на рисковете за безопасността

Настоящото приложение предоставя портфолиото на рисковете за безопасността на гражданското въздухоплаване в Република България. В своята същност, портфолиото на рисковете за безопасността представлява списък с проблеми, свързани с безопасността, които трябва да бъдат смекчени на национално и европейско ниво.

Портфолиото на рисковете за безопасността представляват съществен компонент от процес на управление на риска по безопасност в Република България. При разработването на портфолиото, необходимата информация за безопасността, ГД ГВА



Национален план за безопасност в гражданското въздухоплаване на Република България, издание 2026

събира и анализира от източници като: данни за събития, експертна оценка и проучвания за безопасност. Авиационните организации са от съществено значение за събирането на тази информация за безопасност.

Портфолиата, изброени по-долу, включват SPI и SPT за българската гражданска авиация. Авиационните организации преглеждат SPI и SPT, които са приложими към техните дейности и оценяват пригодността на показателите и целите от гледна точка на техните операции. Организацията трябва да интегрират SPI и SPT, съвместими с техните дейности, в своите процеси/системи за управление на безопасността.

Организациите трябва да прегледат и националните SPI и SPT, наблюдавани от ГД ГВА. Изложението на ГД ГВА обхваща целите за безопасност, които засягат работата по безопасността на национално ниво в целия сектор на гражданската авиация. ГД ГВА и авиационните организации допринасят за успеха на постигане на приемливо ниво на авиационна безопасност, и на целите за ефикасност. Чрез уточняване и публикуване на SPT, за чието наблюдение отговаря, ГД ГВА съобщава и за фокусните области в работата на организациите и основните цели за ефективността на безопасността в управлението на безопасността.

Обобщенията за ГД ГВА и организациите определят посоката и модела, които искаме да поеме и придобие развитието на авиационна безопасност в Република България през следващите години, както и приемливото ниво на безопасност, определено за българската гражданска авиация.

Следният списък описва съдържанието на таблицата, използвана за обобщение на SPI/SPT.

Идентификатор	Индикатор за ефективност на безопасността (SPI)	Цел за постигане на ефективност на безопасността (SPT), определен за индикатор

Идентификатор – номера на конкретното SPI, който се състои от: за наблюдаваните от организациите от: аббревиатурата-SPI-X(цифра) или SPI-LLLL (буквено обозначение) (например: CAT-SPI-1 или AIR-SPI-MEL).

Индикатор за ефективност на безопасността (SPI) - описание/заглавие на индикатора и, ако е необходимо, по-подробна дефиниция

Цел за постигане на ефективност на безопасността (SPT), определен за индикатор - конкретната цел, определена за въпросния индикатор и, ако е необходимо, по-подробна



дефиниция

Положени са усилия да се определят SPI и SPT в обобщенията, така че да са възможно най-подходящи за организациите от авиационния сектор. Поради разликите между операциите и работната среда на различните авиационни организации, то те трябва да оценят пригодността на индикаторите, да въведат SPI, които са подходящи за техните операции, и да могат да обосноват защо другите SPI в обобщението не са подходящи за техните операции.

2.2 Индикатори за различни нива на операции

Портфолиата съдържат цели и показатели както на системно, така и на оперативно ниво. Вижте по-долу кратко обяснение на различните нива на индикаторите.

Използване на нива 1, 2 и 3 в индикаторите

В настоящото приложение, определението на индикаторите се основава на разделение между системно ниво и оперативно ниво, използвани в Европейския план за авиационна безопасност (EPAS) и националния план за безопасност. Тристепенният модел е:

- SPI от ниво 1 се отнасят до броя на произшествията, смъртните случаи, свързани с тях, и сериозните инциденти. Това е окончателният публично видим резултат от нивото на безопасност в българската гражданска авиация, което се наблюдава в Република България, на ниво ЕС и в световен мащаб. Това наблюдение осигурява малка подкрепа за ежедневната работа по отношение безопасността.

- SPI от ниво 2 измерват функционалността на системата и се фокусират върху определени ключови оперативни заплахи, идентифицирани като най-често срещаните преки фактори, водещи до инциденти. Техните определения са в съответствие с международните определения (включително тези на ICAO).

- SPI от ниво 3 са разработени чрез отразяване на факторите, допринасящи за заплахите от ниво 2. SPI от ниво 3 може да са фактори, допринасящи за една или няколко заплахи от ниво 2. В тези случаи най-значимата идентифицирана връзка е включена в SPI идентификатора, например (излизане от пистата/нестабилан подход).

Системно ниво

Програмите за безопасност на държавите-членки и системите за управление на безопасността на организациите включват ключови елементи на системно ниво.



Национален план за безопасност в гражданското въздухоплаване на Република България, издание 2026

Темите на системно ниво са въпроси, които засягат отделна организация, системен сектор или цялата авиационна система. Мониторингът на ефективността на системно ниво и поставените цели за подобряване на ефективността подобряват нивото на безопасност на българската гражданска авиация в нейната цялост, като същевременно поддържат и укрепват дейностите и компетентността, чрез които е постигнато настоящото ниво на безопасност.

Темите на системно ниво не е задължително да имат пряка връзка с отделни събития, инциденти или произшествия. Заплахите на системно ниво са фонові фактори, лесно разпознаваеми или латентни. Например, те могат да бъдат свързани с недостатъци в процеси, процедури или политики на организацията. Ако заплахите на системно ниво не бъдат идентифицирани и ако рисковете, причинени от тях, не се управляват, те могат да предизвикат или да допринесат за случване на събитие, инцидент или злополука.

Оперативно ниво

Темите на оперативно ниво имат по-директни връзки с действията на отделно лице, организация или домейн или фактори на околната среда, включително метеорологични явления. Заплахите на оперативно ниво могат да имат пряка връзка със ситуация, която се развива в произшествие, инцидент или сериозен инцидент. Заплахите и факторите за безопасност на оперативно ниво често се идентифицират чрез анализиране на информацията в докладите за събития и данните за събития, както и чрез извършване на оценки на риска. Действията за управление на риска се стремят да намалят вероятността от реализиране на събития, които биха довели до произшествие, инциденти или сериозен инцидент, и да смекчат сериозността на последствията от тях.



Национален план за безопасност в гражданското въздухоплаване на Република България, издание 2026

3.1 Национални показатели и цели за безопасност на въздухоплаването (SPI/SPT), наблюдавани от оператори на търговски въздушен транспорт (aeroplanes, CAT OPS) - оператори за търговски въздушен транспорт, извършван със самолети (CAT OPS)

Идентификатор	Индикатор за ефективност на безопасността (SPI)	Цел за постигане на ефективност на безопасността (SPT), определен за индикатор
CAT-SPI-1	Ефективност на системата за управление на безопасността на организацията (SMS)	Подобряване на ефективността на системите за управление на безопасността (SMS) на операторите. - Данните от профила на организацията на ГД ГВА се използват като критерии. ГД ГВА използва инструмент за цялостна оценка на ефективността за извършването им. Операторите могат също да използват инструмента за самооценки и развитие на ефективността на SMS. Предистория на целта: Целта е операторите да измерят и оценят своето представяне на управлението на безопасността и да идентифицират области, в които трябва да се подобри представянето, и да работят за подобряване на тяхното представяне.
CAT-SPI-2	SPI LEVEL 2: Runway excursion, RE - е неконтролирано излизане на въздухоплавателно средство от пистата по време на излитане или кацане. Това може да е непреднамерено или умишлено, например в резултат на маневра за избягване.	Управление на RE, UA, ARC и RTO рискове: - Операторите са включили RE и RE/UA, ARC и HS RTO заплахи в собствените си процеси за управление на безопасността - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/реакция, идентифициране и прилагане на действия необходими и наблюдение на ефективността на тези действия.
CAT-SPI-3	SPI LEVEL 3: RE/ Unstable approaches, UA - е всяка ситуация, при която подходът на въздухоплавателно средство не е стабилен според критериите в Ръководството за полетна експлоатация (OM-A).	
CAT-SPI-4	SPI LEVEL 3: RE/Abnormal runway contact, ARC - Случаи, включващи излитане или кацане, при които въздухоплавателното средство прави необичаен контакт с пистата (или друга зона за кацане). Примерите включват твърдо/тежко кацане, дълго/бързо кацане, кацане извън центъра, значително кацане с краб, първо докосване на носовото колело, удари с опашка и удари с върха на крилото/гондола, както и повреда на колесника, причинена от необичаен контакт с пистата. Изключва случаите на техническа неизправност на колесника.	
CAT-SPI-5	SPI LEVEL 3: RE/ High speed rejected takeoff, HS RTO - Случаи, при които е извършено прекратено излитане след предупреждение за скоростта, което според стандартната оперативна процедура (SOP) показва прехода от режим на ниска скорост към режим на висока скорост на излитане.	RI и RI/AC управление на риска: - Операторите са включили RI и RI/AC заплахите в собствените си процеси за управление на безопасността - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/реакция, идентифициране и прилагане на необходимите действия и мониторинг на ефективността от тези действия.
CAT-SPI-6	SPI LEVEL 2: Runway incursion - vehicle, aircraft or person, RI-VAP	
CAT-SPI-7	SPI LEVEL 3: Runway incursions by aircraft (RI/AC)	
CAT-SPI-8	SPI LEVEL 2: Mid-air collisions (MAC) and near misses <i>In mid-air collisions of aircraft (manned, unmanned) and AIRPROX (aircraft proximity, near miss) situations, the distance between aircraft as well as their relative positions and speed have been such that the safety of the aircraft involved may have been compromised.</i>	Управление на MAC, SMI AC, AI, LB, TCAS IGN и NAV ERROR рискове: - Операторите са включили MAC, SMI AC, AI, LB, TCAS IGN and NAV ERROR заплахите в собствените си процеси за управление на безопасността - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/реакция, идентифициране и прилагане на необходимите действия и мониторинг на ефективността от тези действия.
CAT-SPI-9	SPI LEVEL 3: Separation minima infringements caused by aircraft (MAC/SMI AC) <i>Cases where an aircraft movement (e.g. action contrary to ATC clearance) caused an infringement of a separation minimum between aircraft, between aircraft and terrain, or between aircraft and controlled airspace.</i>	
CAT-SPI-10	SPI LEVEL 3: MAC/ Airspace infringement, AI <i>Cases where an aircraft entered controlled or restricted airspace or an ADIZ without appropriate clearance or permission.</i>	
CAT-SPI-11	SPI LEVEL 3: Level busts of more than 300 feet or more than 200 feet in RVSM airspace (MAC/Level bust, LB)	
CAT-SPI-12	SPI LEVEL 3: Incorrect response to TCAS-RA (MAC/ TCAS IGN)	
CAT-SPI-13	SPI LEVEL 3: Lateral deviations from cleared flight path (MAC/NAV ERROR) <i>Cases where an aircraft deviated laterally from its cleared flight path or ATC clearance, e.g. following the wrong SID/STAR or deviating from the assigned SID/STAR or track by more than the maximum defined for the track in question.</i>	CFIT, QNH, GPWS и CHART управление на риска: - Операторите са включили CFIT, QNH, GPWS и CHART заплахите в собствените си процеси за управление на безопасността - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/реакция, идентифициране и прилагане на необходимите действия и мониторинг на ефективността от тези действия.
CAT-SPI-14	SPI LEVEL 2: Controlled flight into or towards terrain (CFIT) and similar incidents <i>Controlled flight into (or towards) terrain occurs when an airworthy aircraft under the control of the pilot is inadvertently flown (or nearly flown) into terrain, water or an obstacle. This includes all cases of separation minima infringement between airborne aircraft and obstacles.</i>	
CAT-SPI-15	SPI LEVEL 3: Incorrect altimeter pressure settings (CFIT/QNH)	
CAT-SPI-16	SPI LEVEL 3: Ground Proximity Warning System terrain warnings (CFIT/GPWS)	LOC-I, LASER, SPEED, WAKE, FIRE, ICE, LS, LOADING, TIEDOWN и FCONT управление на риска: - Операторите са включили LOC-I, LASER, SPEED, WAKE, FIRE, ICE, LS, LOADING, TIEDOWN и FCONT заплахите в собствените си процеси за управление на безопасността - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/реакция, идентифициране и прилагане на необходимите действия и мониторинг на ефективността от тези действия.
CAT-SPI-17	SPI LEVEL 3: Errors, omissions and inconsistencies in aeronautical charts (CFIT/CHART) <i>Errors, omissions and inconsistencies in aeronautical chart data in aircraft databases, involving incorrect or outdated SID/STAR/waypoint information, or errors, omissions or inconsistencies in AIS publication charts, e.g. permanent obstacles not marked on the chart.</i>	
CAT-SPI-18	SPI LEVEL 2: Loss of control in flight, LOC <i>Loss of control in flight means a situation where the pilot loses control of an airborne aircraft totally or momentarily, resulting in a significant deviation from the aircraft's intended flight path.</i>	
CAT-SPI-19	SPI LEVEL 3: Laser interference (LOC-I/LASER) <i>Cases where laser interference was perpetrated</i>	
CAT-SPI-20	SPI LEVEL 3: Low speed and high speed cases (LOC-I/SPEED) <i>Cases where the airspeed of an airborne aircraft was above the situation-specific maximum or below the situation-specific minimum during any phase of flight, including stick shaker cases.</i>	
CAT-SPI-21	SPI LEVEL 3: Wake turbulence incidents (LOC-I/WAKE) <i>Cases where an aircraft encountered the wake turbulence of another aircraft and this precipitated an incident. Excludes loss of wake vortex separation, unless it precipitates an incident.</i>	
CAT-SPI-22	SPI LEVEL 3: Adverse convective weather (turbulence, hail, lightning, and ice)	
CAT-SPI-23	SPI LEVEL 3: Clear air turbulence and mountain waves	
CAT-SPI-24	SPI LEVEL 3: Hail	
CAT-SPI-25	SPI LEVEL 3: Wake vortex	
CAT-SPI-26	SPI LEVEL 3: Windshear	
CAT-SPI-27	SPI LEVEL 3: Fire or smoke on aircraft (LOC-I/FIRE) <i>All cases where fire was detected on an aircraft and cases where smoke was detected that put or could have put the aircraft's safe operation</i>	



Национален план за безопасност в гражданското въздухоплаване на Република България, издание 2026

	<i>at risk.</i>	
CAT-SPI-28	SPI LEVEL 3: Deicing and anti-icing errors (LOC-I/ICE) <i>Cases in which: deicing or anti-icing was not performed or was performed incorrectly/inadequately, or the aircraft departed after the holdover time had elapsed deicing or anti-icing fluid residue caused problems the aircraft's own deicing systems cannot cope with icing in flight, or the aircraft has no deicing system and encounters icing conditions. Excludes malfunctions in the deicing/anti-icing system.</i>	
CAT-SPI-29	SPI LEVEL 3: Shortcomings, errors and occurrences related to aircraft weight or balance / difference between actual weight and loadsheet weight (LOC-I/LS)	
CAT-SPI-30	SPI LEVEL 3: Shortcomings, errors and occurrences related to aircraft weight or balance/ Actual loading different from loading instructions/loadsheet, work error (LOC- I/LOADING)	
CAT-SPI-31	SPI LEVEL 3: Shortcomings, errors and occurrences related to aircraft weight or balance/ incorrect or deficient load tiedown (LOC-I/TIEDOWN)	
CAT-SPI-32	SPI LEVEL 3: Control system failures (LOC-I/FCONT) <i>Cases involving failures in the control systems of an aircraft, including flight control surface failure, autoflight system failure and control indicator failure (e.g. airspeed and attitude data). Control system failure affects the controllability of the aircraft and the situational awareness of the flight crew, and hence may lead to loss of control or a runway excursion.</i>	
CAT-SPI-33	SPI LEVEL 2: Ground collisions – collisions while taxiing to or from a runway in use (GCOL) <i>A situation where an aircraft comes into contact with another aircraft, a vehicle, a person, an animal, a structure, a building or any other obstacle while moving under its own power in any part of the airport other than the active runway, excluding power pushback.</i>	GCOL управление на риска: - Операторите са включили GCOL заплахите в собствените си процеси за управление на безопасността - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/реакция, идентифициране и прилагане на необходимите действия и мониторинг на ефективността от тези действия
CAT-SPI-34	SPI LEVEL 3: Human error and other disruptions in taxi or line-up, leading to wrong configuration, wrong weight, wrong FMS data or wrong location upon takeoff. (PHUF)	Управление на рисковете, свързани с рулирането и подреждането при излитане: - Операторите са включили заплахите, причинени от човешка грешка при рулиране или подреждане при излитане в техните собствени процеси за управление на безопасността – Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
CAT-SPI-35	SPI LEVEL 3: Refuelling incidents and occurrences (FUELING)	Управление на риска при зареждане с гориво:- Операторите са включили заплахите, свързани със зареждането с гориво, в собствените си процеси за управление на безопасността - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
CAT-SPI-36	SPI LEVEL 3: Fatigue during occurrences in flight operations (FAT OPS) <i>Cases where fatigue results in a mistake or other occurrence.</i>	Управление на рисковете, свързани с управлението на умората: - Операторите са включили свързаните с управлението на умората заплахите в техните собствени процеси за управление на безопасността - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
CAT-SPI-37	SPI LEVEL 3: Cases of fatigue/decreased alertness during flight operations (FAT ORG) <i>Cases where fatigue or decreased alertness is experienced. Causal factors for this may be found in the organisation's operation (e.g. shift planning/implementation, failure to rest) or an individual's actions.</i>	Управление на риска в случай на недееспособност на полетния екипаж: - Операторите са включили заплахите за недееспособност на екипажа в техните собствени процеси за управление на безопасността - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
CAT-SPI-38	SPI LEVEL 3: Flight crew incapacitation (INCAPA) <i>Flight crew incapacitation, in which a crew member is unable to manage his/her duties during the flight. Typical causal factors may include food poisoning or an attack of illness.</i>	Управление на риска в случай на недееспособност на полетния екипаж: - Операторите са включили заплахите за недееспособност на екипажа в техните собствени процеси за управление на безопасността - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
CAT-SPI-39	SPI LEVEL 3: Insufficient crew resource management (CRM)	Управление на риска: - Операторите са включили заплахите в техните собствени процеси за управление на безопасността- Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
CAT-SPI-40	SPI LEVEL 3: Unruly passenger at airport or on aircraft (UNRULY) <i>Cases referred to in ICAO Convention Annex 17: "A passenger who fails to respect the rules of conduct at an airport or on board an aircraft or to follow the instructions of the airport staff or crew members and thereby disturbs the good order and discipline at an airport or on board the aircraft."</i>	Управление на риска в случай на недисциплинирани пътници: - Операторите са включили заплахите, свързани с недисциплинирани пътници в техните собствени процеси за управление на безопасността- Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
CAT-SPI-41	SPI LEVEL 3: Airline systems' vulnerability leading to disruptions due to cyber attacks	Управление на риска: - Операторите са включили заплахите в техните собствени процеси за управление на безопасността- Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
CAT-SPI-42	SPI LEVEL 2: Alignment with the wrong runway	Управление на риска: - Операторите са включили заплахите в техните собствени процеси за управление на безопасността- Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
CAT-SPI-43	SPI LEVEL 2: Bird/wildlife strikes	Управление на риска: - Операторите са включили заплахите в техните собствени процеси за управление на безопасността- Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
CAT-SPI-44	SPI LEVEL 2: Carriage and transport of lithium batteries	Управление на риска: - Операторите са включили заплахите в техните собствени процеси за управление на безопасността- Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
CAT-SPI-45	SPI LEVEL 2: Congestion/interference of the electromagnetic spectrum	Управление на риска:



Издание 6.0/Май 2026



Национален план за безопасност в гражданското въздухоплаване на Република България, издание 2026

CAT-SPI-62	SPI LEVEL 2: Safety education of air passengers	Управление на риска: - Операторите са включили заплахите в техните собствени процеси за управление на безопасността - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
CAT-SPI-63	SPI LEVEL 2: Volume and quality of the information in NOTAMs	Управление на риска: - Операторите са включили заплахите в техните собствени процеси за управление на безопасността - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
CAT-SPI-64	SPI LEVEL 3: Effectiveness of the training: in what way the training of the crew - cockpit or passenger personnel - produces the set learning goals (TRAINING) <i>The success and effectiveness of the training in relation to the targeted learning results is an important protection of aviation risk management against many types of deviations, dangerous situations and accidents and increases the tolerance of operations (resilience) even in suddenly changing, unpredictable situations.</i>	Ефективност на обучението: - дефиниране на съответните цели на компетентност за различните области на образованието и резултатите от реализацията на целите
CAT-SPI-65	SPI LEVEL 3: Severe in-flight turbulence (TURB)	Управление на риска: Операторите са включили TURB заплахите в техните собствени процеси за управление на безопасността - Извършване на оценка на риска на собствените операции по отношение на дефинирането на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/реакция, дефинирането и прилагането на необходимите мерки и мониторинга на ефективността на на мерки
CAT-SPI-66	Performance in the area of Cyber Security Management:	- Определяне на ИКТ системи и данни от критично значение за гражданското въздухоплаване; - Изготвяне на оценка на риска за киберсигурност; - Определяне на мерките за осигуряване на защита, разкриване, реагиране и възстановяване от кибератаки; - Преминаване на задълбочена цялостна проверка на лицата с права на администратор или неконтролиран и неограничен достъп до ИКТ системи и данни от критично значение; - Обучение на лица, които изпълняват роля и имат отговорност, свързани с киберзаплахите.
CAT-SPI-67	SPI LEVEL 2: Controlled flight into or towards terrain (CFIT) and similar incidents Controlled flight into (or towards) terrain occurs when an airworthy aircraft under the control of the pilot is inadvertently flown (or nearly flown) into terrain, water or an obstacle. This includes all cases of separation minima infringement between airborne aircraft and obstacles.	Управление на риска: - Операторите са включили заплахите в техните собствени процеси за управление на безопасността - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.

3.2 Национални показатели и цели за безопасност на въздухоплаването (SPI/SPT), наблюдавани от одобрени организации за летателно обучение (Комплексно ООО) - Летателно обучение (CATO)

Идентификатор	Индикатор за ефективност на безопасността (SPI)	Цел за постигане на ефективност на безопасността (SPT), определен за индикатор
CATO-SPI-1	Ефективност на системата за управление на безопасността (SMS) на организацията	Цел на безопасността: подобряване на ефективността на системата за управление на безопасността (SMS) на организацията - Данните от профила на организацията на ГД ГВА се използват като критерии. В това отношение ГД ГВА използва инструмент за обща оценка на ефективността, за да оцени ефективността на SMS. Организацията могат също така да използват инструмента за оценка за самооценки и развитие на ефективността на SMS. - Примери за ключови SMS области за организацията на АТО включват: - цялостно и навременно управление на промените - наблюдение и измерване на нивото на безопасност - актуализиране на регистъра на риска и навременна реакция на рисковете - наблюдение на въздействието на мерките за управление на риска – въздействие върху риска и нивото на безопасност Предистория на целта: Целта е организацията да измерват и оценяват своето представяне на управлението на безопасността и да идентифицират области, в които представянето трябва да бъде подобро, и да работят за подобряване на тяхното представяне.
CATO-SPI-2	SPI LEVEL 2: Runway excursion, RE <i>A runway excursion is an uncontrolled exit by an aircraft from a runway during takeoff or landing. This may be unintentional or intentional, for instance as the result of an evasive manoeuvre.</i>	RE и ARC управление на риска: - Организацията са включили RE and ARC заплахи в собствените си процеси за управление на безопасността -
CATO-SPI-3	SPI LEVEL 3: RE/Abnormal runway contact, ARC <i>Cases involving any takeoff or landing where the aircraft makes abnormal contact with the runway (or other landing area). Examples include hard/heavy landings, long/fast landings, off-centre landings, significant crabbed landings, nose wheel first touchdown, tail strikes and wing tip/nacelle strikes as well as landing gear failure caused by abnormal runway contact. Excludes cases of technical malfunction of landing gear.</i>	Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
CATO-SPI-4	SPI LEVEL 2: Runway incursion - vehicle, aircraft or person, RI-VAP <i>A runway incursion is any situation where an aircraft, vehicle or person is present on the runway or its protected area, without clearance or otherwise incorrectly. This includes low approaches executed without clearance or otherwise incorrectly.</i>	RI и RI/AC управление на риска: - Организацията са включили RI и RI/AC заплахи в собствените си процеси за управление на безопасността - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
CATO-SPI-5	SPI LEVEL 3: Runway incursions by aircraft (RI/AC)	
CATO-SPI-6	SPI LEVEL 2: Mid-air collisions (MAC) and near misses <i>In mid-air collisions of aircraft (manned, unmanned) and AIRPROX (aircraft proximity, near miss) situations, the distance between aircraft as well as their relative positions and speed have been such that the safety of the aircraft involved may have been compromised.</i>	
CATO-SPI-7	SPI LEVEL 3: MAC/ Airspace infringement, AI <i>Cases where an aircraft entered controlled or restricted airspace or an ADIZ without appropriate clearance or permission.</i>	MAC, AI, LB и NAV ERROR управление на рисковете: - Организацията са включили MAC, AI, LB, и NAV ERROR заплахи в собствените си процеси за управление на безопасността -
CATO-SPI-8	SPI LEVEL 3: Level busts of more than 300 feet (MAC/LB)	Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
CATO-SPI-9	SPI LEVEL 3: Lateral deviations from cleared flight path (MAC/NAV ERROR) <i>Cases where an aircraft deviated laterally from its cleared flight path or ATC clearance, e.g. following the wrong SID/STAR or deviating from the assigned SID/STAR or track by more than the maximum defined for the track in question.</i>	



Национален план за безопасност в гражданското въздухоплаване на Република България, издание 2026

CATO-SPI-10	SPI LEVEL 2: Loss of control in flight, LOC <i>Loss of control in flight means a situation where the pilot loses control of an airborne aircraft totally or momentarily, resulting in a significant deviation from the aircraft's intended flight path.</i>	LOC-I, WAKE, LOAD и WX управление на риска: - Организациите са включили LOC-I, WAKE, LOAD и WX заплахи в собствените си процеси за управление на безопасността - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия
CATO-SPI-11	SPI LEVEL 3: Wake turbulence incidents (LOC-I/WAKE) <i>Cases where an aircraft encountered the wake turbulence of another aircraft and this precipitated an incident. Excludes loss of wake vortex separation, unless it precipitates an incident.</i>	
CATO-SPI-12	SPI LEVEL 3: Shortcomings, errors and occurrences related to aircraft weight or balance (LOC-I/LOAD) <i>Shortcomings, errors and occurrences related to the weight, balance or loading of aircraft. In flight training, the indicator has special reference to flight preparation by the student.</i>	
CATO-SPI-13	SPI LEVEL 3: Errors in accounting for or interpreting weather observations and incidents caused by weather (LOC-I-WX) <i>Flight training cases where weather data has not been accounted for sufficiently in flight preparation, or they have been interpreted incorrectly, and cases where poor weather and/or insufficient or incorrect decisions as the weather changed precipitated an incident during a training flight. In addition to LOC-I, WX-SPI is linked to CFIT.</i>	
CATO-SPI-14	SPI LEVEL 3: Fatigue during occurrences in flight operations (FAT OPS) <i>Cases where fatigue results in a mistake or other occurrence.</i>	
CATO-SPI-15	SPI LEVEL 3: Cases of fatigue/decreased alertness during flight operations (FAT ORG) <i>Cases in which fatigue or decreased alertness is experienced. Causal factors for this may be found in the organisation's operation (e.g. shift planning/implementation, failure to rest) or an individual's actions.</i>	Управление на рисковете, свързани с управлението на умората: - Организациите са включили заплахите, свързани с управлението на умората в техните собствени процеси за управление на безопасността - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/реакция, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
CATO-SPI-16	SPI LEVEL 3: Number and type of occurrence reports <i>The indicator contains the number of occurrence reports in the organisation's operations in proportion to flight hours. It is also used to monitor the number of occurrence reports in proportion to flight hours where the reporter relates a mistake made by them as part of the occurrence.</i>	Целта на наблюдението е поддържането и развитието на добра култура на докладване в организацията: - осигуряване на достатъчен брой отчети и получаване информацията за безопасност чрез наблюдение и определяне на цели за тенденциите и нивото на броя на докладите и качеството на докладите - оценка дали атмосферата е на доверие и достатъчна за насърчване на докладването на собствени грешки и определяне на необходимите мерки за поддържане и/или развитие на такава атмосферата. Добрата култура на безопасност съдържа атмосфера на доверие, в която се насърчава откритото създаване и споделяне на информация за безопасност. В атмосфера от този тип хората се осмеляват да докладват и собствените си грешки. Тази информация от първа ръка, предоставена от служители на организацията, е изключително ценен източник на информация за работата по повишаване нивото на безопасност.
CATO-SPI-17	SPI LEVEL 3: Serious technical problems in aircraft (TECHNICAL) <i>Cases where a technical fault caused a flight to be aborted, an emergency to be declared or an aircraft to be grounded. Examples: engine failure malfunction of a control, compression or other critical system or device (e.g. propeller or rotor) serious damage to electrical wiring interconnection system (EWIS) significant fluid leak or fluid spilling (e.g. fuel or hydraulic fluid) significant structural flaw, including rupture, corrosion, wear and tear or delamination significant maintenance error observed in connection with normal operation Different technical problems in an aircraft may cause a serious incident or an accident if not reacted to in time. Engine failure, especially on a single-engine aircraft, will immediately precipitate a serious incident.</i>	TECHNICAL управление на риска: - Организациите са включили TECHNICAL заплахи в собствените си процеси за управление на безопасността - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия
CATO-SPI-18	SPI LEVEL 3: Adverse convective weather (turbulence, hail, lightning, and ice)	Управление на риска: - Операторите са включили заплахите в техните собствени процеси за управление на безопасността- Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
CATO-SPI-19	SPI LEVEL 3: Airline systems' vulnerability leading to disruptions due to cyber attacks	Управление на риска: - Операторите са включили заплахите в техните собствени процеси за управление на безопасността- Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
CATO-SPI-20	SPI LEVEL 2: Alignment with the wrong runway	Управление на риска: - Операторите са включили заплахите в техните собствени процеси за управление на безопасността- Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
CATO-SPI-21	SPI LEVEL 2: Bird/wildlife strikes	Управление на риска: - Операторите са включили заплахите в техните собствени процеси за управление на безопасността- Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
CATO-SPI-22	SPI LEVEL 2: Clear air turbulence and mountain waves	Управление на риска: - Операторите са включили заплахите в техните собствени процеси за управление на безопасността- Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
CATO-SPI-23	SPI LEVEL 2: Congestion/interference of the electromagnetic spectrum	Управление на риска: - Операторите са включили заплахите в техните собствени процеси за управление на безопасността- Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
CATO-SPI-24	SPI LEVEL 2: Deconfliction of IFR and VFR traffic	Управление на риска: - Операторите са включили заплахите в техните собствени процеси за управление на безопасността- Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
CATO-SPI-25	SPI LEVEL 2: Encoding of the required navigation performance approaches (RNP APP) in flight management systems (FMS)	Управление на риска:



Издание 6.0/Май 2026



Национален план за безопасност в гражданското въздухоплаване на Република България, издание 2026

CATO-SPI-42	SPI LEVEL 2: High wind encounter	идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия. Управление на риска: - Операторите са включили заплахите в техните собствени процеси за управление на безопасността- Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
CATO-SPI-43	SPI LEVEL 2: Inflight decision making	Управление на риска: - Операторите са включили заплахите в техните собствени процеси за управление на безопасността- Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
CATO-SPI-44	SPI LEVEL 2: Landing on airfields	Управление на риска: - Операторите са включили заплахите в техните собствени процеси за управление на безопасността- Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
CATO-SPI-45	SPI LEVEL 2: Medical	Управление на риска: - Операторите са включили заплахите в техните собствени процеси за управление на безопасността- Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
CATO-SPI-46	SPI LEVEL 2: Off-field landings	Управление на риска: - Операторите са включили заплахите в техните собствени процеси за управление на безопасността- Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
CATO-SPI-47	SPI LEVEL 2: Training, experience, and competence of individuals	Управление на риска: - Операторите са включили заплахите в техните собствени процеси за управление на безопасността- Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
CATO-SPI-48	SPI LEVEL 2: Under/overshoot	Управление на риска: - Операторите са включили заплахите в техните собствени процеси за управление на безопасността- Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
CATO-SPI-49	SPI LEVEL 2: Winch launch failures	Управление на риска: - Операторите са включили заплахите в техните собствени процеси за управление на безопасността- Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
	Balloons	
CATO-SPI-50	SPI LEVEL 2: Collision with buildings and trees	Управление на риска: - Операторите са включили заплахите в техните собствени процеси за управление на безопасността- Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
CATO-SPI-51	SPI LEVEL 2: Control of flight path and inertia	Управление на риска: - Операторите са включили заплахите в техните собствени процеси за управление на безопасността- Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
CATO-SPI-52	SPI LEVEL 2: Powerline collisions	Управление на риска: - Операторите са включили заплахите в техните собствени процеси за управление на безопасността- Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
CATO-SPI-53	SPI LEVEL 2: Presence and use of pilot restraints	Управление на риска: - Операторите са включили заплахите в техните собствени процеси за управление на безопасността- Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
CATO-SPI-54	SPI LEVEL 2: Pressure to fly	Управление на риска: - Операторите са включили заплахите в техните собствени процеси за управление на безопасността- Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.

3.3 Национални показатели и цели за безопасност на въздухоплаването (SPI/SPT), наблюдавани от организации за летателно обучение (Некомплексно ООО и ДОО) - Летателно обучение (NCTO)

Идентификатор	Индикатор за ефективност на безопасността (SPI)	Цел за постигане на ефективност на безопасността (SPT), определен за индикатор
NCATO-SPI-I	Ефективност на системата за управление на безопасността (SMS) на организацията	Цел на безопасността: подобряване на ефективността на системата за управление на безопасността (SMS) на организацията - Данните от профила на организацията на ГДГВА се използват като критерии. - Примери за ключови SMS области за организацията на АТО включват: o цялостно и навременно управление на промените o мониторинг и измерване на нивото на безопасност o актуализиране на регистъра на рисковете и навременна реакция на рисковете



Национален план за безопасност в гражданското въздухоплаване на Република България, издание 2026

		о мониторинг на въздействието на мерките за управление на риска – въздействие върху риска и нивото на безопасност Предистория на целта: Целта е организацията да измерват и оценяват своето представяне на управлението на безопасността и да идентифицират области, в които представянето трябва да бъде подобро, и да работят за подобряването им.
NCATO-SPI-2	SPI TASP 2: Runway excursion, RE <i>A runway excursion is an uncontrolled exit by an aircraft from a runway during takeoff or landing. This may be unintentional or intentional, for instance as the result of an evasive manoeuvre.</i>	RE и ARC управление на риска: - Организациите са включили RE and ARC заплахи в собствените си процеси за управление на безопасността - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
NCATO-SPI-3	SPI LEVEL 3: RE/Abnormal runway contact, ARC <i>Cases involving any takeoff or landing where the aircraft makes abnormal contact with the runway (or other landing area). Examples include hard/heavy landings, long/fast landings, off-centre landings, significant crabbed landings, nose wheel first touchdown, tail strikes and wing/tip/nacelle strikes as well as landing gear failure caused by abnormal runway contact. Excludes cases of technical malfunction of landing gear.</i>	Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
NCATO-SPI-4	SPI LEVEL 2: Runway incursion - vehicle, aircraft or person, RI-VAP <i>A runway incursion is any situation where an aircraft, vehicle or person is present on the runway or its protected area, without clearance or otherwise incorrectly. This includes low approaches executed without clearance or otherwise incorrectly.</i>	RI и RI/AC управление на риска: - Организациите са включили RI и RI/AC заплахи в собствените си процеси за управление на безопасността - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
NCATO-SPI-5	SPI LEVEL 3: Runway incursions by aircraft (RI/AC)	
NCATO-SPI-6	SPI LEVEL 2: Mid-air collisions (MAC) and near misses <i>In mid-air collisions of aircraft (manned, unmanned) and AIRPROX (aircraft proximity, near miss) situations, the distance between aircraft as well as their relative positions and speed have been such that the safety of the aircraft involved may have been compromised.</i>	
NCATO-SPI-7	SPI LEVEL 3: MAC/ Airspace infringement, AI <i>Cases where an aircraft entered controlled or restricted airspace or an ADIZ without appropriate clearance or permission.</i>	MAC, AI, LB и NAV ERROR управление на рисковете: - Организациите са включили MAC, AI, LB, и NAV ERROR заплахи в собствените си процеси за управление на безопасността - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
NCATO-SPI-8	SPI LEVEL 3: Level busts of more than 300 feet (MAC/LB)	
NCATO-SPI-9	SPI LEVEL 3: Lateral deviations from cleared flight path (MAC/NAV ERROR) <i>Cases where an aircraft deviated laterally from its cleared flight path or ATC clearance, e.g. following the wrong SID/STAR or deviating from the assigned SID/STAR or track by more than the maximum defined for the track in question.</i>	
NCATO-SPI-10	SPI LEVEL 2: Loss of control in flight, LOC <i>Loss of control in flight means a situation where the pilot loses control of an airborne aircraft totally or momentarily, resulting in a significant deviation from the aircraft's intended flight path.</i>	LOC-I, WAKE, LOAD и WX управление на риска: - Организациите са включили LOC-I, WAKE, LOAD и WX заплахи в собствените си процеси за управление на безопасността - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
NCATO-SPI-11	SPI LEVEL 3: Wake turbulence incidents (LOC-I/WAKE) <i>Cases where an aircraft encountered the wake turbulence of another aircraft and this precipitated an incident. Excludes loss of wake vortex separation, unless it precipitates an incident.</i>	
NCATO-SPI-12	SPI LEVEL 3: Shortcomings, errors and occurrences related to aircraft weight or balance (LOC-I/LOAD) <i>Shortcomings, errors and occurrences related to the weight, balance or loading of aircraft. In flight training, the indicator has special reference to flight preparation by the student.</i>	
NCATO-SPI-13	SPI LEVEL 3: Errors in accounting for or interpreting weather observations and incidents caused by weather (LOC-I-WX) <i>Flight training cases where weather data has not been accounted for sufficiently in flight preparation, or they have been interpreted incorrectly, and cases where poor weather and/or insufficient or incorrect decisions as the weather changed precipitated an incident during a training flight. In addition to LOC-I, WX- SPI is linked to CFIT.</i>	Управление на рисковете, свързани LOC-I-WX: - Организациите са включили LOC-I-WX заплахи в собствените си процеси за управление на безопасността на организацията - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/реакция, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
NCATO-SPI-14	SPI LEVEL 2: Bird/wildlife strikes	Управление на риска: - Операторите са включили заплахите в техните собствени процеси за управление на безопасността- Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
NCATO-SPI-15	SPI LEVEL 2: Clear air turbulence and mountain waves	Управление на риска: - Операторите са включили заплахите в техните собствени процеси за управление на безопасността- Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
NCATO-SPI-16	SPI LEVEL 2: Excessive speed in the manoeuvring area	Управление на риска: - Операторите са включили заплахите в техните собствени процеси за управление на безопасността- Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
NCATO-SPI-17	SPI LEVEL 2: Fuel contamination and quality	Управление на риска: - Операторите са включили заплахите в техните собствени процеси за управление на безопасността- Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
NCATO-SPI-18	SPI LEVEL 2: Poor language proficiency causing communication breakdown	Управление на риска: - Операторите са включили заплахите в техните собствени процеси за управление на безопасността- Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
NCATO-SPI-19	SPI LEVEL 2: Runway surface condition	Управление на риска: - Операторите са включили заплахите в техните собствени процеси за управление на безопасността- Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
NCATO-SPI-20	SPI LEVEL 2: Volume and quality of the information in NOTAMs	Управление на риска: - Операторите са включили заплахите в техните собствени процеси за управление на безопасността- Провеждане на оценка на риска



Издание 6.0/Май 2026



Национален план за безопасност в гражданското въздухоплаване на Република България, издание 2026

NCATO-SPI-37	SPI LEVEL 2: Presence and use of pilot restraints	идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия. Управление на риска: - Операторите са включили заплахите в техните собствени процеси за управление на безопасността - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
NCATO-SPI-38	SPI LEVEL 2: Pressure to fly	Управление на риска: - Операторите са включили заплахите в техните собствени процеси за управление на безопасността - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.

3.4 Национални показатели и цели за безопасност на въздухоплаването (SPI/SPT), наблюдавани от доставчици на аеронавигационно обслужване (ANS) и, когато е приложимо, доставчици на метеорологично обслужване (MET)

Идентификатор	Индикатор за ефективност на безопасността (SPI)	Цел за постигане на ефективност на безопасността (SPT), определен за индикатор
ANS/MET-SPI-1	Ефективност на системата за управление на безопасността (SMS) на организацията	Цел на безопасността: подобряване на ефективността на системата за управление на безопасността (SMS) на организацията - Данните от профила на организацията на ГДГБА се използват като критерии. - Примери за ключови SMS области за организациите на ANS/MET включват: o цялостно и навременно управление на промените o мониторинг и измерване на нивото на безопасност o актуализиране на регистъра на рисковете и навременна реакция на рисковете o мониторинг на въздействието на мерките за управление на риска – въздействие върху риска и нивото на безопасност Предистория на целта: Целта е организациите да измерват и оценяват своето представяне на управлението на безопасността и да идентифицират области, в които представянето трябва да бъде подобро, и да работят за подобряването им.
ANS/MET-SPI-2	SPI LEVEL 2: Runway excursion, RE <i>A runway excursion is an uncontrolled exit by an aircraft from a runway during takeoff or landing. This may be unintentional or intentional, for instance as the result of an evasive manoeuvre.</i>	RE и UA управление на риска: - Организациите са включили RE and UA заплахи в собствените си процеси за управление на безопасността - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
ANS/MET-SPI-3	SPI LEVEL 3: RE/ Unstable approaches, UA <i>An unstable approach is any situation where the approach of an aircraft is not stable as per the criteria in the Flight Operations Manual (OM-A).</i>	Брой събития тип RE и UA с принос на органите за ОБД.
ANS/MET-SPI-4	SPI LEVEL 2: Runway incursion - vehicle, aircraft or person, RI-VAP <i>A runway incursion is any situation where an aircraft, vehicle or person is present on the runway or its protected area, without clearance or otherwise incorrectly. This includes low approaches executed without clearance or otherwise incorrectly.</i>	RI-VAP и RI-VAP/RI-ATCO управление на риска: - Организациите са включили RI-VAP и RI-VAP/RI-ATCO заплахи в собствените си процеси за управление на безопасността - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
ANS/MET-SPI-5	SPI LEVEL 3: Runway incursions with direct/indirect ATC contribution (RI-VAP/RI ATCO)	Брой събития тип RI-VAP/RI ATCO с принос на органите за ОБД.
ANS/MET-SPI-6	Mid-air collisions (MAC) and near misses <i>In mid-air collisions of aircraft (manned, unmanned) and AIRPROX (aircraft proximity, near miss) situations, the distance between aircraft as well as their relative positions and speed have been such that the safety of the aircraft involved may have been compromised.</i>	MAC, SMI ATCO, AI и MAC/LB управление на риска: - доставчиците на услуги са включили MAC, SMI ATCO, AI и MAC/LB заплахи в собствените си процеси за управление на безопасността - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
ANS/MET-SPI-7	SPI LEVEL 3: Separation minima infringements with direct/indirect ATC contribution (MAC/SMI ATCO)	Брой събития тип MAC/SMI ATCO с принос на органите за ОБД.
ANS/MET-SPI-8	SPI LEVEL 3: MAC/ Airspace infringement, AI <i>Cases where an aircraft entered controlled or restricted airspace or an ADIZ without appropriate clearance or permission. Also includes failure of coordination between ATS bodies, resulting in an aircraft entering controlled airspace without the receiving ATS being aware of it.</i>	Брой събития тип MAC/AI с принос на органите за ОБД.
ANS/MET-SPI-9	SPI LEVEL 3: Level busts of more than 300 feet or more than 200 feet in RVSM airspace (MAC/LB)	Брой събития тип MAC/LB с принос на органите за ОБД.
ANS/MET-SPI-10	SPI LEVEL 2: Controlled flight into or towards terrain (CFIT) and similar incidents <i>Controlled flight into (or towards) terrain occurs when an airworthy aircraft under the control of the pilot is inadvertently flown (or nearly flown) into terrain, water or an obstacle. This includes all cases of separation minima infringement between airborne aircraft and obstacles.</i>	CFIT, CFIT/QNH и CFIT/ CHART управление на риска: - доставчиците на услуги са включили CFIT, CFIT/QNH и CFIT/ CHART заплахи в собствените си процеси за управление на безопасността - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
ANS/MET-SPI-11	SPI LEVEL 3: Incorrect altimeter pressure settings (CFIT/QNH)	Брой събития тип CFIT/QNH с принос на органите за ОБД.
ANS/MET-SPI-12	SPI LEVEL 3: Errors, omissions and inconsistencies in aeronautical charts (CFIT/CHART) <i>Errors, omissions and inconsistencies in aeronautical chart data in aircraft databases, involving incorrect or outdated SID/STAR/waypoint information, or errors, omissions or inconsistencies in AIS publication charts, e.g. permanent obstacles not marked on the chart.</i>	Брой събития тип CFIT/CHART с принос на доставчика на АНО.
ANS/MET-SPI-13	SPI LEVEL 2: Loss of control in flight, LOC <i>Loss of control in flight means a situation where the pilot loses control of an airborne aircraft totally or momentarily, resulting in a significant deviation from the aircraft's intended flight path.</i>	LOC-I и LOC-I/ WAKE управление на риска: - доставчиците на услуги са включили LOC-I и LOC-I/ WAKE заплахи в собствените си процеси за управление на безопасността - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
ANS/MET-SPI-14	SPI LEVEL 3: Wake turbulence incidents (LOC-I/WAKE) <i>Cases where an aircraft encountered the wake turbulence of another aircraft and this precipitated an incident. Excludes loss of wake vortex separation, unless it precipitates an incident.</i>	Брой събития тип LOC-I с принос на органите за ОБД.
ANS/MET-SPI-15	SPI LEVEL 2: Ground collisions – collisions while taxiing to or from a runway in use (GCOL)	Брой събития тип LOC-I/WAKE с принос на органите за ОБД.
		GCOL управление на риска:



Национален план за безопасност в гражданското въздухоплаване на Република България, издание 2026

	<i>A situation where an aircraft comes into contact with another aircraft, a vehicle, a person, an animal, a structure, a building or any other obstacle while moving under its own power in any part of the airport other than the active runway, excluding power pushback.</i>	- доставчиците на услуги са включили GCOL заплахи в собствените си процеси за управление на безопасността - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия. Брой събития тип GCOL с принос на органите за ОВД.
ANS/MET-SPI-16	SPI LEVEL 3: Ground collisions while taxiing to or from a runway in use (GCOL) with direct/indirect ATC contribution	
ANS-SPI-TECH	SPI LEVEL 3: Air navigation service technical systems and functions	
ANS/MET-SPI-17	SPI LEVEL 3: Serious problems, errors or shortcomings of aviation weather service (TECH/WX) <i>Includes serious, long-lasting or extensive disruptions during which the aviation weather service was not available for operators or ATC (e.g. AFTN connection, weather observation system) and cases where aviation safety was or could have been put at risk due to a significant error or inadequacy in the service (e.g. incorrect QNH data, missing TAF AMD or SIGMET).</i>	Управление на рисковете, свързани с техническите системи и функции на аеронавигационното обслужване: - Доставчиците на услуги са включили заплахите, свързани с техническите системи и функции на аеронавигационното обслужване, включително и за киберсигурност, в техните собствени процеси за управление на безопасността - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността от тези действия.
ANS/MET-SPI-18	SPI LEVEL 3: Air navigation services communications system malfunctions or disruptions (TECH/COM) <i>Cases where air navigation services communications systems (e.g. phone, FPL, ODDI, Eurocat coordination) experienced an ATM-specific occurrence with Eurocontrol ESARR 2 severity classification C (Ability to provide safe but degraded ATM service) or above. The severity of the incident may be assessed using the Risk Analysis Tool developed by Eurocontrol.</i>	Предистория: Редица технически системи се използват за предоставяне на аеронавигационно обслужване. Много от тях имат резервни системи за предоставяне на услугата в случай на грешка или повреда в основната система. В този случай самолетите не са непременно наясно с повредата. В някои случаи обаче не е съществувала резервна система или резервната система е била неадекватна и грешката или повредата са засегнали предоставянето на услугата, което се наблюдава напр. като компрометирана безопасност или значителни закъснения.
ANS/MET-SPI-19	SPI LEVEL 3: Air navigation services navigation system malfunctions or disruptions (TECH/NAV) <i>Cases where air navigation services navigation systems (e.g. ILS, VOR, DME) experienced an ATM-specific occurrence with Eurocontrol ESARR 2 severity classification C (Ability to provide safe but degraded ATM service) or above. The severity of the incident may be assessed using the Risk Analysis Tool developed by Eurocontrol.</i>	Брой специфични събития тип TECH/WX с клас на сериозност C (и по-висок) с принос на доставчика на АНО.
ANS/MET-SPI-20	SPI LEVEL 3: Air navigation services surveillance system malfunctions or disruptions (TECH/SUR) <i>Cases where air navigation services surveillance systems (e.g. Eurocat, radar) experienced an ATM-specific occurrence with Eurocontrol ESARR 2 severity classification C (Ability to provide safe but degraded ATM service) or above. The severity of the incident may be assessed using the Risk Analysis Tool developed by Eurocontrol.</i>	Брой специфични събития тип TECH/NAV с клас на сериозност C (и по-висок) с принос на доставчика на АНО. Брой специфични събития тип TECH/SUR с клас на сериозност C (и по-висок) с принос на доставчика на АНО.
ANS/MET-SPI-21	SPI LEVEL 3: Errors in airspace reservations and their processing (ASM) <i>Errors in the ASM airspace reservation process, including active D/P/R area in a situation where NOTAM shows the area as deactivated, incorrect area data or late area reservation.</i>	Управление на рисковете, свързани с резервациите на въздушно пространство и тяхната обработка: - Доставчиците на услуги са включили заплахите, свързани с резервации на въздушното пространство и тяхната обработка в техните собствени процеси за управление на безопасността - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
ANS/MET-SPI-22	Performance in the area of Cyber Security Management:	- Определяне на ИКТ системи и данни от критично значение за гражданското въздухоплаване; - Изготвяне на оценка на риска за киберсигурност; - Определяне на мерките за осигуряване на защита, разкриване, реагиране и възстановяване от кибератаки; - Преминване на задълбочена цялостна проверка на лицата с права на администратор или неконтролиран и неограничен достъп до ИКТ системи и данни от критично значение; - Обучение на лица, които изпълняват роли и имат отговорност, свързани с киберзаплахите.

3.5 Национални показатели и цели за безопасност на въздухоплаването (SPI/SPT), наблюдавани от летищните оператори (ADR) - ADR

Идентификатор	Индикатор за ефективност на безопасността (SPI)	Цел за постигане на ефективност на безопасността (SPT), определен за индикатор
ADR-SPI-1	Performance of the organisation's safety management system (SMS)	Цел на безопасността: подобряване на работата на системата за управление на безопасността (SMS) на операторите - Данните от профила на организацията на ГДГБА се използват като критерии. Предистория на целта: Целта на целта е операторите да измерят и оценят своето представяне на управлението на безопасността и да идентифицират области, в които трябва да се подобри представянето, и да работят за подобряване на тяхното представяне.
ADR-SPI-2	SPI LEVEL 2: Runway excursion, RE <i>A runway excursion is an uncontrolled exit by an aircraft from a runway during takeoff or landing. This may be unintentional or intentional, for instance as the result of an evasive manoeuvre.</i>	RE и RWY CON управление на риска: - Операторите са включили RE и RWY CON заплахи в собствените си процеси за управление на безопасността - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
ADR-SPI-3	SPI LEVEL 3: Deficiencies in runway condition and related information (RE/RWY CON)	
ADR-SPI-4	SPI LEVEL 2: Runway incursion - vehicle, aircraft or person, RI-VAP <i>A runway incursion is any situation where an aircraft, vehicle or person is present on the runway or its protected area, without clearance or otherwise incorrectly. This includes low approaches executed without clearance or otherwise incorrectly.</i>	RI-VAP, RI-VAP/RI VEHICLE и RI-VAP/RI OTHER управление на риска - Операторите са включили RI-VAP, RI-VAP/RI VEHICLE и RI-VAP/RI OTHER заплахи в собствените си процеси за управление на безопасността - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
ADR-SPI-5	SPI LEVEL 3: Runway incursions caused by ground vehicles (RI-VAP/RI VEHICLE)	
ADR-SPI-6	SPI LEVEL 3: Runway incursions caused by persons (RI-VAP/RI OTHER)	
ADR-SPI-7	SPI LEVEL 2: Controlled flight into or towards terrain (CFIT) and similar incidents <i>Controlled flight into (or towards) terrain occurs when an airworthy aircraft under the control of the pilot is inadvertently flown (or nearly flown) into terrain, water or an obstacle. This includes all cases of separation minima infringement between airborne aircraft and obstacles.</i>	CFIT и CFIT/OBSTACLE управление на риска: - Операторите са включили CFIT и CFIT/OBSTACLE заплахи в собствените си процеси за управление на безопасността - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
ADR-SPI-8	SPI LEVEL 3: Lack of information on obstacles (OBSTACLE) <i>Shortcomings and errors related to temporary obstacles to air navigation: temporary obstacles to air navigation erected without an appropriate permit or in violation of published procedures, including cranes etc., or cases with errors or shortcomings in the examination of obstacles to air navigation.</i>	
ADR-SPI-9	SPI LEVEL 2: Ground collisions – collisions while taxiing to or from a runway in use (GCOL) <i>A situation where an aircraft comes into contact with another aircraft, a vehicle, a person, an animal, a structure, a building or any other obstacle while moving under its own power in any part of the airport other than the active runway, excluding power pushback.</i>	GCOL управление на риска: - Операторите са включили GCOL, GCOL/APRON и GCOL/FOD заплахи в собствените си процеси за управление на безопасността - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
ADR-SPI-10	SPI LEVEL 3: Insufficient supervision at apron and other apron related occurrences (GCOL/APRON) <i>Cases where supervision on the apron is lacking and/or passengers gained access to areas where they should not be. Also includes other occurrences in apron level activities, for example shortcomings in paint markings and incorrect placement of fleet. Excludes SEC cases (security).</i>	



Национален план за безопасност в гражданското въздухоплаване на Република България, издание 2026

ADR-SPI-11	SPI LEVEL 3: Foreign Object Debris in the manoeuvring area and apron, and damage caused (GCOL/FOD) Includes all cases where objects and materials in the manoeuvring area and apron in places where they should not be caused or could have caused damage or risk to aircraft, the environment or persons. Also includes cases where the required FOD inspection was not carried out. FOD cases may also be linked to LOC-I cases.	
------------	---	--

3.6 Национални показатели и цели за безопасност на въздухоплаването (SPI/SPT), наблюдавани от доставчиците на наземно обслужване (GH) - доставчици на наземно обслужване (GH)

Идентификатор	Индикатор за ефективност на безопасността (SPI)	Цел за постигане на ефективност на безопасността (SPT), определен за индикатор
GH-SPI-1	Ефективност на системата за управление на безопасността на организацията	Цел на безопасността: подобряване на ефективността на системата за управление на безопасността на доставчиците на услуги Предистория на целта: Целта на целта е доставчиците на услуги да измерват и оценят ефективността на управлението на безопасността и да идентифицират области, в които ефективността трябва да бъде подобрена, и да работят за подобряване на ефективността си.
GH-SPI-2	SPI LEVEL 2: Runway incursion - vehicle, aircraft or person, RI-VAP <i>A runway incursion is any situation where an aircraft, vehicle or person is present on the runway or its protected area, without clearance or otherwise incorrectly. This includes low approaches executed without clearance or otherwise incorrectly.</i>	RI управление на риска - Доставчиците на услуги са включили RI рисковете в собствените си процеси за управление на безопасността - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия
GH-SPI-3	SPI LEVEL 3: Runway incursions caused by ground vehicles (RI-VAP/RI VEHICLE)	
GH-SPI-4	SPI LEVEL 3: Deicing and anti-icing errors (LOC-I/ICE) <i>Cases in which: deicing or anti-icing was not performed or was performed incorrectly/inadequately, or the aircraft departed after the holdover time had elapsed deicing or anti-icing fluid residue caused problems the aircraft's own deicing systems cannot cope with icing in flight, or the aircraft has no deicing system and encounters icing conditions. Excludes malfunctions in the deicing/anti-icing system.</i>	LOC-I и ICE управление на риска: - Доставчиците на услуги са включили LOC-I и ICE заплахи в собствените си процеси за управление на безопасността - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия
GH-SPI-6	SPI LEVEL 3: Shortcomings, errors and occurrences related to aircraft weight or balance / difference between actual weight and loadsheet weight (LOC-I/LS)	LOC-I, LS, и GH управление на риска: - Доставчиците на услуги са включили LOC-I, LS, и GH заплахи в собствените си процеси за управление на безопасността - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия
GH-SPI-7	SPI LEVEL 3: Ground handling damage (LOC-I/GH) <i>Cases involving damage to an aircraft during ground handling. The aircraft may be stationary, towed or in pushback.</i>	
GH-SPI-8	SPI LEVEL 2: Ground collisions – collisions while taxiing to or from a runway in use (GCOL) <i>A situation where an aircraft comes into contact with another aircraft, a vehicle, a person, an animal, a structure, a building or any other obstacle while moving under its own power in any part of the airport other than the active runway, excluding power pushback.</i>	
GH-SPI-9	SPI LEVEL 3: Pushback or taxi interference (GCOL/PB) <i>Cases involving interference with the pushback or taxiing of an aircraft, including interference with power pushback.</i>	GCOL управление на риска: - Доставчиците на услуги са включили GCOL, GCOL/PB, APRON и FOD заплахи в собствените си процеси за управление на безопасността - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия
GH-SPI-10	SPI LEVEL 3: Insufficient supervision at apron and other apron related occurrences (GCOL/APRON) <i>Cases where supervision on the apron is lacking and/or passengers gained access to areas where they should not be. Also includes other occurrences in apron level activities, for example shortcomings in paint markings and incorrect placement of fleet. Excludes SEC cases (security).</i>	
GH-SPI-11	SPI LEVEL 3: Foreign Object Debris in the manoeuvring area and apron, and damage caused (GCOL/FOD) <i>Includes all cases where objects and materials in the manoeuvring area and apron in places where they should not be caused or could have caused damage or risk to aircraft, the environment or persons. Also includes cases where the required FOD inspection was not carried. FOD cases may also be linked to LOC-I cases.</i>	
GH-SPI-12	SPI LEVEL 3: Refuelling incidents and occurrences (FUELING)	Управление на риска при зареждане с гориво: - Доставчиците на услуги са включили заплахите, свързани със зареждането с гориво, в собствените си процеси за управление на безопасността - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/реакция, идентифициране и прилагане на необходимите действия и мониторинг ефективността на тези действия.

3.7 Национални показатели и цели за авиационна безопасност (SPI/SPT), наблюдавани от оператори на хеликоптери за търговски въздушен транспорт (CAT OPS RW) и специализирани авиационни операции (SPO RW)

Идентификатор	Индикатор за ефективност на безопасността (SPI)	Цел за постигане на ефективност на безопасността (SPT), определен за индикатор
CATH/SPO-SPI-1	Ефективност на системата за управление на безопасността (SMS) на организацията	Цел на безопасността: подобряване на работата на системата за управление на безопасността (SMS) на операторите - Данните от профила на организацията на ГД ГВА се използват като критерии. В това отношение, ГД ГВА използва инструмент за обща оценка на ефективността, за да оцени ефективността на SMS. Операторите могат също да използват инструмента за оценка за самооценки и развитие на ефективността на SMS. - Примери за ключови SMS области включват: o цялостно и навременно управление на промените o мониторинг и измерване на нивото на безопасност o докладване (достатъчен обем, качество и използване на докладване на събития, както и поддържане и развитие на културата на



Национален план за безопасност в гражданското въздухоплаване на Република България, издание 2026

		докладване) о актуализиране на рисковия регистър и навременна реакция при рискове о мониторинг на въздействието на мерките за управление на риска – въздействие върху риска и нивото на безопасност Предистория на целта: Целта на целта е операторите да измерят и оценят своето представяне на управлението на безопасността и да идентифицират области, в които трябва да се подобри представянето, и да работят за подобряване на тяхното представяне.
CATH/SPO-SPI-2	SPI LEVEL 3: Unstable approach, UA <i>In rotary wing operations, UA includes: approaches where the rate of descent is too great in proportion to air speed final approach is too short in proportion to landing area size or height of obstacles on its margins</i>	UA управление на риска: - Операторите са включили UA заплахи в собствените си процеси за управление на безопасността - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия
CATH/SPO-SPI-3	SPI LEVEL 2: Runway incursion - vehicle, aircraft or person, RI-VAP <i>A runway incursion is any situation where an aircraft, vehicle or person is present on the runway or its protected area, without clearance or otherwise incorrectly. This includes low approaches executed without clearance or otherwise incorrectly. NB! In rotary wing operations at aerodromes</i>	RI и RI/AC управление на риска: - Операторите са включили RI и RI/AC заплахи в собствените си процеси за управление на безопасността - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия
CATH/SPO-SPI-4	SPI LEVEL 3: Runway incursions by aircraft (RI/AC) <i>NB! In rotary wing operations at aerodromes</i>	
CATH/SPO-SPI-5	SPI LEVEL 2: Mid-air collisions (MAC) and near misses <i>In mid-air collisions of aircraft (manned, unmanned) and AIRPROX (aircraft proximity, near miss) situations, the distance between aircraft as well as their relative positions and speed have been such that the safety of the aircraft involved may have been compromised.</i>	
CATH/SPO-SPI-6	SPI LEVEL 3: Separation minima infringements caused by aircraft (MAC/SMI AC), e.g. <i>Cases where an aircraft movement (e.g. action contrary to ATC clearance) caused an infringement of a separation minimum between aircraft, between aircraft and terrain, or between aircraft and controlled airspace.</i>	MAC, SMI AC, AI и LB управление на риска: - Операторите са включили MAC, SMI AC, AI and LB заплахи в собствените си процеси за управление на безопасността - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия
CATH/SPO-SPI-7	SPI LEVEL 3: MAC/ Airspace infringement, AI <i>Cases where an aircraft entered controlled or restricted airspace or an ADIZ without appropriate clearance or permission.</i>	
CATH/SPO-SPI-8	SPI LEVEL 3: Level busts of more than 300 feet or more than 200 feet in RVSM airspace (MAC/LB)	
CATH/SPO-SPI-9	SPI LEVEL 2: Controlled flight into or towards terrain (CFIT) and similar incidents <i>Controlled flight into (or towards) terrain occurs when an airworthy aircraft under the control of the pilot is inadvertently flown (or nearly flown) into terrain, water or an obstacle. This includes all cases of separation minima infringement between airborne aircraft and obstacles.</i>	CFIT Управление на риска: - Операторите са включили CFIT заплахи в собствените си процеси за управление на безопасността - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия
CATH/SPO-SPI-10	SPI LEVEL 2: Loss of control in flight, LOC <i>Loss of control in flight means a situation where the pilot loses control of an airborne aircraft totally or momentarily, resulting in a significant deviation from the aircraft's intended flight path. In rotary wing operations, causal factors of an LOC-I case may include: vortex ring state/ settling with power mast bump type-specific undesirable features inadvertent flying to IMC-conditions white out, brown out dynamic / static roll over ground resonance</i>	LOC-I, LASER, SPEED, WAKE и FIRE управление на риска: - Операторите са включили LOC-I, LASER, SPEED, WAKE и FIRE заплахи в собствените си процеси за управление на безопасността - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия
CATH/SPO-SPI-11	SPI LEVEL 3: Laser interference (LOC-I/LASER) <i>Cases with laser interference towards a helicopter</i>	
CATH/SPO-SPI-12	SPI LEVEL 3: Low speed and high speed cases (LOC-I/SPEED) <i>Cases where the airspeed of an airborne aircraft was above the situation-specific maximum or below the situation-specific minimum during any phase of flight, including stick shaker cases.</i>	
CATH/SPO-SPI-13	SPI LEVEL 3: Wake turbulence incidents (LOC-I/WAKE) <i>Cases where an aircraft encountered the wake turbulence of another aircraft and this precipitated an incident. Excludes loss of wake vortex separation, unless it precipitates an incident.</i>	
CATH/SPO-SPI-14	SPI LEVEL 3: Fire or smoke on aircraft (LOC-I/FIRE) <i>All cases where fire was detected on an aircraft and cases where smoke was detected that put or could have put the aircraft's safe operation at risk.</i>	
CATH/SPO-SPI-15	SPI LEVEL 2: Ground collisions – collisions while taxiing to or from a runway in use (GCOL) <i>A situation where an aircraft comes into contact with another aircraft, a vehicle, a person, an animal, a structure, a building or any other obstacle while moving under its own power in any part of the airport other than the active runway, excluding power pushback.</i>	GCOL управление на риска: - Операторите са включили GCOL и FOD заплахи в собствените си процеси за управление на безопасността - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия
CATH/SPO-SPI-16	SPI LEVEL 3: Foreign Object Debris in rotary wing operations and damage caused (GCOL/FOD) <i>Includes all cases where objects and materials in the manoeuvring area and apron in places where they should not be caused or could have caused damage or risk to aircraft, the environment or persons. Also includes cases where the required FOD inspection was not carried out. FOD cases may also be linked to LOC-I cases.</i>	
CATH/SPO-SPI-17	SPI LEVEL 3: Human error and other disruptions upon takeoff (PHUF) <i>In helicopter operations, PHUF cases may include: incorrect assessment of wind direction and vortices incorrect assessment of performance incorrect profile in proportion to obstacles unconnected systems (e.g. SAS)</i>	Управление на риска при излитане: - Операторите са включили заплахи, причинени от човешка грешка при излитане в техните собствени процеси за управление на безопасността – Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/реакция, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия
CATH/SPO-SPI-18	SPI LEVEL 3: Fatigue during occurrences in flight operations (FAT OPS) <i>Cases where fatigue results in a mistake or other occurrence.</i>	Управление на рисковете, свързани с управлението на умората: - Операторите са включили заплахи, свързани с управлението на умората, в своите собствени процеси за управление на безопасността - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/реакция, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия
CATH/SPO-SPI-19	SPI LEVEL 3: Cases of fatigue/decreased alertness during flight operations (FAT ORG) <i>Cases in which fatigue or decreased alertness is experienced. Causal factors for this may be found in the organisation's operation (e.g. shift-planning/implementation, failure to rest) or an individual's actions.</i>	



Национален план за безопасност в гражданското въздухоплаване на Република България, издание 2026

CATH/SPO-SPI-20	SPI LEVEL 3: Flight crew incapacitation (INCAPA) <i>Flight crew incapacitation, in which a crewmember is unable to manage their duties during the flight. Typical causal factors may include food poisoning or an attack of illness. NB: the risk assessment should also cover the pre-flight fit to fly assessment. In Single Pilot operation, the assessment should extend to symptoms of the entire 'flying day' (Fit to fly assessment)</i>	Управление на риска при неедеспособност на полетния екипаж: - Операторите са включили заплахите, свързани с неедеспособност на екипажа в собствените си процеси за управление на безопасността - Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
CATH/SPO-SPI-21	SPI: Operating procedure standardisation <i>Examples of aspects to be measured: what proportion of the operations is described in standard operating procedures and at what level of detail integrating the described procedures in all training and refresher training necessary check lists supporting the procedures</i>	Всички операции с хеликоптер са описани с достатъчен обхват и точност в стандартните оперативни процедури (SOP). СОП се разглеждат във всички обучения и практически операции на ротационните крила на организацията, те се преразглеждат редовно и се актуализират въз основа на нуждите, идентифицирани при управлението на риска.
CATH/SPO-SPI-22	SPI LEVEL 2: Adverse weather encounter — effects other than impaired visibility	Управление на риска: - Операторите са включили заплахите в техните собствени процеси за управление на безопасността- Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
CATH/SPO-SPI-23	SPI LEVEL 2: Bird and other wildlife hazard	Управление на риска: - Операторите са включили заплахите в техните собствени процеси за управление на безопасността- Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
CATH/SPO-SPI-24	SPI LEVEL 2: Downwash adverse effects	Управление на риска: - Операторите са включили заплахите в техните собствени процеси за управление на безопасността- Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
CATH/SPO-SPI-25	SPI LEVEL 2: Engine power loss condition	Управление на риска: - Операторите са включили заплахите в техните собствени процеси за управление на безопасността- Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
CATH/SPO-SPI-26	SPI LEVEL 2: Impaired visibility conditions except IMC	Управление на риска: - Операторите са включили заплахите в техните собствени процеси за управление на безопасността- Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
CATH/SPO-SPI-27	SPI LEVEL 2: Inadequate obstacle clearance during any flight phase	Управление на риска: - Операторите са включили заплахите в техните собствени процеси за управление на безопасността- Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
CATH/SPO-SPI-28	SPI LEVEL 2: Loose object in the helicopter cabin	Управление на риска: - Операторите са включили заплахите в техните собствени процеси за управление на безопасността- Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
CATH/SPO-SPI-29	SPI LEVEL 2: Poor operational management at take-off and landing sites	Управление на риска: - Операторите са включили заплахите в техните собствени процеси за управление на безопасността- Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
CATH/SPO-SPI-30	SPI LEVEL 2: Unanticipated yaw/loss of tail rotor effectiveness	Управление на риска: - Операторите са включили заплахите в техните собствени процеси за управление на безопасността- Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
CATH/SPO-SPI-31	SPI LEVEL 2: Vortex ring state	Управление на риска: - Операторите са включили заплахите в техните собствени процеси за управление на безопасността- Провеждане на оценка на риска на техните собствени операции, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, идентифициране и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
CATH/SPO-SPI-32	Performance in the area of Cyber Security Management:	- Определяване на ИКТ системи и данни от критично значение за гражданското въздухоплаване; - Изготвяне на оценка на риска за киберсигурност; - Определяне на мерките за осигуряване на защита, разкриване, реагиране и възстановяване от кибератаки; - Преминване на задълбочена цялостна проверка на лицата с права на администратор или неконтролиран и неограничен достъп до ИКТ системи и данни от критично значение; - Обучение на лица, които изпълняват роля и имат отговорност, свързани с киберзаплахите.

3.8 Национални показатели и цели за безопасност на въздухоплаването (SPI/SPT), наблюдавани от организации за летателна годност и поддръжка на въздухоплаването (AIR) - Организации за управление поддържането на постоянна летателна годност и техническо обслужване (AIR)

Идентификатор	Индикатор за ефективност на безопасността (SPI)	Цел за постигане на ефективност на безопасността (SPT), определен за индикатор
AIR-SPI-1	Изпълнение на системата за управление на безопасността на организацията	Цел по отношение на безопасността: подобряване на ефективността на системата за управление на безопасността на операторите -Профила на организацията, изготвен от ГД ГВА есе използва като критерий



Национален план за безопасност в гражданското въздухоплаване на Република България, издание 2026

		- Целта на тази мярка е операторите да измерват и оценяват резултатите от управлението на безопасността и да определят областите, в които резултатите следва да бъдат подобрени, както и да работят за подобряване на своите резултати.
AIR-SPI-ORG	Събития, свързани с дейността на организацията за техническо обслужване Недостатъци в безопасното функциониране на организацията, която извършва дейности по техническо обслужване на ниво, което може да изложи на риск авиационната безопасност. Грешки при техническото обслужване. Примери за потенциални заплахи на системно ниво: 1. Значителен недостиг на ресурси - липса на персонал - недостиг на резервни части или материали - липса на необходимите инструкции - липса на необходимите инструменти или сервизно оборудване - липса на необходимите помещения (напр. хангар или работилница) - финансовото състояние на организацията 2. Съществен недостатък в обучението или квалификацията - не е осигурено необходимото обучение 3. Съществен недостатък или грешка, свързани с управлението - Смени или задачи, планирани в нарушение на разпоредбите, по начин, който не подпомага безопасната работа. - Сериозен недостатък в управлението на промените в организацията - разпореждане за изпълнение на задачи (по поддръжка) в нарушение на разпоредбите, издадена от ръководител/ръководство 4. Сериозен недостатък в осигуряването на качеството или в надзора на подизпълнителите - неизвършване на одити в съответствие с разпоредбите - отсъствие на необходимия надзор 5. Съществена липса на комуникация - странично ниво (напр. сред персонала по поддръжката, работа в екип) - вертикално ниво (напр. между ниво ръководител и персонала по поддръжката) - между отдели или други организационни единици - между организациите 6. Съществен недостатък в културата на безопасност на организацията - Санкции за човешки грешки или докладване - Обща нагласа, която допуска нарушения на разпоредбите или неправилни действия 7. Съществен недостатък или провал в управлението или планирането на производството - в процедура или информационна система 8. Значително прекъсване на производството - Пожар, наводнение, сериозен срив на информационна система, стачка	Управление на рисковете, свързани с дейностите на организацията за техническо обслужване и CAMO: - Организациите обработват рисковете на системно ниво - свързани с дейностите на организацията за техническо обслужване, в собствените си процеси за управление на безопасността - провеждане на оценка на риска на собствените си дейности, определяне на приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/отговор, определяне и прилагане на необходимите действия и наблюдение на ефективността на тези действия.
AIR-SPI-MEL	Случаи в Списъка на минималното оборудване (MEL) и употребата на техническия дневник 1. Превишаване на срока за отлагане на дефект, разрешен от Списъка на минималното оборудване (MEL). 2. Неправилно използване или тълкуване на Списъка на минималното оборудване 3. Еднократно удължаване на срока за отлагане на дефект, разрешен от Списъка на минималното оборудване чрез одобрена процедура. 4. Грешки и недостатъци, свързани с използването на техническия борден дневник (по отношение на вписванията на екипажа в пилотската кабина). Определени типове въздухоплавателни средства в специфична експлоатация трябва да имат Списък на минималното оборудване, MEL. MEL е документ, в който се изброяват системите, инструментите и оборудването на въздухоплавателното средство, които могат да бъдат временно неработещи, както и свързаните с това условия, ограничения и процедури. Еднократно удължаване на срока за отстраняване на дефект, разрешен от MEL, може да бъде направено, ако операторът има одобрена процедура за това. Ако тази т.нар. процедура се използва често, това може да е индикация за недостатъци в управлението на летателната годност. Техническите неизправности, отбелязани от летателния екипаж, се вписват от него в техническия борден дневник на въздухоплавателното средство. Ако този запис е неправилен или непълен, отстраняването на повредата може да се забави или да се пренебрегне.	Управление на риска: - Организациите разглеждат рисковете, свързани с прилагане на MEL, в собствените си процедури за управление на безопасността - извършват оценка на риска на дейността си, определят приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/реакция, определят и прилагат необходимите действия и наблюдават ефективността на тези действия.
AIR-SPI-MC	Случаи в управлението и поддържането на летателната годност 1. Недостатъци в управлението на летателната годност, които могат да засегнат авиационната безопасност. Примери: - Данните за летателната годност са непълни, неправилни или непоследователни - Недостатъци и грешки в програмата за техническо обслужване - Грешки в управлението на работните карти - Грешки и недостатъци в управлението на компонента - Грешки и недостатъци в поръчката за техническо обслужване или в работната карта - Недостатъци в мониторинга на директиви за летателна годност - Грешки в управлението/надзора на модификациите - Грешки и недостатъци в системата на техническия дневник, - Грешки при импортиране на данни в системата за управление - Грешки в управлението на отложените дефекти - Недостатъци в управлението и съхранението на документацията за техническото обслужване - Недостатъци/грешки в инструкциите за техническо обслужване (доколкото те са отговорност на част CAMO) - Грешки и недостатъци при прегледите на летателната годност - Недостатъци/грешки в разрешенията за полет, издадени от организацията по част CAMO - Грешки/недостатъци в предполетната проверка или в инструкциите, издадени за нея - Грешки и недостатъци при оценяването на дефекти и повреди - Грешки и пропуски в наблюдението на данните за теглото и баланса	Управление на риска - Организациите обработват опасностите в собствените си процедури за управление на безопасността - провеждат оценка на риска на своите дейности, определят приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/реакция, определят и прилагат необходимите действия и наблюдават ефективността на тези действия.



Национален план за безопасност в гражданското въздухоплаване на Република България, издание 2026

	- Грешки и недостатъци при контрола на летателните часове и цикли - Недостатъци в надзора на подизпълнителите по част CAMO 2. Недостатъци в дейностите на организацията по част CAMO за управление на летателната годност на ниво, което може да застраши авиационната безопасност. Примери: - Значителна липса на ресурси - Съществен недостатък или смущения в информационните системи - Съществен недостатък в обучението или квалификацията - Съществен недостатък или риск, свързан с управлението - Съществен недостатък в осигуряването на качеството или надзора на подизпълнителите - Значителна липса на комуникация - Съществен недостатък в културата на безопасност на организацията	
AIR-SPI-IM	Случаи в операциите по техническо обслужване Случаи, при които дадена процедура за техническо обслужване е била непълна или неправилно изпълнена и не е изпълнила предназначението си. Примери: - Първоначалните задачи по техническо обслужване не са изпълнени по подходящ начин (заземяване, защитни щифтове, оборудване за безопасност) - Неправилно разбрани или неспазени инструкции - Част / оборудване е монтирано неправилно, на неправилно място или изобщо не е монтирано. - Дефект или повреда, пропусната при проверката - Грешки при настройката, изпитването, пробното пускане и др. - Използване на неправилен материал или компонент - Превключвател, прекъсвач и т.н., оставен на неправилно място, или елемент, оставен в неправилно състояние - Неотстраняване на щифтовете, защитните тапи или ленти (Случаи, често свързани с пропуски в крайните задачи на техническото обслужване) - Отклонение от процедурата за техническо обслужване - Извършване на работа по техническото обслужване при значително намалена работоспособност	Управление на риска: - Организацията обработва рисковете, съгласно своите процедури за управление на безопасността - извършват оценка на риска на дейността си, определят приемливо ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/действие, определят и прилагат необходимите действия и наблюдават ефективността на тези действия.
AIR-SPI-TECHNICAL	Сериозни технически неизправности във въздухоплавателни средства Случаи, при които техническа неизправност е довела до прекратяване на полет, обявяване на извънредна ситуация или спиране на въздухоплавателното средство. Примери: - отказ на двигателя - неизправност на система за управление, компресия или друга критична система или устройство (напр. витло или носещ винт) - сериозна повреда на системата за свързване на електрическите кабели (EWIS) - значителен теч на течност или замърсяване на течността (напр. гориво или хидравлична течност) - значителен структурен дефект, включително разкъсване, корозия, износване или разслояване - значителна грешка при техническото обслужване, наблюдавана във връзка с нормалната експлоатация Различни технически проблеми във въздухоплавателното средство могат да причинят сериозен инцидент или произшествие, ако не се реагира навреме. Повреда на двигател, особено при еднодвигателно въздухоплавателно средство, незабавно ще доведе до сериозен инцидент.	Управление на риска: - Организацията обработва рискове, свързани с технически неизправности на ВС, в своите процедури за управление на безопасността - извършват оценка на риска на дейността си, определят приемливото ниво на безопасност и необходимите нива на контрол/действие, определят и прилагат необходимите действия и наблюдават ефективността на тези действия.



Национален план за безопасност в гражданското въздухоплаване на Република България, издание 2026

3.9. Списък с показателите за съответствие, наблюдавани от ГД ГВА, както и целите за безопасност на системно и оперативно ниво, SPI и SPT на национално ниво.

Индикатори за изпълнение на съответствието	За ГД ГВА	
Safety Objectives	Индикатор за ефективност на безопасността (SPI)	Цел за постигане на ефективност на безопасността (SPT), определен за индикатор
Реакция при евентуални несъответствия и прилагане на коригиращи мерки за непрекъснато подобрене	Констатациите, направени по време на посещенията на EASA или ICAO, се разглеждат и коригират в определения срок.	С изключение на проблеми извън контрола на ГД ГВА, ГД ГВА ще се стреми да завърши минимум 100% от констатациите в рамките на договорения срок.
Стандартите за безопасност и оперативните модели трябва да отговарят на регулаторните изисквания на ЕС.	Прилагане на новите изисквания на ЕС.	С изключение на проблеми извън контрола на ГД ГВА, внедряването винаги се извършва в рамките на определения краен срок за всеки домейн.
Национални цели: Системно ниво	За ГД ГВА	
Да се публикува и поддържа в България национална програма (SSP) и национален план (SPAS) като ключови елементи за идентифициране на авиационни заплахи и рискове в рамките на структурата за безопасност.	Ключовите рискови области се оценяват от всички заинтересовани страни в авиацията и се разглеждат въз основа на тяхната дейност.	Програмата за безопасност на България (SSP) и планът за безопасност (SPAS) ще бъдат преразглеждани ежегодно, за да се гарантира, че действията и целите за безопасност на национално и оперативно ниво са актуални.
Да се внедри профил на организационния риск във всички области като част от функцията за надзор, базиран на риска.	Създава се и се използва рамка за профил на риска на организацията и оценка, която подпомага планирането на надзора от страна на инспекторите в ГД ГВА	Всеки отдел в ГД ГВА ще има свои собствени портфолия/регистри на риска в организацията за своята надзорна функция. Регистърът ще има измерими параметри и диапазон на оценка, за да позволи оценка на риска.
Да се гарантира, че ГД ГВА разполага с необходимите човешки ресурси за изпълнение на своите надзорни отговорности.	Изчисляването на плана за човечесоваре се извършва, като се вземат предвид текущата оперативна среда и прогнозираният растеж на дирекцията. Създава се план за надзор, който гарантира, че всички организации следват предварително определен цикъл на одит.	Всеки отдел в ГД ГВА ще има план за човечесоваре, съответстващ на неговите задължения, включително неговата функция за надзор. Този план трябва да се изготвя ежегодно и трябва да се поддържа актуален, за да отразява наличните ресурси и работното натоварване. Постигане на поне 85% степен на завършване на годишните планирани одити. Одитите трябва да се извършват в рамките на установения срок, като се взема предвид и надзорът, основан на риска.
Национални цели: Оперативно ниво	За ГД ГВА	
Да се поддържа високо ниво на експлоатационна безопасност на авиацията и да се гарантира, че инциденти не се причиняват поради небрежност в авиационна система на национално ниво.	Брой авиационни произшествия Брой фатални авиационни произшествия Брой сериозни авиационни инциденти Брой авиационни събития	CAT: Целта е да се поддържа „нулев“ процент на произшествия. GA и развлекателна авиация: Целта е да се поддържа „нулев“ процент на произшествия. CAT: Целта е да се поддържа „нулева“ смъртност. GA и развлекателна авиация: Целта е да се поддържа „нулева“ смъртност. CAT: Целта е да се поддържа низходяща тенденция в класификацията „сериозни инциденти“. Следете процента на сериозните инциденти в GA и го оценявайте спрямо човешкия фактор и изпълнените полети. Регулярни анализи на тенденциите по категории събития



НАРОЧНО ОСТАВЕНО ПРАЗНО