



Национална програма за безопасност в гражданското въздухоплаване

**ОДОБРЯВАМ:**

30.7.2026 г.

X *Георги Пеев*

Signed by: GEORGIGENCHEV PEEV

**ГЕОРГИ ПЕЕВ**

**МИНИСТЪР НА ТРАНСПОРТА И СЪОБЩЕНИЯТА**

# НАЦИОНАЛНА ПРОГРАМА ЗА БЕЗОПАСНОСТ В ГРАЖДАНСКОТО ВЪЗДУХОПЛАВАНЕ



ИЗДАНИЕ 2026 г.



## СЪДЪРЖАНИЕ

|                                                                                                                                               |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| СЪДЪРЖАНИЕ.....                                                                                                                               | 2  |
| ДЕКЛАРАЦИЯ.....                                                                                                                               | 4  |
| ИЗПОЛЗВАНИ ТЕРМИНИ И СЪКРАЩЕНИЯ.....                                                                                                          | 6  |
| ВЪВЕДЕНИЕ.....                                                                                                                                | 9  |
| I. ДЪРЖАВНА ПОЛИТИКА И ЦЕЛИ ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА БЕЗОПАСНОСТ.....                                                                                | 11 |
| I.1. Политика за авиационна безопасност на Република България .....                                                                           | 12 |
| I.2. Стратегически цели за безопасност на българската авиация: .....                                                                          | 13 |
| I.3. Управлението на авиационната безопасност в България като част от глобалния механизъм –<br>международни задължения и сътрудничество ..... | 13 |
| I.4. Национално законодателство за осигуряване на безопасност .....                                                                           | 14 |
| I.5. Задължения и отговорности на държавата във връзка с безопасността.....                                                                   | 16 |
| I.6. Разследване на авиационни произшествия и инциденти.....                                                                                  | 19 |
| I.7. Прилагане на законодателната политика по безопасност .....                                                                               | 20 |
| I.8. Квалификация и обучение на персонала .....                                                                                               | 21 |
| II. УПРАВЛЕНИЕ НА РИСКА ЗА БЕЗОПАСНОСТТА.....                                                                                                 | 22 |
| 2.1. Приемливо ниво на безопасност и изисквания към системата за управление на безопасността<br>на организациите.....                         | 23 |
| 2.2. Изисквания към Системата за управление на ГД ГВА .....                                                                                   | 24 |
| 2.3. Съгласуваност на показателите за безопасност между въздухоплавателните организации,<br>предоставящи авиационни услуги.....               | 25 |
| 2.4. Поверителността на информацията за събитията и справедливата култура като елементи на<br>добра култура на безопасност.....               | 26 |
| 2.5. Планиране на действията за подобряване на безопасността .....                                                                            | 26 |
| 2.6. Идентифициране на опасност/заплаха, оценка и управление на риска за безопасността (ИКАО<br>СЕ-8).....                                    | 27 |
| III. ОСИГУРЯВАНЕ НА БЕЗОПАСНОСТ В АВИАЦИОННАТА СИСТЕМА .....                                                                                  | 27 |
| 3.1. Надзор върху състоянието на безопасността .....                                                                                          | 28 |
| 3.2. Събиране, анализ и обмен на информация по безопасност .....                                                                              | 29 |
| 3.3. Ориентиране контрола над въздухоплавателните организации, въз основа на информацията<br>по безопасност .....                             | 30 |
| IV. РАЗПРОСТРАНЕНИЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТ .....                                                                                        | 31 |
| 4.1. Вътрешно обучение, обмен и разпространение на информация.....                                                                            | 32 |
| 4.2. Външно обучение, обмен и разпространение на информация .....                                                                             | 32 |
| V. Приложение 1 - НАЦИОНАЛЕН ПЛАН ЗА БЕЗОПАСНОСТ .....                                                                                        | 32 |



## ДЕКЛАРАЦИЯ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



8. Да популяризира и разяснява сред авиационната индустрия концепцията и принципите на безопасността.

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

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

11. Да оценява и осигурява реалистично изпълнението на настоящата Национална програма по отношение на показателите за безопасност.

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

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

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

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

30.7.2026 г.

X *Георги Пеев*

Signed by: GEORGI GENCHEV PEEV

**ГЕОРГИ ПЕЕВ**

**МИНИСТЪР НА ТРАНСПОРТА И СЪОБЩЕНИЯТА**



## ИЗПОЛЗВАНИ ТЕРМИНИ И СЪКРАЩЕНИЯ

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

**а)** дадено лице е наранено смъртоносно или тежко в резултат на:

- това, че се е намирало във ВС, или
- пряк контакт с която и да е част на ВС, вкл. отделили се от ВС части, или
- пряко излагане на реактивна струя,

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

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

**в)** ВС е изчезнало безследно или достъпът до него е абсолютно невъзможен;

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

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

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

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

**“Just Culture”** – култура на справедливост, означава култура, в която операторите или други лица не се наказват за действия, бездействия или взети от тях решения, съответстващи на



техния опит и обучение, но не се проявява търпимост към грубата небрежност, умишлени нарушения и разрушителни действия.

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

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

**„Национална програма за безопасност“ (НПБ)** – интегриран набор от правни актове и дейности, насочени към управлението на безопасността в гражданското въздухоплаване.

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

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

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

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

**ACCID** – Accident / авиационно произшествие.

**ЕС / ЕК** – European Commission / Европейска комисия.

**ECAC** – European Civil Aviation Conference / Европейска конференция за гражданска авиация.

**ECCAIRS** – European Co-ordination Centre for the Accident and Incident reporting System / Европейски координационен център за системата за докладване на инциденти и произшествия.

**EU / ЕС** – European Union / Европейски съюз.

**EUROCONTROL** – European Organization for the Safety of Navigation / Европейска организация за безопасност на въздухоплаването.

**EASA / ААБЕС** – European Aviation Safety Agency / Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз.



**EPAS** – European Plan for Aviation Safety / План за авиационна безопасност на Европейския съюз.

**GASP** – ICAO Global Aviation Safety Plan / Глобален план за авиационна безопасност на ICAO.

**ICAO / ИКАО** – International Civil Aviation Organization / Международна организация за гражданска авиация.

**INCID** – Incident / инцидент.

**OPS** – Operations / Операции.

**SAFA** – Safety Assessment of Foreign Aircraft / Европейска програма за перонни инспекции на ВС.

**SARPs** – ICAO Standards, Recommended Practices and Procedures / Стандарти и препоръчителни практики на ИКАО.

**SES / ЕЕН** – Single European Sky / Единно европейско небе.

**SMS / СУБ** - Safety Management System / Система за управление на безопасността.

**SPI / ПБ** - Safety Performance Indicators / Показатели за безопасност.

**SRM** – Safety Risk Management / Управление на рисковете за безопасността

**SSP / НПБ** – State Safety Program / Национална програма за безопасност

**ВС** - Въздухоплавателно средство

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

**ДП РВД** – Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение”

**НБРПВВЖТ** – Национален борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт

**МТС** – Министерство на транспорта и съобщенията.

---

*\* За по-голяма яснота в текста са използвани английските съкращения на международните организации*



## ВЪВЕДЕНИЕ

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

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

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

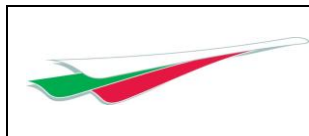
Националната програма за безопасност е интегрирана съвкупност от регулации и дейности, насочени към подобряване на безопасността, които задължително се изпълняват от държавата. В този документ се описва как се управлява авиационната безопасност у нас чрез законодателството, така както се изисква от Чикагската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

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

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

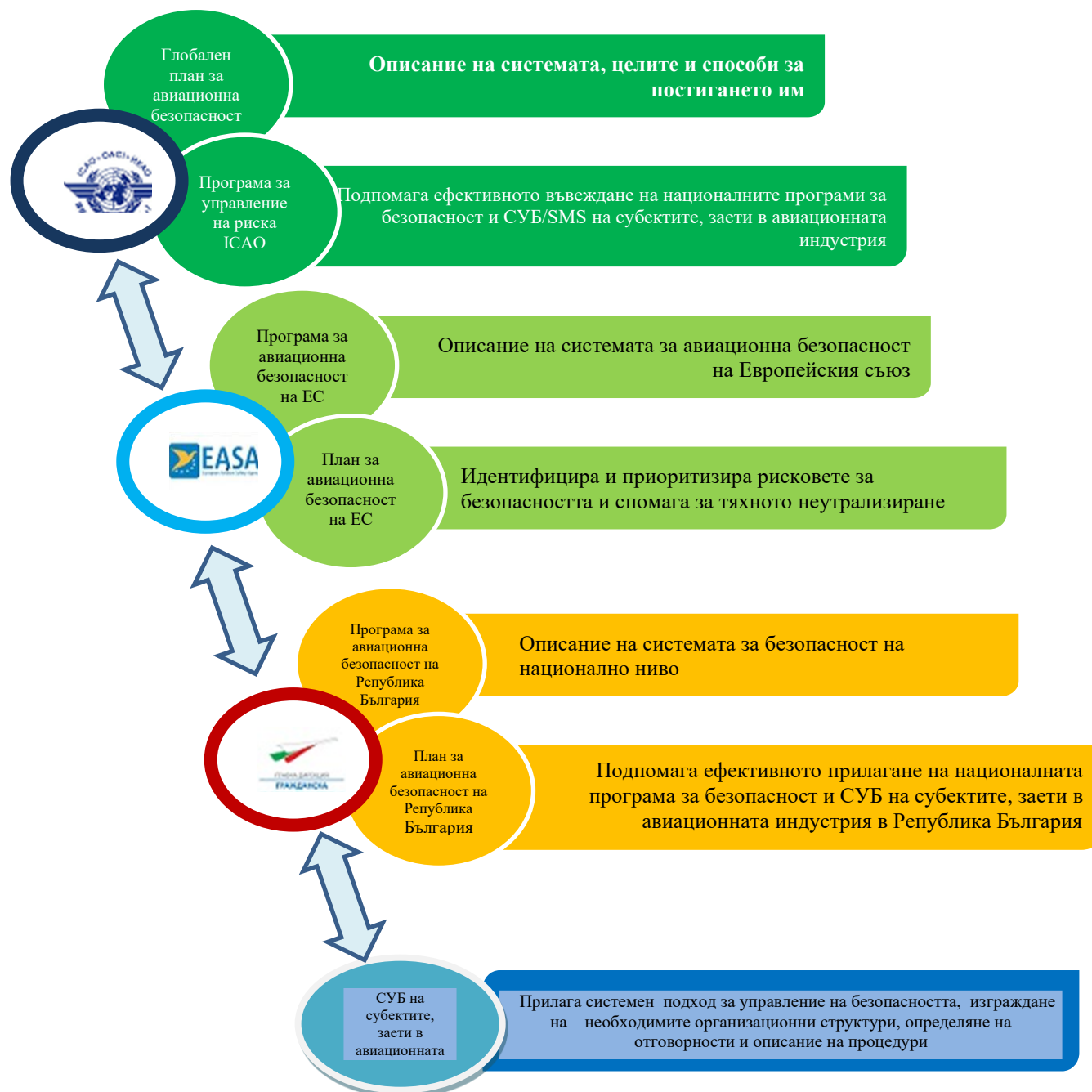
Настоящата Национална програма по своята същност представлява административна система за управление на безопасността в държавата. Тя е комплекс от контролиращи и изпреварващи мерки с цел предотвратяване реализацията на авиационни произшествия. Тези мерки имат динамичен характер и непрекъснато се променят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

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



Успешното изпълнение на Програмата зависи от координацията с международните организации – Международната организация за гражданска авиация (ICAO), Европейската комисия, Агенцията за авиационна безопасност на ЕС (EASA), Европейската организация за безопасност на въздухоплаването (Eurocontrol), както и взаимодействие с други държавни и международни институции и с организации от авиационната индустрия.

## МЕЖДУНАРОДНИ ВРЪЗКИ И ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ



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



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

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

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

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

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

Националната програма по безопасност е структурирана в съответствие с указанията, съдържащи се в Документ 9859 на ICAO „Ръководство за управление на безопасността“, четвърто издание, 2018 г.. Състои се от четири ключови структурни компонента, които отразяват четирите базисни процеса по управление на безопасността:

- **Държавна политика и цели, насочени към осигуряване на безопасност**
- **Управление на риска за безопасността**
- **Осигуряване на безопасност**
- **Разпространение на информация за безопасността**

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

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

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

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



## **I.1. Политика за авиационна безопасност на Република България**

В международната гражданска авиация безопасността и всички действия, насочени към повишаване на безопасността, са издигнати като главна цел на общата регулаторната рамка и съпътстващи съглашения. ГД ГВА е отговорна за прилагането и развиването на Националната програма за безопасност. От изключителна важност за ГД ГВА е постигането на високо ниво на безопасност на полетите, така че обществото да запази висока степен на доверие в системата на въздушния транспорт. В системата на въздушния транспорт доверието се гради върху няколко основни стълба:

- безопасност, сигурност, киберсигурност, здравословна среда и екологичност.

Участниците в системата трябва също така да подсилят икономическата рентабилност, надеждността и точността на операциите, за да бъде реализиран плавно и безпроблемно целият процес, гарантиращ транспортна свързаност и достъпност на Република България. Трябва също така да бъде осигурено безопасното интегриране на нови технологии и модели на опериране в авиационната система, вземайки предвид както силните страни, така и ограниченията на човешкия фактор и на технологиите. Участниците в системата трябва да гарантират, че операциите остават безопасни дори в случаи на сериозни изменения в средата на опериране и да подсилят ефективен процес на управление на риска и управление на промените.

Авиационната нормативна уредба в Република България е в съответствие с изискванията на ИКАО и Европейския съюз. България определя стратегически цели за безопасност и допустимо ниво на безопасност в българската авиация в съответствие с целите по безопасност, поставени на ниво ЕС, местните особености и акцентите, които се проявяват в контекста на управлението на риска. ГД ГВА и авиационните организации трябва да се стремят към постигане на поставените цели и необходимо ниво на безопасност в своите практически операции. Постоянното развитие на системата за управление на безопасността и на добра култура за безопасност, подходът, базиран на риска и на производителността, и отговорността на организациите за безопасността на тяхната собствена дейност са крайъгълните камъни на авиационната безопасност в България. ГД ГВА осъществява надзора и насърчава тяхното реализиране.

ГД ГВА осигурява и насърчава изграждането на „just culture“ – култура на справедливост. В авиационната система на страната културата на справедливост включва дефинирането и популяризирането на приемливи и неприемливи оперативни методи и практики, насърчаване на климат на доверие и откритост и прилагане на принципите на културата на справедливост на практика. Тя включва също така адресиране на неприемливите практики в случаите, упоменати в чл. 16(10) на Регламента за докладване на събития (Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета за докладване, анализ и последващи действия във връзка със събития в гражданското въздухоплаване). ГД ГВА насърчава добрата култура за докладване и защитава конфиденциалността и подходящото и уместно използване на информацията за събитията и защитата на източника на информация съгласно чл. 15 и чл. 16 на Регламента за докладване на събития. ГД ГВА поддържа нивото на експертиза, необходимо за изпълнение на задълженията на национален надзорен орган. Това се осигурява чрез непрестанен процес на обучение и международно сътрудничество и обмяна на опит и добри практики.



## **I.2. Стратегически цели за безопасност на българската авиация:**

- ➔ Безопасността в българската авиационна среда остава на високо ниво. Не се допускат произшествия, при които причините произтичат от българската авиационна система.
- ➔ Непрестанно развитие на постигнатите показатели за безопасност на българските оператори във всички домейни.
- ➔ Ключовите заплахи на българската авиация (безопасност, сигурност, киберсигурност, здравословна среда, екологичност) са определени и адресирани в системите за управление на безопасността на организациите.
- ➔ Управлението на риска (безопасност, сигурност, киберсигурност, здравословна среда, екологичност) в българската авиация е системно, ефективно и се развива постоянно.
- ➔ Управлението на риска от страна на ГД ГВА и авиационните организации включва и управление на рисковете, свързани с киберсигурността.
- ➔ Безпилотната авиация е безопасно интегрирана в българската авиационна система. Операторите на безпилотни летателни системи познават изискванията, свързани с тяхната дейност и са отговорни за безопасността на тяхното опериране. Държавните органи реагират при нарушения.
- ➔ Безопасността на пистите за излитане и кацане в България остава на високо ниво.
- ➔ Реактивност: ГД ГВА и авиационните организации реагират навременно и адекватно на идентифицираните недостатъци и прилагат коригиращи действия в духа на постоянно подобряване на процесите.
- ➔ Стандартите и процедурите за безопасност, прилагани в българската авиационна система, съответстват на стандартите на ICAO и изискванията на законодателството на ЕС.
- ➔ Културата за безопасност в българската авиация е на високо ниво. Поддържат се и се развиват високи нива на култура за безопасност, култура на справедливост и култура за докладване на събития.
- ➔ Насърчава се безопасното интегриране на нови технологии в авиационната система при балансиран подход, отчитащ както силните страни, така и ограниченията на човешкия фактор.
- ➔ България е активен партньор в международните организации и форуми, свързани с авиационната безопасност. Страната дава своя принос за общото поддържане на високо ниво на безопасност и насърчава прилагането на мерки, повишаващи безопасността.

## **I.3. Управлението на авиационната безопасност в България като част от глобалния механизъм – международни задължения и сътрудничество**

Съветът на ICAO е приел глобални стандарти и препоръки по отношение на управлението на безопасността. Те са включени в Анекс 19 (Управление на безопасността) към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, подписана в Чикаго на 7 декември 1944 г., и касаят разработването и имплементирането на Национални програми за безопасност (НПБ) и Системи за управление на безопасността в организациите (СУБ). Глобалният план за авиационна безопасност на ICAO (GASP) е създаден с цел подпомагане на координирания процес за повишаване нивото на авиационна безопасност в световен мащаб. Глобалният план се актуализира на всеки три години и се приема от Асамблеята на ICAO. Целта на Глобалния план е да подчертае важността на авиационната безопасност като основен приоритет в гражданското въздухоплаване и да формулира глобално определени ключови цели за безопасност и сфери за работа по отношение на безопасността и да съдейства за постигането на тези цели във всички направления. Глобалният план очертава



регионалните и националните усилия за постигане на необходимото ниво на безопасност и структурите за управление на безопасността.

Европейският план за авиационна безопасност (EPAS), централен компонент от стратегическата визия за авиационна безопасност на Европейската комисия, дефинира основните приоритети за авиационна безопасност и опазване на околната среда, първостепенните рискове за безопасността и други проблеми, които влияят на европейската система за авиационна безопасност и набелязва необходимите мерки за тяхното смекчаване. Предназначен да изпълнява функциите на регионален план за авиационна безопасност на държавите членки на EASA, Европейският план за авиационна безопасност координира и укрепва управлението на безопасността на регионално и национално ниво, така и на ниво авиационна индустрия. Европейският план се изгражда като част от процеса на управление на рисковете за безопасността (SRM) в Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз (EASA). Агенцията координира идентифицирането на ключови рискове, както и създаването и поддържането на портфолио на авиационните рискове на ЕС, в рамките на процеса за управление на рисковете за безопасността (SRM). В този процес чрез различни форуми и експертни групи са включени всички участници в авиационната система, така че целогодишно държавите членки и непосредствените участници в авиационните дейности да участват активно и да влияят на процеса на управление на безопасността на европейско ниво. Мерките, определени в резултат на този процес, се публикуват ежегодно в ново издание на Европейския план за авиационна безопасност и се въвеждат координирано на европейско и национално ниво. ГД ГБА включва мерките, дефинирани в Европейския план по отношение на държавите членки, в Националния план за авиационна безопасност на Република България. Авиационните организации са задължени да обработят, документират и въведат съответно мерките, приложими за тяхната дейност. ГД ГБА въвежда мерките, които са в нейната сфера на компетентност и контролира обработката и въвеждането на мерките от страна на организациите. EASA въвежда мерките от Европейския план, които са в нейната сфера на компетентност, и контролира на годишна база имплементирането чрез Национални планове за безопасност на мерките, приложими към държавите членки.

Националната програма за безопасност на Република България е описание на системно ниво на управлението на безопасността в страната. Отговорностите по отношение на НПБ на Република България и приложенията към нея са дефинирани в Наредба № 376 от 01 април 2021 г. за докладване, анализ и последващи действия във връзка със събития в гражданското въздухоплаване.

#### **I.4. Национално законодателство за осигуряване на безопасност**

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

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

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

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



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

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

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

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

Чикагската конвенция от 07.12.1944 г. е ключово споразумение относно авиационната безопасност в световен мащаб. Приложенията към нея се прилагат в Република България чрез законодателството на ЕС и чрез националното законодателство. Всички основни документи на ICAO са публикувани на интернет страницата на ГД ГВА на адрес: [www.caa.bg](http://www.caa.bg).

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

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

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

**1.4.3.** В областта на гражданското въздухоплаване, наред с Европейското законодателство, у нас се прилага Закон за гражданското въздухоплаване (ЗГВ, посл. изм. 2024 г.), където са описани правилата за надзор на безопасността и основните изисквания към отделните разрешителни режими. ЗГВ дава възможност за разработване и прилагане на по-подробни подзаконовни нормативни документи по различни въпроси на гражданското въздухоплаване, които са на разположение на интернет страницата на ГД ГВА на адрес: [www.caa.bg](http://www.caa.bg)

**1.4.4.** Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета, относно докладване на събития е транспониран в националното законодателство и прилагането му се осъществява чрез подзаконовия нормативен акт Наредба № 376 от 01 април 2021 г. за докладване, анализ и последващи действия във връзка със събития в гражданското въздухоплаване. В допълнение към разпоредбите на ЗГВ и Наредба №376 от 1 Април 2021 г., всички служители на въздухоплавателни организации,



които разполагат с информация по отношение на безопасността за събития при прекъсване на операции, неизправности, грешки и други извънредни ситуации, свързани с експлоатация, поддръжка, ремонт или производство на ВС, експлоатация на летища или аеронавигационно обслужване, са длъжни да уведомят ГД ГВА и Националния борд за РПВВЖТ към МТС, ако такова събитие застрашава безопасността на ВС.

Задължителното докладване на събития се отнася както за български, така и за чуждестранни лица и организации, когато са реализирани на българска територия или във въздушното пространство на Република България. В чл.7 (2) от Регламент № 376/2014 (ЕС) се съдържат разпоредби относно поверителността и използването на информацията. Задълженията по отношение на разследването на авиационни произшествия и инциденти са дефинирани в **Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010 година относно разследването и предотвратяването на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване.**

**1.4.5.** В съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 година за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета се въвежда програмата за перонни инспекции (SAFA/SACA) с цел проверки за съответствие с приложимите стандарти чрез контролни извадки (конкретно ВС, използващо летище в ЕС или в страна, участник в програмата). Програмата обхваща както ВС от трети страни, така и ВС от държави членки на ЕС. В България програмата се въвежда чрез ЗГВ, чл. 16а, т.16. Основната цел на програмата е чрез идентифициране на несъответствия при проверката на конкретно ВС, да се адресират тенденции или по-общообхватни несъответствия в оператора, когато откритите несъответствия насочват към системен проблем (от конкретното към общото). Програмата е важен инструмент за събиране на база данни и обмен на информация, непосредствено свързана с безопасността. Резултатите от програмата се разглеждат и анализират на национално и европейско ниво и се вземат предвид при актуализирането на Националния и съответно Европейския план за безопасност.

Друг документ от изключителна важност за авиационната безопасност е **Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2005 година за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността, и за информиране на пътниците на въздушния транспорт за самоличността на опериращите въздушни превозвачи.**

## **1.5. Задължения и отговорности на държавата във връзка с безопасността**

ICAO разделя управлението на безопасността на два основни функционални елемента:

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

Националната програма за безопасност на Република България съответства на изискванията на Анекс 19, като са приложени препоръките, дадени в ICAO Doc. 9859.

### **1.5.1. Поделение на отговорностите**



Българските авиационни организации и надзорният орган са отговорни съвместно за безопасността в българското гражданското въздухоплаване, като всеки има своята определена, ясно дефинирана роля. Детайлните изисквания за управление на безопасността се определят за всяка от страните на базата на нормативната уредба. В допълнение, за да бъдат постигнати поставените цели за безопасност на различните нива, са установени и изисквания за координация в процеса на управление на безопасността на европейско и национално ниво. Задължение на всяка държава членка на ЕС е да установи Национална програма за безопасност, на базата на която да дефинира политика за безопасност, цели за безопасност и допустими нива на безопасност и показатели за постигане на безопасност, да създаде необходимата нормативна уредба, да установи механизми за надзор, управление на риска и насърчаване на безопасността и да определи компетентния орган за изпълнение на тези задължения.

Всяка държава членка е задължена и да осигури управление на безопасността на национално ниво чрез въвеждане на Национална програма за безопасност и да осъществява нейната координация като част от механизма за управление на безопасността на европейско, регионално и глобално ниво.

Задължение на авиационните организации е да установят и въведат система за управление на безопасността (СУБ) или административна и управленска система, за да гарантират безопасно опериране. Организациите следва, в рамките на обхвата на тяхната система за управление на безопасността, да адресират всяка идентифицирана от тях опасност / заплаха, както и тези, дефинирани в Националния план за авиационна безопасност, които касаят съответните организации, да оценят риска, свързан с тези опасности /заплахи и, ако е необходимо, да предприемат необходимите действия за премахване или намаляване на рисковете до приемливо ниво.

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

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

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

**1.5.3.** МТС е отговорно за подготовката и издаването на национално законодателство и разпоредби във връзка с авиационната безопасност.

Националният борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт (НБРПВВЖТ) е независим специализиран държавен орган към Министерския съвет, който функционира в съответствие с разпоредбите на Анекс 13 към Чикагската конвенция и съгласно чл.3 на Наредба № 13 от 27.01.1999 г. за разследване на авиационни произшествия. В изпълнение на **Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010 година относно разследването и предотвратяването на произшествия и инциденти в гражданското**



**въздухоплаване**, определящ основните принципи, прилагани при разследване на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване, и осигуряване на ефективно независимо разследване, **НБРПВВЖТ** извършва дейности, свързани с предотвратяване на авиационни произшествия и обмен на информация за авиационна безопасност с превантивни цели, като:

- поддържа информационна система с база данни от авиационните произшествия, сериозни инциденти и инциденти;
- организира и контролира технически разследването на авиационни произшествия и сериозни инциденти и подпомага работата на създадените за целта комисии;
- води архив за разследвания и поддържа информационна база данни за авиационни произшествия и сериозни инциденти;
- изготвя и разпространява информационен бюлетин за авиационните произшествия и сериозни инциденти.

Регулаторната система на гражданската авиация у нас и взаимовръзките между отделните структурни звена, пряко ангажирани с осигуряване на безопасността, включват:

- МТС;
- НБРПВВЖТ;
- ГД ГВА;
- Министерство на отбраната и ВВС;
- Министерство на вътрешните работи и ГД Гранична полиция;
- ДП РВД;
- авиационната индустрия, авиационни организации и оператори.

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

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

- контролира гражданското въздухоплаване, гражданските летища и летателни площадки, системи и съоръжения за наземно обслужване, летищните оператори, гражданските въздухоплавателни средства, аеронавигационни съоръжения, свързани с гражданското въздухоплаване на територията на страната, независимо от собствеността им;
- контролира действията на всички физически и юридически лица във връзка със сигурността и безопасността;
- поддържа система за задължително и доброволно докладване на авиационни събития.
- разследва инциденти с въздухоплавателни средства в страната или разпорежда разследването да се извърши от въздушния превозвач, авиационния оператор, летищния оператор или ръководството на въздушното движение, имащи отношение към инцидента;
- контролира спазването на всички законови и подзаконови нормативни актове, като издава задължителни предписания за всички случаи, които са предвидени от закона, с цел осигуряване на безопасност;
- предлага за издаване от Министъра на транспорта и съобщенията на подзаконови актове в областта на гражданското въздухоплаване във връзка със сигурността и безопасността.



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

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

**1.5.6.** Главният директор на ГД ГВА е отговорен за въвеждането и надзора по изпълнението на Националната програма по безопасност, като осигурява всички необходими ресурси (човешки, финансови и др.) за осигуряване на безопасността. Националната програма по безопасност и допълненията към нея се оценяват веднъж годишно и при необходимост се актуализират. Главният директор на ГД ГВА одобрява предложените изменения на програмата и ги предлага за утвърждаване от Министъра на транспорта и съобщенията.

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

- Чрез анализ на законодателството се определя необходимостта от разработване и приемане на национални нормативни закони и подзаконов нормативни актове в областта на безопасността. Всички нормативни актове, регламентиращи гражданското въздухоплаване у нас могат да се намерят на страницата на ГД ГВА в Интернет.
- Обучение на персонала, ангажиран с надзорните функции за осигуряване на безопасност, по прилагане на системата за управление на безопасността (СУБ). Във връзка с горното, инспекторите от ГД ГВА, имащи надзорни и контролни функции, са преминали подготовка по СУБ в оторизирани центрове за обучение или прямо приемливи и утвърдени програми за обучение.
- Развитие на Системите за управление на безопасността на всички въздухоплавателни организации, като се разработят регулаторни документи, които включват изисквания за въвеждане на СУБ от всички организации, предоставящи авиационни услуги, както и инструктивни, консултативни и информационни материали.
- Ревизиране изпълнението на политиката на държавата по отношение прилагане на системния подход от страна на ГД ГВА за осигуряване на безопасност. Настоящата политика по изпълнение на стандартите за безопасност следва изискванията на ICAO, EASA, Eurocontrol.

## **I.6 Разследване на авиационни произшествия и инциденти**

В Република България разследването на авиационни произшествия и сериозни инциденти се осъществява от Националния борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт (НБРПВВЖТ), като по този начин е гарантирана независимостта на разследването от националния надзорен и контролен орган.



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

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

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

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

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

**1.6.3.** Разследването е процес, провеждан с цел предотвратяване на авиационни произшествия, който включва събиране и анализ на информация, подготовка на заключения, включително установяване на причините и изработване на препоръки за осигуряване на безопасност.

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

Всеки инцидент се разследва от въздухоплавателните организации в срок от 30 дни. След приключване на разследването, те изпращат в ГД ГВА и НБРПВВЖТ доклад по образец съгласно приложение № 4 на Наредба № 13.

Един от приоритетите на ГД ГВА в тази област е стриктно изискване от всички въздухоплавателни организации да извършват разследването, изготвяне на доклад и своевременното му изпращане в ГД ГВА и НБРПВВЖТ в определените от законодателството срокове, с цел незабавно предприемане на мерки за безопасност и отстраняване на рискови фактори.

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

Принципът на **Just culture policy** (култура на справедливост) се прилага при обработка на данни, съобщения, доклади за произшествия и инциденти така, както е описано в настоящия документ.

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

В процеса на дейността, при откриване на несъответствия със стандартите за безопасност, ГД ГВА може да приложи административни санкции на нарушителите – доставчици на авиационни услуги. Санкциите са определени в ЗГВ, чл.143 и чл.144.

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



- Поддържане приемливо ниво на безопасност чрез прилагане на стандартите, определени в Анексите на ИКАО, Регламентите на ЕС и националните нормативни изисквания.
- Дефиниране и изграждане на Системата за управление на безопасността в гражданското въздухоплаване на Република България;
- Определяне съответствието на СУБ с изискванията на регламентиращите документи и прилагане на последователна политика по отношение спазване на стандартите за безопасност;

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

- Дефиниране и изграждане на Система за управление на безопасността в гражданското въздухоплаване на Република България;
- Създаване на отговорни звена по СУБ в структурите на ГД ГВА, ДП РВД, летищните оператори, организации за обучение, авиационните оператори, организациите за управление поддържането на постоянна летателна годност и организациите за техническо обслужване;
- Разпределение на отговорностите по отношение спазване на стандартите по безопасност между всички лицензирани, сертифицирани или одобрявани субекти в гражданско въздухоплаване на Република България, от една страна, и ГД ГВА от друга, като част от системния подход при управлението на безопасността.

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

- Въвеждане и прилагане стандартите на ИКАО и регламентите, директивите и препоръките на органите на ЕС, действащи в областта на въздушния транспорт, чрез законови и подзаконови нормативни актове.
- Прилагане на разпоредбите и упражняване на ефективен контрол чрез повишаване броя на регулярните и извънредни инспекции, с акцент върху конкретни действия за отстраняване на констатирани недостатъци и несъответствия.
- Постепенно въвеждане и непрекъснато актуализиране на системите за управление на безопасността на организациите, предоставящи авиационни услуги.
- Създаване и поддържане на електронна база данни за всички дейности, отнасящи се до авиационната безопасност, включително и резултатите от инспекциите, с цел предотвратяване и повторемост на авиационни инциденти и произшествия в бъдеще.

#### **1.8. Квалификация и обучение на персонала**

Като част от Системата за управление, ГД ГВА е разработила оперативен модел за управление на професионалната компетентност и квалификация. Моделът дава възможност да се гарантира, че персоналят на ГД ГВА притежава компетенциите и квалификацията, необходими за изпълнение на задълженията си. Разработен и утвърден е план за обучение, който покрива необходимите компетенции. Всяка структурна единица в отделните направления от дейността на ГД ГВА (домейни) е отговорна за поддържането и развитието на професионалната компетентност в съответното направление. ГД ГВА е определила две нива на квалификация и компетентност, приложими към нейния персонал. При наемането на нов инспектор или специалист, особено внимание се отделя на авиационната компетентност на кандидата и пригодността му за заемане на позицията. За инспекторите и специалистите в различните направления се определят и специфични обучителни планове (пътеки) с цел придобиване на квалификацията, необходима за конкретната позиция. Изискванията за базова квалификация определят областите, в които всеки един следва да притежава определено ниво на познания. Извън това, за различните сфери на дейност се изисква



специфична компетентност в зависимост от тясната специализация. Изискванията за базова компетентност например включват познаване на системите за управление на безопасността в авиационните организации и законодателството в съответното авиационно направление. Оперативният модел за професионална компетентност и квалификация покрива определените профили за компетентност, програми и планове за обучение и контрол на тяхното изпълнение. Изискванията за изпълнение на определени задачи са базирани директно на европейските изисквания. Моделът отчита външните и вътрешни квалификационни изисквания за съответните задачи (квалификация / степен, обучение, опит, други познания и умения). Персоналните компетенции се поддържат и развиват постоянно чрез опреснителни и допълнителни обучения. Част от обучителната схема е и т.н. обучение на работното място (on-the-job training), при което опитен инспектор обучава в процеса на работа новопостъпили инспектори. Ръководният персонал е отговорен за постоянното наблюдение на нивото на квалификация на персонала. Компетентността на всеки служител във връзка с изпълнение на неговите задължения се оценява всяка година чрез изготвяне на годишна оценка на изпълнението. При годишната оценка се прави преглед на изпълнение на заложеното в плана за обучение и квалификация на всеки отделен инспектор или специалист и се определя необходимостта от по-нататъшно обучение.

## II. УПРАВЛЕНИЕ НА РИСКА ЗА БЕЗОПАСНОСТТА

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

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

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

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

При изпълнение на контролните си функции по отношение на безопасността и упражняване на постоянен надзор за спазване правилата и поддържане на приемливо ниво на безопасност, ГД ГВА се придържа към стандартите и препоръчителни практики на ICAO и изискванията на EASA за хармонизиране на правилата за безопасност и поддържане на Системите за безопасност, базирана на управление на риска за безопасността.

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

От 31.12.2020 г. за операторите на беспилотни летателни системи (БЛС) съществува изискване за регистрация. Считано от тази дата, дистанционно управляващите пилоти също полагат онлайн теоретичен изпит, за да демонстрират познанията си. За изпълнение на високорискови дейности, дистанционно управляващите пилоти подлежат на допълнителен теоретичен изпит. Ако операторът на БЛС оперира в т.н. „специфична“ категория, операторът



следва, в зависимост от естеството на дейността си, да изпрати декларация, кандидатства за разрешение за експлоатация или да кандидатства за Удостоверение за оператор на лека БЛС.

## **2.1. Приемливо ниво на безопасност и изисквания към системата за управление на безопасността на организациите**

Системата за управление на безопасността (СУБ) е систематична рамка за идентифициране на опасности / заплахи, свързани с операциите на организацията, за управление на рисковете за безопасността и за осигуряване и насърчаване на безопасността. Организациите трябва да установят политика за безопасност, административни структури и отговорности, процедури за управление на безопасността, включително за управление на риска, и процедури за непрекъснато наблюдение на нивата на безопасност и за подобряване на работата на системите за управление. СУБ следва да бъде в съответствие с изискванията и съвместима с оперативната среда на организацията. ГДГВА оценява функционирането и ефективността на СУБ на оператора като част от процеса на одобрение и сертификация. Изискванията по отношение на СУБ, приложими към въздухоплавателните организации в Република България, се съдържат в стандартите на ICAO (Анекс 19) и европейските регламенти. Тези изисквания се прилагат за организациите за обучение, авиационните оператори, организациите за техническо обслужване и за поддържане на постоянна летателна годност, доставчиците на аеронавигационно обслужване, летищните оператори и операторите за наземно обслужване. Освен в Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета, изискванията към СУБ на организациите за наземно обслужване са допълнително определени в ЗГВ.

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

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

**2.1.1.** Изискванията към СУБ на доставчиците на аеронавигационно обслужване се въвеждат през 2005 г. с Регламент (ЕС) 2096/2005. Приложимият към момента Регламент по отношение на ДАНО е Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/373 на Комисията от 1 март 2017 година за определяне на общи изисквания за доставчиците на услуги и надзора при управлението на въздушното движение/аеронавигационното обслужване и други мрежови функции за управление на въздушното движение.

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

**2.1.2.** С цел хармонизиране на изискванията за всички летища и летищни оператори регулациите на EASA, свързани с експлоатацията на летищата, които се прилагат чрез Регламент (ЕС) № 139/2014 на Комисията от 12 февруари 2014 година за определяне на изискванията и административните процедури във връзка с летищата, включват разпоредби съгласно стандартите на ICAO за прилагане на СУБ.

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



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

**2.1.4.** Изискванията за въвеждане на собствена СУБ от организациите за обучение и авиационните оператори се прилагат пряко в България посредством Регламент (ЕС) №1178/2011, Приложение VI, Part-ARA и Приложение VII, Part-ORA. ГД ГВА постоянно контролира процеса по прилагане на Системата за управление на безопасността, съгласно вътрешно-фирмените планове на всяка организация, както и изпълнението на непосредствените задачи по отношение на безопасността.

**2.1.5.** Изискванията за въвеждане на собствена СУБ от организациите за управление поддържането на постоянна летателна годност и организациите за техническо обслужване се прилагат пряко в България посредством Регламент (ЕС) №1321/2014, Part-CAMO и Part-145. ГД ГВА постоянно контролира процеса по прилагане на Системата за управление на безопасността, съгласно вътрешно-фирмените планове на всяка организация, както и изпълнението на непосредствените задачи по отношение на безопасността.

**2.1.6.** Безпилотните летателни системи се експлоатират в съответствие с изискванията на Регламент за изпълнение (ЕС) № 2019/947 на Комисията от 24 май 2019 година относно правилата и процедурите за експлоатация на безпилотни въздухоплавателни средства, приложим от 31.12.2020 г., по отношение на дейностите, извършвани в рамките на клубове по авиомоделизъм се прилагат разпоредбите от началото на 2023 г., а изискванията по отношение на БЛС, използвани в неограничената категория или по силата на декларация за експлоатация за специфичната категория от началото на 2024 г.. Към момента няма специфични изисквания за СУБ във връзка с експлоатацията на БЛС, с изключение на изискванията към операторите на БЛС, притежаващи Удостоверение за оператор на лека БС, като от операторите се изисква да осигурят безопасността на своята дейност, да са наясно с рисковете от тази дейност и, ако е необходимо, да прилагат методи за управление на риска, базирани на оценка на рисковете. Когато определеното ниво на риск е достигнато, операторът следва да стартира процедура за получаване на разрешение или сертификат.

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

При упражняване на контролните си и надзорни функции над всички въздухоплавателни организации, ГД ГВА осъществява постоянен преглед на актуалността и функционирането на Системата за управление на безопасността, като част от сертификационния процес.

## **2.2. Изисквания към Системата за управление на ГД ГВА**

Изискванията за управление на авиационната безопасност на национално ниво са дефинирани не само от ICAO, но и в европейските регулации. Изискванията на ICAO и ЕС са посочени в т. 1.3. -



Управлението на авиационната безопасност в България като част от глобалния механизъм – международни задължения и сътрудничество, и в авиационната правна рамка. Регулаторната рамка на ЕС съдържа изисквания и към администрацията / надзорните органи. В допълнение към изискванията, касаещи дейността на авиационните власти като цяло, изискванията към системите за управление на надзорните органи са определени като отделни, частично припокриващи се задължения, касаещи различните авиационни домейни. Така например Анекс II към Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията, част ARO.GEN, съдържа изисквания към Системата за управление на компетентния орган (ARO.GEN.200), измененията в нея (ARO.GEN.210), съхраняването на записи (ARO.GEN.220) и въвеждането на система за незабавна реакция при проблем с безопасността (ARO.GEN.135). По подобен начин например точка CAMO.B.200 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/1383 на Комисията определя изискванията към Системата за управление на компетентния орган, вкл. процедурите за вътрешен одит и управление на риска. Допустимите средства за съответствие (AMC) и насоки (GM), свързани с прилагането на регулациите включват по-подробни спецификации и инструкции за допустимите средства за постигане на съответствие, като AMC1 CAMO.B.200(a)(5) Система за управление, което определя изискванията по отношение на процеса на управление на риска, който следва да бъде включен в системата за управление на надзорния орган. Националната програма за безопасност на Република България и ГД ГВА представляват част от необходимата система за управление.

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

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

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

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

Съгласно Регламент (ЕС) 376/2014 за събития, всички лица, участващи в авиационни операции (включително и безпилотна авиация), или всяко лице, наето от субект, ангажиран в авиационни операции, и всички лица, изпълняващи задължения, свързани с авиационна безопасност, трябва да докладват на ГД ГВА за всички инциденти, прекъсвания, дефекти, грешки или други извънредни обстоятелства (събития), които са свързани с експлоатацията, поддръжката, ремонта или производството на въздухоплавателни средства, операциите на летището, наземните услуги или аеронавигационните услуги, както и всякакви събития, които застрашават или които, ако не бъде



коригирано или адресирано, би застрашило дадено въздухоплавателно средство, пътниците в него или друго лице.

Задължението за докладване се прилага и за въздухоплавателни средства, посочени в приложение I към Регламента (ЕС) 2018/1139. Служителите на авиационни организации следва да се отчитат предимно съгласно собствената система за управление на безопасността на организацията. Частните пилоти подават докладите си директно в ГД ГВА.

Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1018 на Комисията включва списък със събития, които трябва да бъдат докладвани задължително. В допълнение към тях всяко лице, което узнае за обстоятелство от значение за безопасността на въздухоплаването, може да подаде доброволен доклад, дори ако не подлежи на задължително докладване. Доброволният доклад може да бъде подаден и анонимно. Делегиран регламент (ЕС) 2020/2034 на Комисията допълва Регламента за събитията по отношение на общата европейска схема за класификация на риска.

ГД ГВА е компетентният национален орган, както е посочено в Регламента за събитията.

#### **2.4. Поверителността на информацията за събитията и справедливата култура като елементи на добра култура на безопасност**

ГД ГВА отговаря за поверителността и подходящото обработване на информацията за събития, както е определено в Регламента за събитията, и въвежда получените доклади в базата данни на ЕС за събития (ECCAIRS) без данни за самоличност. България обменя информация с други страни чрез базата данни ECCAIRS съгласно принципите на Just Culture. При обработката на данните, получени чрез докладите за безопасност, се следват принципите на „справедливата култура“; властите няма да предприемат правни действия поради непланирано или неумишлено престъпление, което е станало известно поради спазване на процедурите за докладване на събития, освен в случай на груба небрежност или действие, наказуемо съгласно Наказателния кодекс.

Принципите на справедливата култура гарантират атмосфера на доверие с и между властите и заинтересованите страни, като насърчават хората да докладват информация за безопасността и ги уверяват, че информацията ще бъде обработена по подходящ начин и взета предвид при управлението на безопасността. Организациите нямат право да дискриминират служители, които докладват за инцидент, за който са научили.

Ключът към културата на безопасност е вярата на хората във важността на безопасността, включително опита от безопасни действия и приоритети, които се отразяват в цялата оперативна верига, тяхната собствена организация и всички други участници. Поради това културата на безопасност може да бъде положителна, отрицателна или неутрална. Добрата култура на докладване и културата на справедливост са основни елементи в културата на безопасност на авиационните организации и предпоставка за доброто представяне на техните СУБ.

#### **2.5. Планиране на действията за подобряване на безопасността**

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

ГД ГВА оценява риска при всяко отделно събитие, за което е докладвано, и също така анализира по-широки сценарии и явления. Цялата събрана информация за безопасността се използва за извършване на анализи за идентифициране на значими тенденции в безопасността и фактори, допринасящи за докладваните събития, с оглед функционирането на защитни мерки и бариери за безопасност, както и текущи и предстоящи промени в дейностите или в работната среда. Анализите



се използват също така за наблюдение на показатели за ефективност и показатели за безопасност. Важно значение за безопасността е управлението на собствените дейности на ГД ГВА като компетентен орган, като базирано на ефективността и риска се определят необходимите мерки за безопасност на национално ниво.

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

Планът се преразглежда ежегодно и се публикува след окончателна актуализация.

## **2.6. Идентифициране на опасност/заплаха, оценка и управление на риска за безопасността (ICAO CE-8)**

Управлението на безопасността в българската авиация помага да се гарантира, че безопасността се взема предвид при вземането на решения навсякъде по света. В допълнение се гарантира, че управлението на безопасността в българската авиация е в съответствие с международните изисквания, че политиката и целите на българската авиационна безопасност се прилагат в ежедневните дейности и политики, че сме в състояние да управляваме информация, за да идентифицираме ключови рискове в българската авиация и да предприемем необходимите действия за управление на тези рискове и че управлението на безопасността е систематично, проактивно и способно да реагира бързо, когато е необходимо. Цялата процедура трябва да бъде функционална, ефективна и добре документирана (вижте също раздел - Допустими нива на безопасност и показатели за безопасност). Основните инструменти за оценка на нивото на риска в българската авиация са картината на риска, генерирана от националния процес за управление на риска в авиацията и информацията от профила на оператора, получена чрез оценка на ефективността на системата за управление на авиационните организации. Резултатите засягат Националния план за авиационна безопасност, плановите за надзор и практическите дейности на надзорния орган и се съобщават на въздухоплавателните организации, за да бъдат взети под внимание при управлението на безопасността на организацията. Европейският план за авиационна безопасност (EPAS) описва основните рискове, идентифицирани в авиацията на европейско ниво, както и стратегически цели за безопасност и елементи за действие за постигането им. България включва елементите за действие, насочени към държавите-членки в EPAS, в националния план за авиационна безопасност.

## **III. ОСИГУРЯВАНЕ НА БЕЗОПАСНОСТ В АВИАЦИОННАТА СИСТЕМА**

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

- **Организационен аспект:** Във всяка въздухоплавателна организация, предоставяща авиационни услуги, трябва да действа утвърдена СУБ /SMS/, като дейностите са организирани така, че да снижават вероятностите за реализиране на авиационни произшествия и имат за цел да формират „култура по безопасност” сред персонала.
- **Оценка на аспектите за безопасност:** Системно се анализират предложения за внасяне на промени по оборудването или процедурите, с цел да се предвидят вероятните недостатъци и се намалят последствията от въвеждането на промени.
- **Представяне на данни за опасни случаи:** Чрез системата за анонимно докладване се установява официален ред за докладване или изпращане на информация за опасни събития и други рискови условия.



- **Методи за проявление на опасни фактори:** Всички авиационни оператори въвеждат анонимна система за докладване на опасни фактори, както и такава за доброволно представяне на данни за инциденти. Извършва се перманентно наблюдение за състоянието на безопасността, както и експлоатационни инспекции за оценка.
- **Разследване и анализ на информация за авиационни събития:** При получаване на информация за инциденти и небезопасни условия, от страна на ГД ГВА се предприемат действия за анализ или разследване на инциденти, с цел установяване на приемливо ниво на безопасност.
- **Наблюдение и проследяване на резултатите от предприетите мерки за безопасност:** ГД ГВА и авиационните оператори активно прилагат обратна връзка, относно приключване на предприетите действия за осигуряване на безопасност, като се използват такива методи като мониторинг на тенденциите и провеждане на вътрешни проверки на състоянието на безопасността на полетите.
- **Разпространение на информация по безопасност:** Активно се разпространяват резултати от разследване и анализ на състоянието на безопасността и обмен на вътрешен или външен практически опит в тази област, когато това се изисква от обстоятелствата.
- **Контрол и надзор върху състоянието на безопасността:** Както на национално ниво, така и в самите въздухоплавателни организации се извършва оценка на показателите за безопасност.

### 3.1. Надзор върху състоянието на безопасността

Отговорността за осигуряване на надзор за състоянието на безопасността на въздухоплавателните организации, предоставящи авиационни услуги е разпределена между EASA и националните авиационни власти така, както е описано в глава 2.

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

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

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

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

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

Инспекциите и одитите са метод за наблюдение на дейността на въздухоплавателните организации и оценка на съответствието на системите за управление на безопасността с националните и международни изисквания. Доставчиците на авиационни услуги се одитират регулярно в съответствие с годишния план за одити. В допълнение всички операции, полети и обучения се одитират чрез индивидуални проверки, проверки в полет и обучения, както и по програмите SAFA /SANA / SACA.



ГД ГВА наблюдава поддържането на летателната годност на въздухоплавателните средства съгласно програмата АСАМ, базирана на риска, за да се определи летателната годност на регистрираните въздухоплавателни средства. Програмата включва примерни продуктови инспекции на въздухоплавателни средства. При прегледа на продукта се проверява постигането на нивото на летателна годност съгласно приложимите изисквания с цел идентифициране на дефекти, ако има такива. Всички открити несъответствия се категоризират и се докладват на лицето или организацията, отговорни за летателната годност на даденото въздухоплавателно средство. ГД ГВА в последствие преценява дали предложените коригиращи действия са достатъчни и ги одобрява или изисква допълнителни пояснения и мерки, при необходимост.

Планът за надзор описва подробно областите, организациите или отделни обекти, които ще бъдат одитирани. Одитите се извършват от инспектори, квалифицирани в съответствие с предмета на одита. След приключването му, авиационният субект получава доклад, в който са описани всички констатации и несъответствия. От него се изисква да състави план с коригиращи действия, като се посочат срокове, в които несъответствията ще бъдат отстранени. Този план се одобрява от ГД ГВА и ако е необходимо се изискват допълнителни пояснения. При тези проверки се извършва набиране на информация за техническото състояние на авиационната техника, което служи за обратна връзка при анализ на ефективността на експлоатационната програма.

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

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

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

В случаите на произшествие или сериозен инцидент с гражданско ВС на територията на Република България, териториалните води и обслужваното въздушно пространство, въздухоплавателните организации уведомяват незабавно ГД ГВА и НБРПВВЖТ, чрез използване на най-удобното и бързо средство за връзка.

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

Чрез системата ECCAIRS, Република България обменя информация за безопасността с другите страни-членки на общността. До тази информация имат непрекъснат достъп всички страни-членки на ЕС (само за техните администрации за гражданско въздухоплаване и органите за разследване на авиационни произшествия), ЕК и EASA.

Всички въздухоплавателни организации поддържат система за задължително докладване на събития, застрашаващи безопасността /опасности, дефекти, откази, трудности в експлоатацията и др./, като докладите се изпращат в ГД ГВА и НБРПВВЖТ.

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

В тази връзка и в изпълнение на разпоредбите на Регламент (ЕС) №139/2014 за определяне на изискванията и административните процедури във връзка с летищата е създаден механизъм за



събиране и предаване на информация за събития в следствие на удар/сблъсък на ВС с птици и други диви животни, за включване в базата-данни IBIS (Информационна система на ICAO за събиране на данни за събития от сблъсъци с птици).

Сблъскването с птици се докладва в ГД ГВА и НБРПВВЖТ от ДП РВД, авиационни оператори и летищни оператори по установен образец.

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

Важен източник на информация за безопасността са докладите от разследване на авиационни събития и анализите по безопасност, изготвяни периодично от доставчиците на авиационни услуги. Данните получени от анализите се използват в съответствие с принципите на **"Just culture"**. Отделните компетентни органи се въздържат от предприемане на съдебни действия срещу лицата, които са допуснали неволни грешки, ако информация във връзка с безопасността е достигнала до тях чрез системата за доброволно докладване на събития. Ръководителите на авиационните организации също следват култура на справедливост и се задължават да не дискриминират своите служители така, както е посочено в Регламент (ЕС) 2018/1139.

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

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

ГД ГВА изготвя годишен анализ за състоянието на безопасността в Република България и бюлетин по безопасност, който се разпространява сред всички авиационни субекти. Съгласно националното законодателство се предприемат необходимите мерки за осигуряване поверителност на информацията и неразпространение на конфиденциални данни.

Независимо от класификацията на събитието /авиационно произшествие, сериозен инцидент или инцидент/, имена и лични данни не се записват в поддържаната база-данни.

Постъпилата информация чрез системата за доброволно докладване се предоставя на всички заинтересовани субекти така, че тя да се ползва единствено за подобряване на безопасността. НБРПВВЖТ осъществява контакти с чужди органи за разследване на авиационни събития. При получаване на информация, отнасяща се до български оператори или въздухоплавателни средства с българска регистрация, НБРПВВЖТ незабавно я предоставя на ГД ГВА.

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

Като част от задълженията си като регулаторен орган, ГД ГВА предоставя ръководни материали и информация на авиационната индустрия, частни лица и други засегнати страни за промени в националните правила и международно законодателство по конкретни въпроси в сферата на авиационната безопасност и гражданското въздухоплаване.

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

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

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

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

На уебсайта на ГД ГВА <https://www.caa.bg> е публикувана информация относно принципите за управление на безопасността в българската авиация и различните нейни области, като управление на операциите, базирано на ефективността и риска, национално и международно законодателство и промени в него, и въздействието им върху дейността на организации и частни лица в авиационния сектор.



## Приложение 1 - НАЦИОНАЛЕН ПЛАН ЗА БЕЗОПАСНОСТ

[Национален план за безопасност в гражданското въздухоплаване на Република България, издание 2026](#)