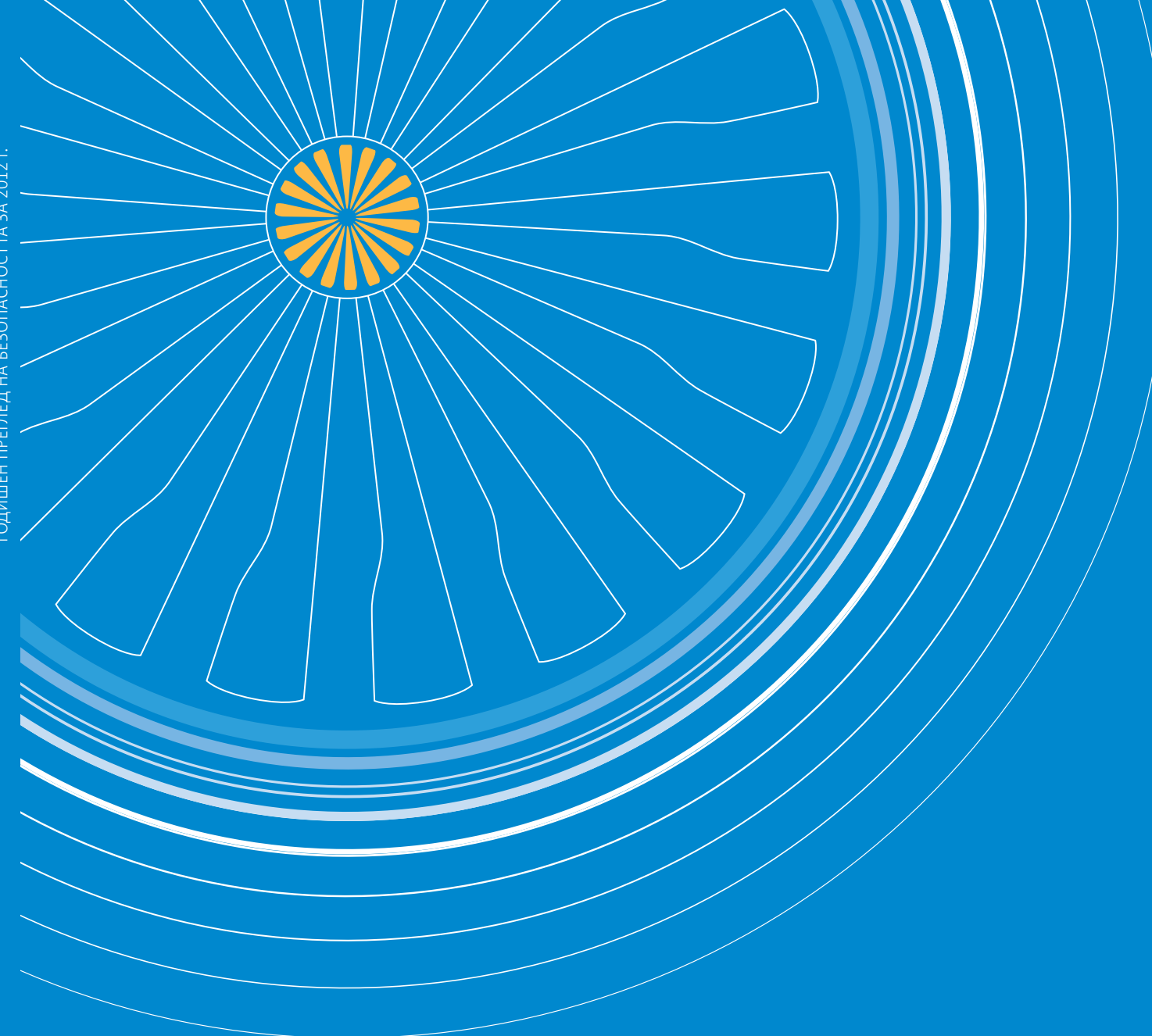




EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY
AGENCE EUROPÉENNE DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE
EUROPÄISCHE AGENTUR FÜR FLUGSICHERHEIT

TO-AA-13-001-BG-C

ГОДИШЕН ПРЕГЛЕД НА БЕЗОПАСНОСТТА ЗА 2012 Г.



EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY
AGENCE EUROPÉENNE DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE
EUROPÄISCHE AGENTUR FÜR FLUGSICHERHEIT

EASA

Годишен преглед на безопасността за 2012 г.



European Aviation Safety Agency
Safety Analysis & Research Department
Postal address
Postfach 101253
50452 Cologne
Germany

Visiting address
Ottoplatz 1
50679 Cologne
Germany

Tel. +49 221 89990-000
Fax +49 221 89990-999
Mail info@easa.europa.eu
Web www.easa.europa.eu

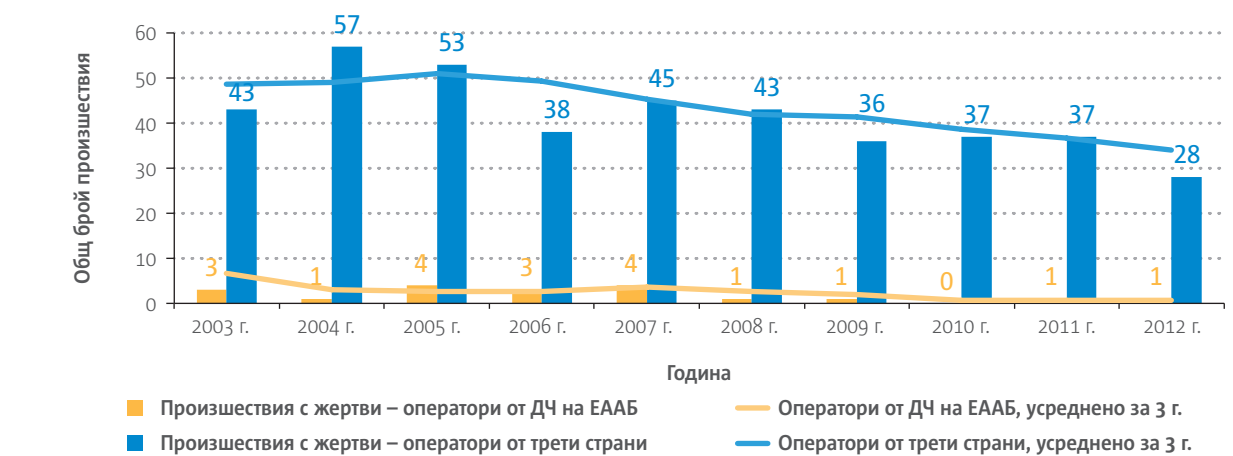
10TH ANNIVERSARY

Преглед на основните факти за 2012 г.

- ▶ Преглед на броя произшествия, произшествия с причинени жертви и жертви в търговския въздушен транспорт за въздухоплавателни средства с МТОМ над 2250 kg, експлоатирани от ДЧ на ЕААБ

Самолети					Вертоleti				
Период	Общ брой произшествия	Произшествия с причинени жертви	Жертви на борда	Жертви на земята	Период	Общ брой произшествия	Произшествия с причинени жертви	Жертви на борда	Жертви на земята
2001-2010 г. (средно)	25,2	3,4	77,8	0,8	2001-2010 г. (средно)	13,2	3,3	17,6	0,7
2011 г.	30	1	6	0	2011 г.	9	3	19	0
2012 г.	34	1	0	1	2012 г.	11	2	8	0

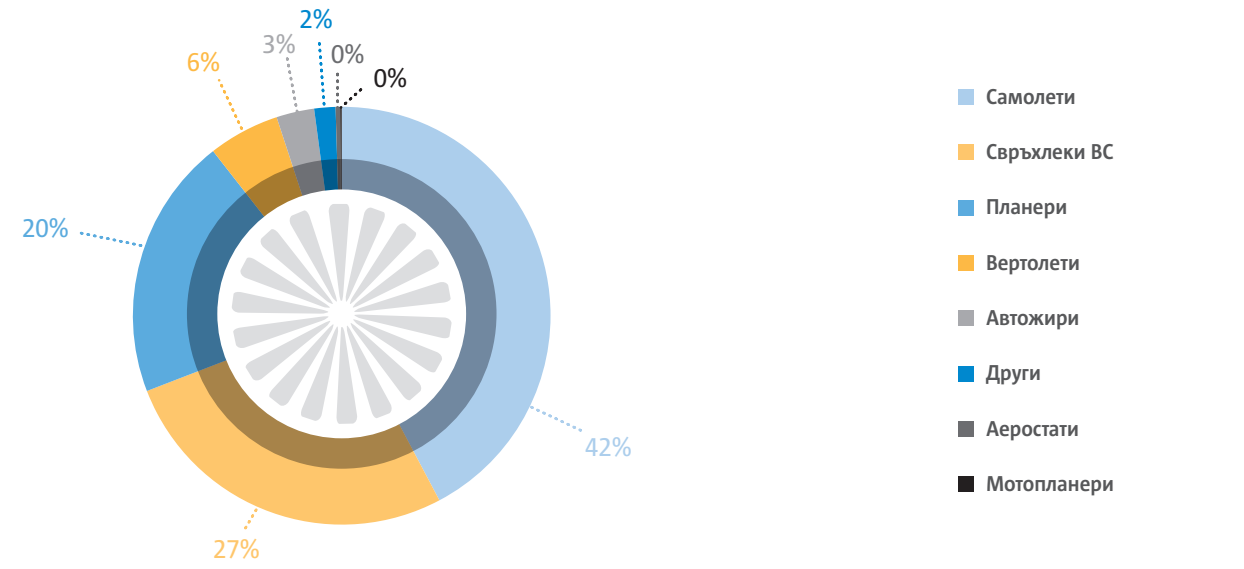
- Брой произшествия с причинени жертви в търговския въздушен транспорт — самолети на оператори от ДЧ на ЕААБ и трети страни, с МТОМ над 2250 kg, 2003—2012 г.



- Брой произшествия с причинени жертви в търговския въздушен транспорт — вертолети на оператори от ДЧ на ЕААБ и трети страни, с МТОМ над 2250 kg, 2003—2012 г.



Дял на произшествията с причинени жертви по категории ВС – произшествия в ДЧ на ЕААБ с ВС под 2250 kg от авиацията с общо предназначение, 2008—2012 г.



Преглед на броя произшествия, произшествия с причинени жертви и жертви по категория ВС и вид операция – всички ВС от авиацията с общо предназначение регистрирани в ДЧ на ЕААБ, с МТОМ под 2250 kg

Категория ВС	Период	Общ брой произшествия	Общ брой произшествия с жертви	Брой жертви на борда	Брой жертви на земята
Аеростати	2007-2011 г. (средно годишно)	11,0	0,4	0,6	0
	2012 г.	12	1	3	0
Дирижабли	2007-2011 г. (средно годишно)	0	0	0	0
	2012 г.	0	0	0	0
Самолети	2007-2011 г. (средно годишно)	486,2	61,8	121,0	1,2
	2012 г.	397	51	108	0
Планери	2007-2011 г. (средно годишно)	238,8	28,6	36	0,2
	2012 г.	215	30	33	0
Автожири	2007-2011 г. (средно годишно)	15,4	4,2	5,0	0,2
	2012 г.	19	4	6	0
Вертолет	2007-2011 г. (средно годишно)	56,2	8,2	18,0	0,6
	2012 г.	37	6	15	1
Свързани ВС	2007-2011 г. (средно годишно)	222,2	38,0	55,4	0,2
	2012 г.	219	39	59	0
Други	2007-2011 г. (средно годишно)	4,8	2,6	3,0	0
	2012 г.	14	1	1	0
Мотопланери	2007-2011 г. (средно годишно)	1,0	0	0	0
	2012 г.	5	1	1	0
Средно общо	2007-2011 г.	1035,6	143,8	239,0	2,4
Общо	2012 г.	918	133	226	1
Промяна (%)	2012 г. спрямо предходния период	-11%	-8%	-5%	-58%



ISBN 978-92-9210-160-2
doi:10.2822/44611
ISSN 1831-2535

Printed in Luxembourg





Годишен преглед на безопасността за **2012 Г.**



EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY
AGENCE EUROPÉENNE DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE
EUROPÄISCHE AGENTUR FÜR FLUGSICHERHEIT

Съдържание

Резюме	4
Глава 1 Въведение	8
Историческа справка	9
Обхват	9
Съдържание на доклада	10
Глава 2 Авиационната безопасност по света	12
Глава 3 Статистически данни за въздушния транспорт в държавите членки на ЕААБ16	
Въведение	17
Полети в районите за полетна информация на ДЧ на ЕААБ	17
Пазарни сегменти	17
Полети, изпълнени от регистрирани в държавите членки на ЕААБ въздухоплавателни средства	19
Движение на пътници и товари	20
Глава 4 Търговски въздушен транспорт	24
Въведение	25
Самолети	25
Вертолетите	29
Аеростати	35
Глава 5 Специализирани авиационни дейности	36
Въведение	37
Произшествия със самолети и вертолетите при специализирани авиационни дейности	37
Други типове въздухоплавателни средства	41
Глава 6 Авиация с общо предназначение	42
Въведение	43
Произшествия в бизнес авиацията	43
Произшествия с ВС с МТОМ над 2250 kg – авиация с общо предназначение	43
Произшествия с ВС с МТОМ под 2250 kg – авиация с общо предназначение	47
Глава 7 Летища	54
Въведение	55
Произшествия и сериозни инциденти на летища	55
Излизане от пистата	57
Сблъсък на земята	58
Произшествия и сериозни инциденти на перона	59
Сблъскване с птици	59

Глава 8 Управление на въздушното движение	62
Въведение	63
Произшествия	63
Събития	64
Коефициенти на събитията	66
Глава 9 Европейски централен регистър	72
Въведение	73
ECR в един поглед	73
Мрежа от анализатори	75
Категории събития и индивидуални събития в ECR	75
Глава 10 Действия на Агенцията, свързани с безопасността	80
Глава 11 Допълнение	82
Допълнение 1 Съкращения и определения	83
Допълнение 2: Списък на фигурите и таблиците	87
Допълнение 3: Списък на произшествията с причинени жертви (2012 г.)	91

Отказ от отговорност

Данните относно произшествията са единствено с цел информация. Взети са от бази данни на Агенцията, съставени от данни на ИКАО, държавите членки на ЕААБ и сектора на въздухоплаването. Те отразяват знанията към момента на съставяне на доклада.

Въпреки че в процеса на подготовка на съдържанието на доклада са положени всички усилия за избягване на грешки, Агенцията не гарантира точността, пълнотата или актуалността на съдържанието. Агенцията не носи отговорност за щети или други искове или искания, отправени в резултат на неточни, недостатъчни или невалидни данни или възникнали вследствие или във връзка с употребата, копирането или изобразяването на съдържанието, доколкото го разрешават европейското и националните законодателства. Информацията в доклада не следва да се тълкува като правен съвет.

Благодарности

Авторите оценяват приноса на държавите членки и изразяват благодарността си към тях за оказаната подкрепа в процеса на работата и по изготвянето на настоящия доклад.

Снимки

Вътрешна корица (от ляво надясно): Airbus SAS, Vasco Morao, Airbus SAS, Thales Alexis Frespuech, Vasco Morao, Daher Socata, Agusta Westland, Photopointcom [TTHALES, DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Airbus SAS, Rolls Royce, Sikorsky/ Страница 4: Vasco Morao/ Страница 8: Agustawestland/ Страница 12: Photopointcom [TTHALES/ Страница 16: Daher Socata/ Страница 24: Airbus/ Страница 36: Sykorsky/ Страница 42: Vasco Morao/ Страница 54: Airbus/ Страница 62: DFS Deutsche Flugsicherung GmbH/ Страница 72: Thales Alexis Frespuech/ Страница 80: RollsRoyce/ Страница 82: Airbus



Резюме

Настоящият годишен преглед на безопасността представя статистически данни за безопасността на въздухоплаването в Европа и по света.

Включената в прегледа информация идва от различни източници, обхващащи данни за произшествия и сериозни инциденти, както и принос от националните въздухоплавателни органи, Eurocontrol, Евросът, Ascend и групата на ИКАО за проучване на показателите за безопасност. Прегледът обхваща периода 2003—2012 г., когато обаче няма достатъчно данни, анализът е ограничен до 2008—2012 г.

В световен мащаб коефициентът на произшествия с причинени жертви за редовни пътнически и товарни полети продължи да намалява, допринасяйки за устойчиво подобряване на авиационната безопасност. Коефициентът на произшествията с причинени жертви в ДЧ на ЕААБ е съпоставим и малко по-нисък от този в Северна Америка.

За десет години в районите за полетна информация на държавите членки (ДЧ) на ЕААБ са изпълнени 105 милиона полети по прибори.

Броят на полетите през 2012 г. е 10,5 милиона, което все още е по-малко от пика от 11,2 милиона годишно през 2008 г. От тях 68% са традиционни редовни полети, 26% са нискобюджетни редовни полети и 6% са чартърни полети. През 2012 г. в ДЧ на ЕААБ са превозени 897 милиона пътници и 14,0 милиона тона товари.

През 2012 г. броят на произшествията с причинени жертви в търговския въздушен транспорт е по-нисък от средния брой за десетилетието.

В периода 2001—2010 г. в търговския въздушен транспорт със самолети има средно по 25 произшествия годишно, в т.ч. 3 произшествия с причинени жертви. През 2012 г. произшествията са 34, от които 1 произшествие с причинени жертви. Произшествието става по време на товарене на ВС и жертвата е наземен оператор. Най-често срещаният вид произшествие е „анормален контакт с пистата“, докато най-често срещаният вид произшествие с причинени жертви е „загуба на контрол в полет“.

В периода 2001—2010 г. в търговския въздушен транспорт с вертолети има средно по 13 произшествия годишно, в т.ч. 3 произшествия с причинени жертви. През 2012 г. произшествията са 11, от които 2 произшествия с причинени жертви. Най-често срещаният вид произшествие е „загуба на контрол в полет“, докато най-често срещаният вид произшествие с причинени жертви е „контролиран полет в терена“.

Броят на произшествията с леки въздухоплавателни средства от авиацията с общо предназначение е намалял с 10% в сравнение с предишния петгодишен период.

Броят на произшествията с причинени жертви е намалял със 7%. Данни за експозицията за тези ВС обаче не са налични, така че не е известно дали дейността на авиацията с общо предназначение е намаляла вследствие на икономическата криза и лошите метеорологични условия през 2012 г.

Все по-рядко се срещат произшествия и сериозни инциденти, свързани с летища в ДЧ на ЕААБ.

През периода 2008—2012 г. на търговски, оборудвани с ILS летища в ДЧ на ЕААБ са станали 15 произшествия и сериозни инциденти, при които летището по някакъв начин е допринесло за събитието. Най-често срещаната категория събитие при произшествията и сериозните инциденти на летище е „излизане от пистата“.

През периода 2008—2012 г. произшествията, свързани с УВД, са 345.

Безопасността на управлението на въздушното движение се анализира, използвайки данни, предоставяни от Eurocontrol и събирани като част от механизма, наречен образец на годишно резюме. Най-често срещаните видове събитие (произшествия, сериозни инциденти и инциденти) са „неразрешено проникване във въздушно пространство“, а процентът докладвани инциденти се е увеличил в периода 2003—2012 г. Броят на сериозните и големите инциденти обаче остава стабилен, което показва, че цялостното увеличение е свързано с докладването.

Европейският централен регистър е централизирана база данни на събитията във връзка с безопасността от всички ДЧ на ЕААБ.

Обемът на информацията в ECR се увеличава всяка година, а през последните 2 години качеството на данните значително се подобри. В края на 2012 г. в ECR са записани общо 664 149 събития. След 2009 г. броят на събитията започна да се стабилизира в рамките на 100 000 до 120 000 събития годишно.



Глава 1

Въведение

Историческа справка

Широко разпространено е мнението, че въздушният транспорт е един от най-безопасните начини на пътуване. Също така той е и най-бързо развиващият се в Европа. С цел постоянно подобряване на авиационната безопасност в Европа ЕААБ и заинтересованите страни наблюдават статистическите данни за авиационна безопасност, за да бъдат наясно както с настоящото състояние, така и с областите за възможно подобряване. Настоящият документ прави преглед на високо ниво на статистическите данни за авиационната безопасност за Европа и в световен мащаб.

ЕААБ го публикува, за да информира обществеността за общото ниво на безопасност в областта на гражданското въздухоплаване. Агенцията представя този преглед ежегодно съгласно член 15, параграф 4 от Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г.

ЕААБ като агенция отговаря за осигуряването на общи стандарти на безопасност в гражданската авиация и защита на околната среда в Европа и по света. Тя е центърът на регламентите, създаващи единен европейски пазар в авиационната индустрия. Отговорностите на Агенцията включват:

- експертни съвети към институциите на ЕС за изготвяне на ново законодателство;
- прилагане и контрол на правила за безопасност, включително инспекции в държавите членки;
- типово сертифициране на въздухоплавателни средства и компоненти, както и одобрение на организации, участващи в проектирането, производството и поддръжката на въздухоплавателни продукти;
- издаване на разрешителни на оператори от трети страни (които не са членки на ЕС);
- анализ и изследвания на безопасността.

Отговорностите на Агенцията нарастват, за да посрещнат нуждите на бързоразвиващия се авиационен сектор. В бъдеще Агенцията ще отговаря и за правилата за безопасност за летищата и системите за управление на въздушното движение.

Обхват

Настоящият годишен преглед на безопасността представя статистически данни за безопасността на въздухоплаването в Европа и по света. Статистическите данни са групирани според вида на операциите, например търговски въздушен транспорт или авиация с общо предназначение, и категорията на ВС, например самолети, вертоleti и планери.

Включената в прегледа информация идва от различни източници:

- данните за произшествия и сериозни инциденти за повечето категории въздухоплавателни средства се предоставят от Отдела по анализ и изследване на безопасността на ЕААБ;

- информация за произшествия с ВС с МТОМ под 2250 kg се предоставя от държавите членки на ЕААБ;
- Eurocontrol предоставя информацията за УВД;
- статистическите данни за въздушния транспорт се предоставят от Eurocontrol и от Евростат;
- Ascend предоставя информация за експозицията за търговския въздушен транспорт.

Както при всички източници на информация, тя подлежи на незначителни промени във времето, тъй като се добавя още информация, която може да изисква прекатегоризиране на произшествие или сериозен инцидент. Поради това е възможно стойностите, представени в годишния преглед на безопасността за 2012 г., да са малко по-различни от представените през предходните години.

В настоящия преглед понятията „Европа“ и „държави членки на ЕААБ“ означават 27-те държави членки на ЕС, плюс Исландия, Лихтенщайн, Норвегия и Швейцария. За операциите в търговския въздушен транспорт регионът е определен въз основа на държавата на оператора, чието въздухоплавателно средство е претърпяло произшествие, докато за всички останали операции се използва държавата на регистрация.

Стойностите, представени в прегледа, са на високо ниво и не съдържат статистически тестове. Това е така, защото целта на документа е да представи елементарен преглед на безопасността на въздухоплаването в Европа и по света и неговото предназначение не е да бъде сложен технически документ. Въпреки това представените стойности могат да се използват като референтни и читателите се приканват да ги използват за прилагане на свои собствени тестове и за формулирането на заключения от тях.

Съдържание на доклада

Целта на годишния преглед на безопасността е да обхване всички аспекти на авиацията в рамките на компетенциите на ЕААБ. Затова документът е разделен на следните глави: „Авиационната безопасност по света“, „Статистически данни за въздушния транспорт в ДЧ на ЕААБ“, „Търговски въздушен транспорт“, „Специализирани авиационни дейности“, „Авиация с общо предназначение“, „Летища“, „Управление на въздушното движение“ и „Европейски централен регистър“.

Както и при предишната версия на прегледа, вече не се представя конкретна информация, свързана с дейностите на Агенцията в областта на безопасността. В момента тази информация се представя в Европейския план за авиационна безопасност (EASp), който може да бъде намерен на адрес: <http://EASA.europa.eu/sms/>

Списък на съкращенията и определенията е представен в допълнение 1. В допълнение 2 е представен списък на фигурите и таблиците, а в допълнение 3 — списък на произшествията с причинени жертви при търговския въздушен транспорт в световен мащаб през 2012 г.



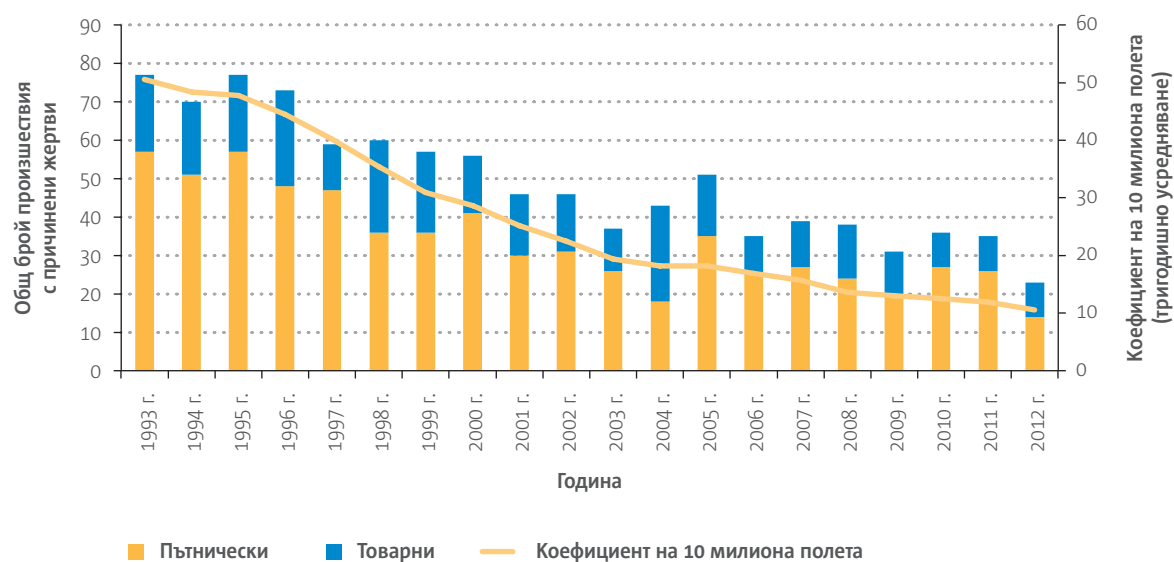
Глава 2

Авиационната
безопасност
по света

В настоящата глава е представена информация относно коефициентът на произшествия с причинени жертви в световен мащаб за редовни пътнически и товарни полети със самолети с максимална сертифицирана излетна маса (МТОМ) над 2250 kg. Случаите на незаконна намеса не са включени в тези стойности.

На фигура 1 са показани общият брой и коефициентът на произшествия с причинени жертви на 10 милиона полета (пътнически и товарни) за всяка година в периода 1993—2012 г. Може да се види, че през 20-годишния период се наблюдава значително намаляване на броя и коефициента на произшествията с причинени жертви.

► **Фигура 1:** Общ брой и коефициент на произшествия с причинени жертви на 10 милиона полета годишно по света (1993—2012 г., редовни пътнически и товарни полети)



На фигура 2 е показан коефициентът на произшествия с причинени жертви по световни региони, използвайки определените с таксономията на ECCAIRS региони.

► **Фигура 2:** Коефициент на произшествия с причинени жертви на 10 милиона полета по световни региони (2003–2012 г., редовни пътнически и товарни полети)





Глава 3

Статистически данни
за въздушния
транспорт
в държавите членки
на ЕААБ

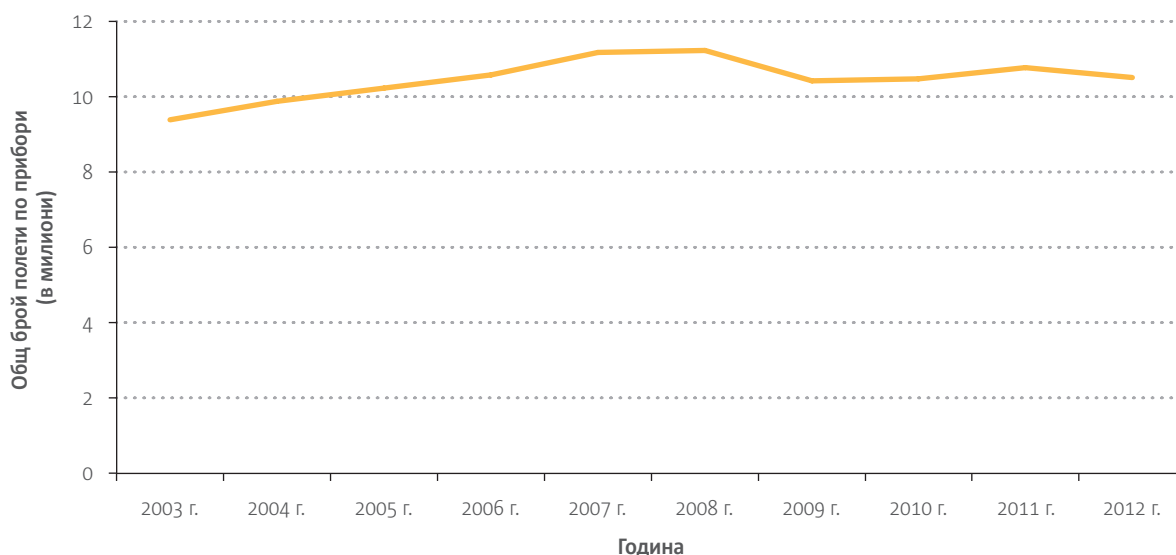
Въведение

В настоящата глава се прави преглед на въздушния транспорт и превозваните пътници и товари в държавите членки (ДЧ) на ЕААБ. Информацията за въздушния транспорт произхожда от Службата за статистически данни и прогнозиране на Eurocontrol (STATFOR) и изключва Лихтенщайн, който няма район за полетна информация. Информация за пътниците и товарите е взета от Евростат и е публикувана в интернет. Периодите за представената информация са различни поради различното наличие на изходните данни.

Полети в районите за полетна информация на ДЧ на ЕААБ

В периода 2003—2012 г. в районите за полетна информация на ДЧ на ЕААБ са изпълнени приблизително 105 милиона полети по прибори (IFR). На фигура 3 е показан общият брой полети годишно. Видно е, че броят на полетите годишно се стабилизира след намалението в периода 2008—2009 г. През 2012 г. са изпълнени 10,5 милиона полета по прибори в сравнение с 11,2 милиона през 2008 г.

► **Фигура 3:** Общ брой полети по прибори годишно в ДЧ на ЕААБ, 2003—2012 г.

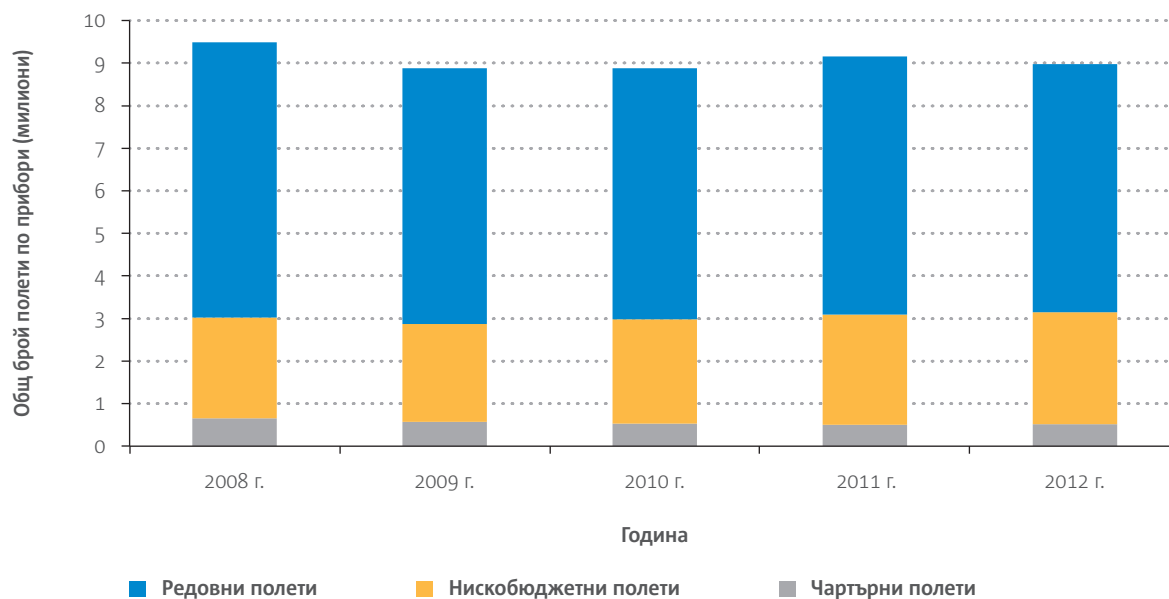


Пазарни сегменти

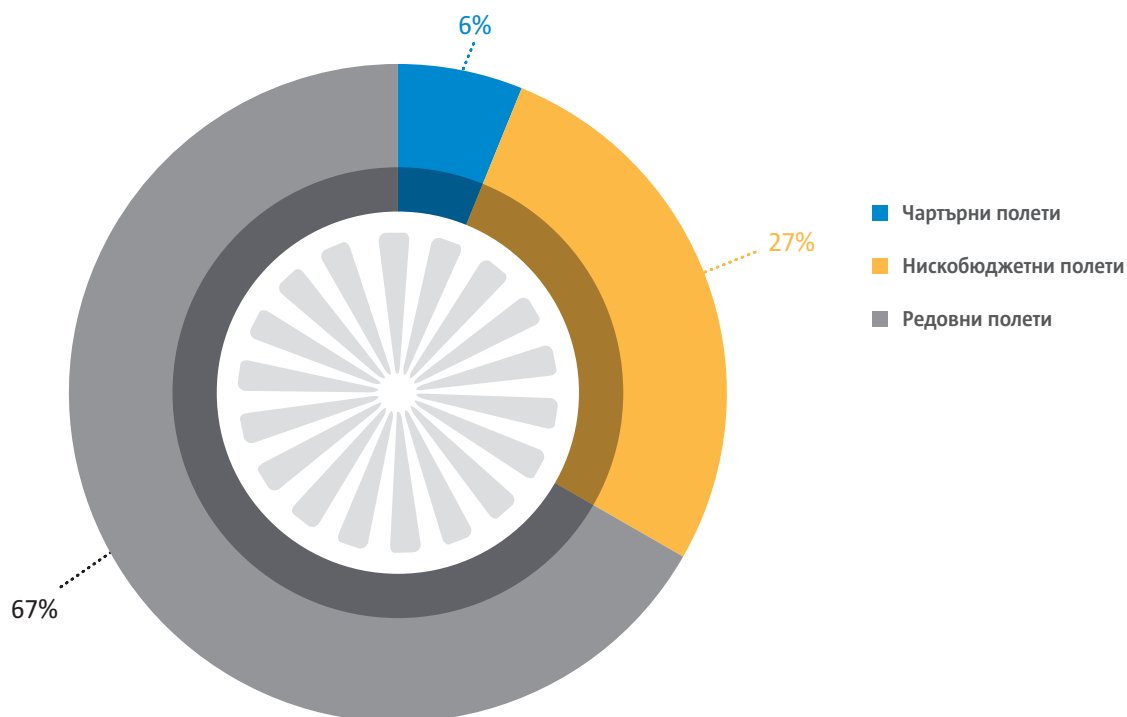
Броят полети годишно по пазарни сегменти е показан на фигура 4 за петгодишния период 2008—2012 г. включително, обхващащи нискобюджетни, редовни и чартърни полети, но изключвайки други видове полети. При нискобюджетните полети се наблюдава известен ръст между 2008 г. и 2012 г., като

от 2,4 милиона полети през 2008 г. те нарастват на 2,6 милиона през 2012 г. — 11% увеличение. Броят на полетите във всеки сектор е показан на фигура 5: От полетите 67% са традиционни редовни полети, 27% са нискобюджетни редовни полети и 6% чартърни полети.

► **Фигура 4:** Общ брой полети по прибори годишно в ДЧ на ЕААБ по пазарни сегменти, 2008—2012 г.



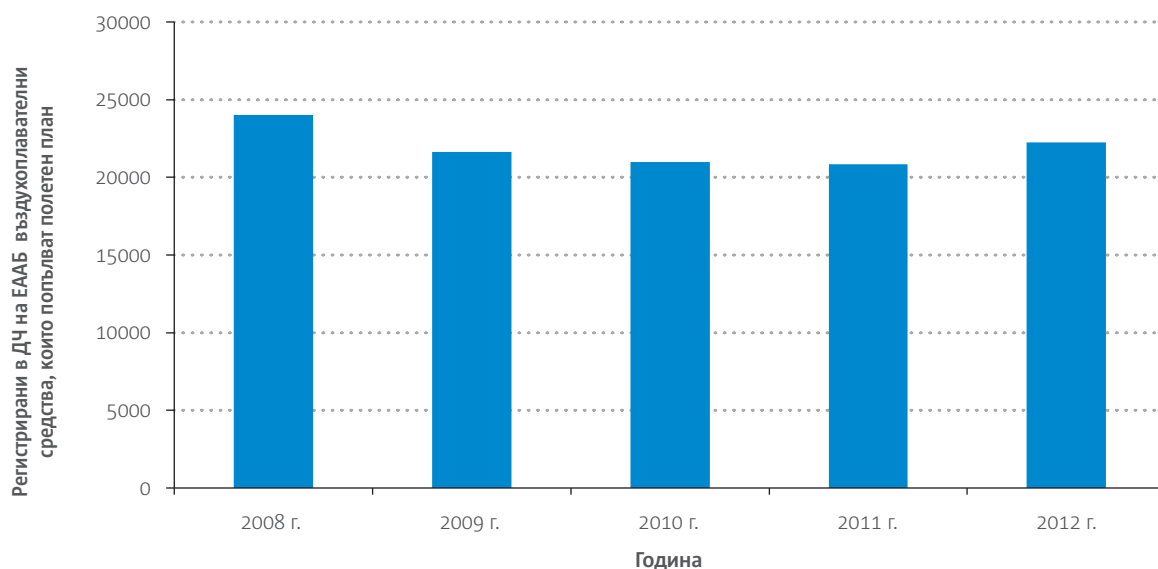
► **Фигура 5:** Брой полети във всеки пазарен сегмент, 2008—2012 г.



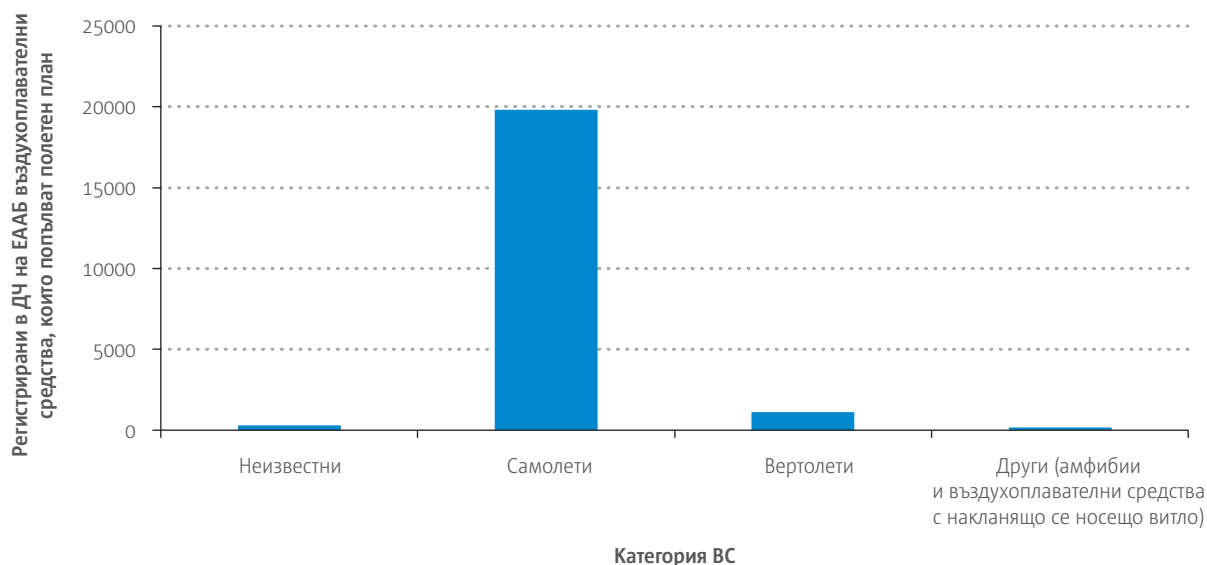
Полети, изпълнени от регистрирани в държавите членки на ЕААБ въздухоплавателни средства

Типовете въздухоплавателни средства, които попълват полетен план, се регистрират от Централното бюро за управление на трафика на Eurocontrol и информацията е използвана по-долу, за да се покажат броят и типовете, регистрирани в ДЧ на ЕААБ въздухоплавателни средства, експлоатирани в европейското въздушно пространство.

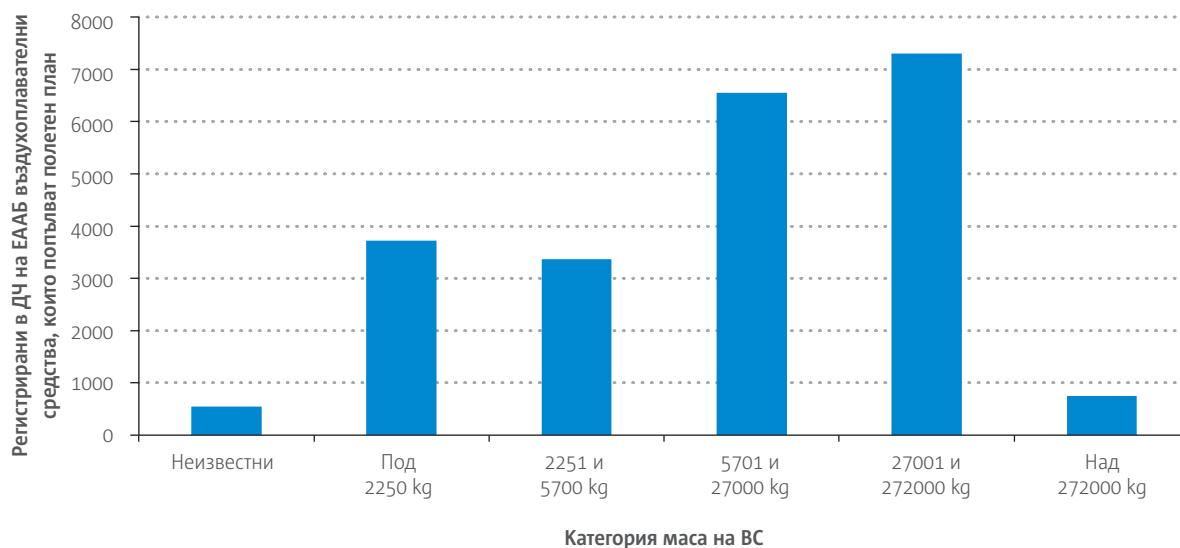
► **Фигура 6:** Брой регистрирани в ДЧ на ЕААБ въздухоплавателни средства, които попълват полетен план, 2008—2012 г.



► **Фигура 7:** Брой регистрирани в ДЧ на ЕААБ въздухоплавателни средства по категория ВС, които попълват полетен план, 2008—2012 г.



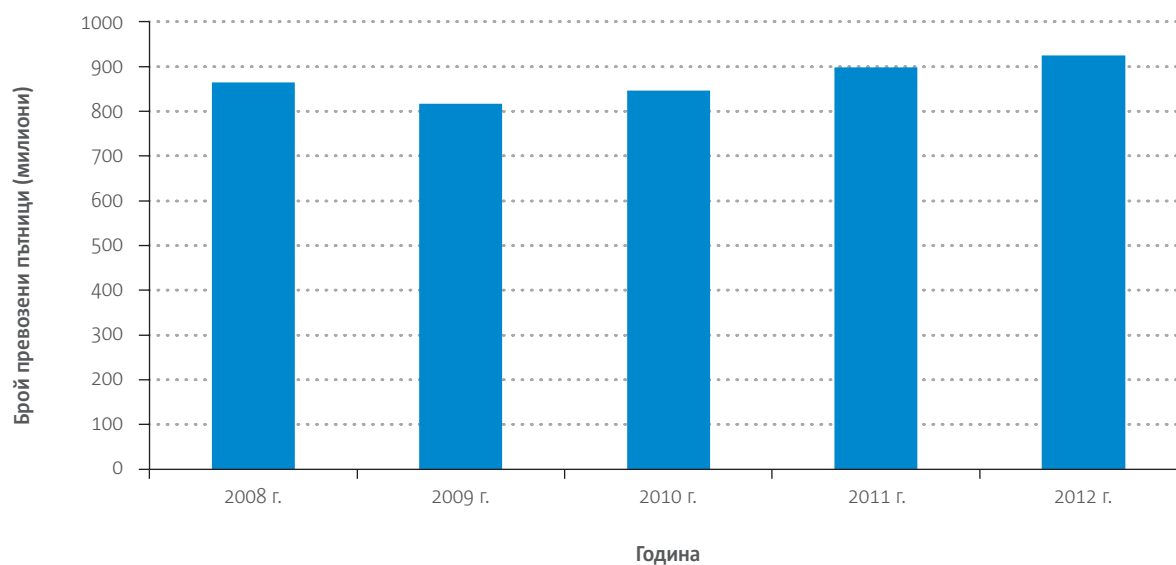
► **Фигура 8:** Брой регистрирани в ДЧ на ЕААБ въздухоплавателни средства по категория маса на ВС, които попълват полетен план, 2008—2012 г.



Движение на пътници и товари

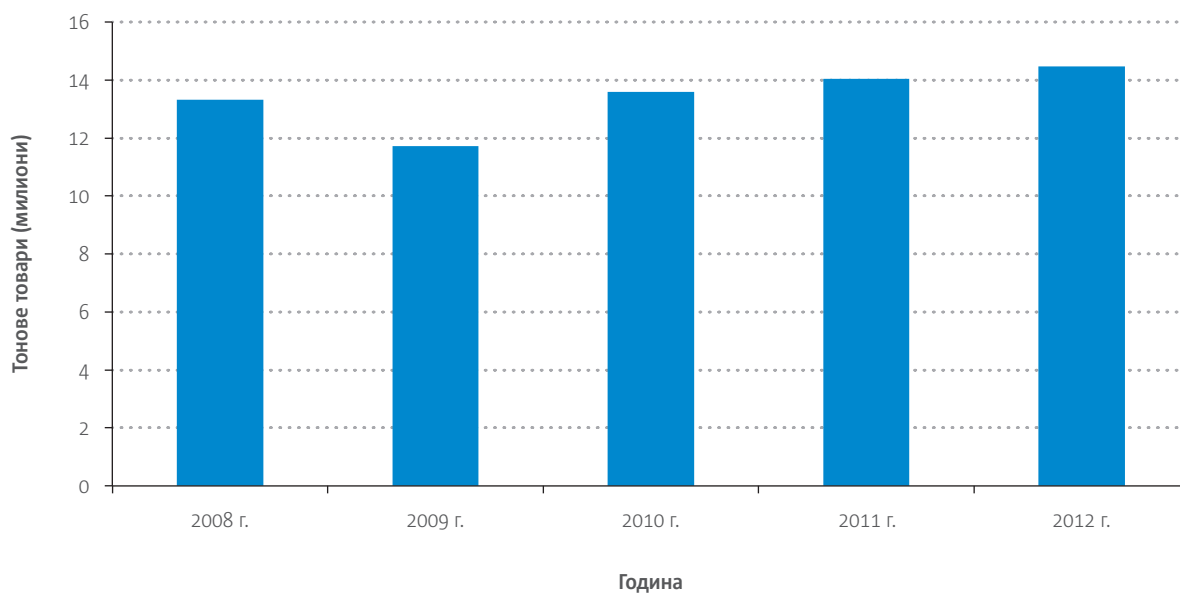
В този раздел е показан броят на пътниците и количеството товари, превозени в ДЧ на ЕААБ в периода 2008—2012 г., информацията е взета от Евростат. През петгодишния период в ДЧ на ЕААБ са превозени приблизително 4,4 милиарда пътници. Общият брой на пътниците, превозени в ДЧ на ЕААБ по години, е показан на фигура 9.

► **Фигура 9:** Общ брой пътници, превозени годишно в ДЧ на ЕААБ, 2008—2012 г.



Количеството товари, превозени годишно в периода 2008—2012 г., е показано на фигура 10. През петгодишния период в ДЧ на ЕААБ са превозени приблизително 67,1 милиона тона товари.

► **Фигура 10:** Тонове товари, превозени годишно в ДЧ на ЕААБ, 2008—2012 г.



На фигура 11 и фигура 12 са представени карти, показващи броя на пътниците и количеството товари, превозени във всяка ДЧ на ЕААБ в периода 2008—2012 г.

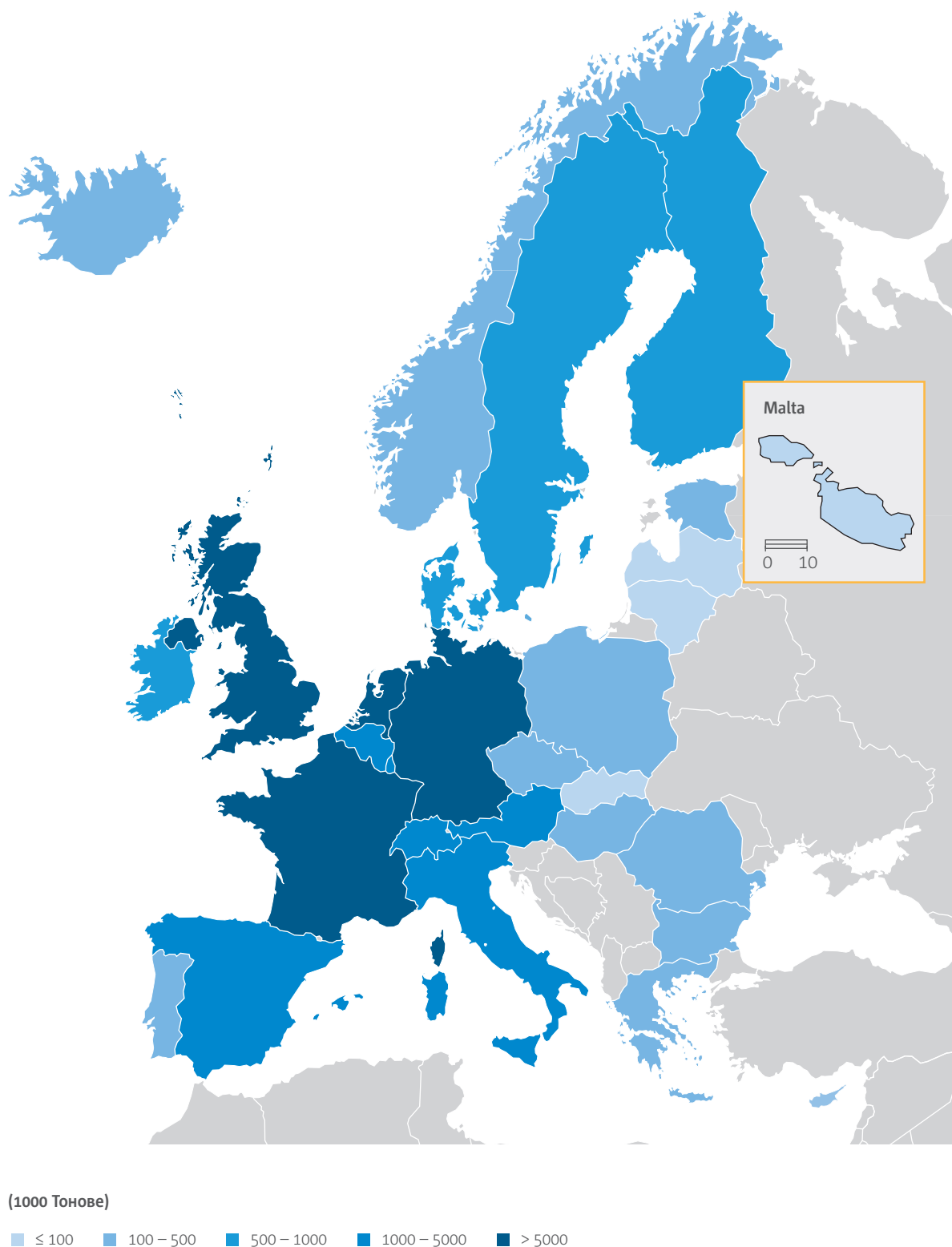
► **Фигура 11:** Брой превозени пътници по страни, 2008—2012 г.



(милион превозени)

■ ≤ 200 ■ 200 – 400 ■ 400 – 600 ■ 600 – 800 ■ > 800

■ **Фигура 12:** Тонове превозени товари по страни, 2008—2012 г.





Глава 4

Търговски въздушен
транспорт

Въведение

Операциите на търговския въздушен транспорт (CAT), анализирани в настоящата глава, включват превоз на пътници, товари или поща срещу възнаграждение или под наем, както и полети за пребазиране/позициониране. Произшествията с ВС са сумирани по държавата, в която е регистриран операторът на съответното ВС. Произшествията и произшествията със смъртни случаи са идентифицирани като такива въз основа на дефиницията, дадена в приложение 13 на ИКАО „Разследване на произшествия и инциденти с въздухоплавателни средства“. Първият раздел на настоящата глава се занимава със самолети с максимална сертифицирана излетна маса (МТОМ) над 2250 kg, вторият — с вертолети, а последният — с аеростати.

Самолети

През 2012 г. има едно произшествие с жертви, включващо самолет, експлоатиран в държава членка на ЕААБ (ДЧ на ЕААБ). Това се случи през ноември 2012 г., когато наземен оператор е затиснат между вратата на багажното отделение на Airbus A320 и машината за товарене на багаж по време на качването на борда на ВС на летище Рим/Фиумичино. В Таблица 1 е показано, че броят на произшествията с причинени жертви и броят на жертвите през 2012 г. е под средния за предишното десетилетие. 34-те произшествия през 2012 г. представляват малко увеличение в сравнение с 30-те през 2011 г. Те са малко повече и от средния брой за предишното десетилетие (25). През 2012 г. няма жертви на борда при произшествия с ВС на оператори от ДЧ на ЕААБ.

► **Таблица 1:** Преглед на общия брой произшествия, произшествия с причинени жертви и жертви за самолети с МТОМ над 2250 kg, с оператори от ДЧ на ЕААБ

Период	Общ брой произшествия	Общ брой произшествия с жертви	Брой жертви на борда	Брой жертви на земята
2001-2010 г. (средно)	25,2	3,4	77,8	0,8
2011 г.	30	1	6	0
2012 г.	34	1	0	1

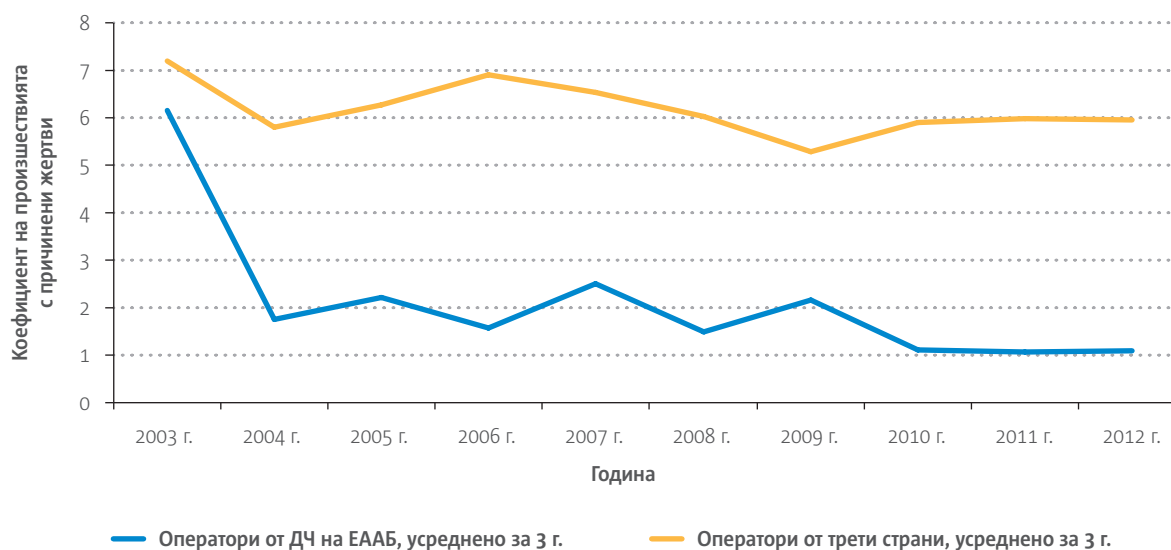
Фигура 13 показва, че броят на произшествията с причинени жертви със самолети, експлоатирани от ДЧ на ЕААБ, е намалял през последното десетилетие. След 2007 г. няма година с повече от едно произшествие с причинени жертви със самолети, експлоатирани от ДЧ на ЕААБ. За операторите от държави, които не са членки на ЕААБ (оператори от трети страни), има допълнително понижение на броя на произшествията с причинени жертви от 37 през 2011 г. на 28 през 2012 г.

- **Фигура 13:** Брой произшествия с причинени жертви при търговския въздушен транспорт — самолети на оператори от ДЧ на ЕААБ и трети страни, с МТОМ над 2250 kg, 2003—2012 г.



Фигура 14 показва, че коефициентите на произшествия с причинени жертви за самолети, експлоатирани както от ДЧ на ЕААБ, така и от трети страни, остават на едно и също ниво през последните 3 години. За операторите от ДЧ на ЕААБ това показва, че исторически niskият коефициент на произшествия с причинени жертви се запазва след значителното намаление в периода 2003—2004 г. Коефициентите на произшествия с причинени жертви се установяват, като се сравнява броят на произшествията с причинени жертви при пътнически редовни полети с броя на изпълнените полети.

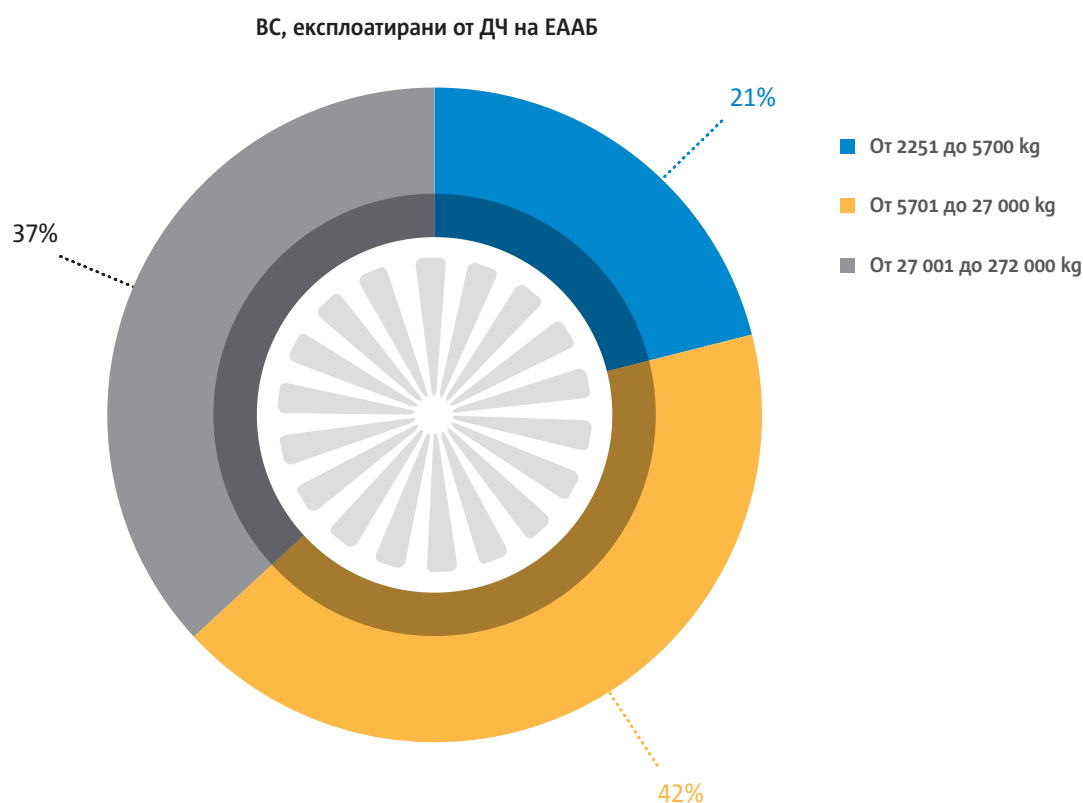
- **Фигура 14:** Коефициент на произшествията с причинени жертви при редовни пътнически операции — самолети на оператори от ДЧ на ЕААБ и трети страни, с МТОМ над 2250 kg, 2003—2012 г.



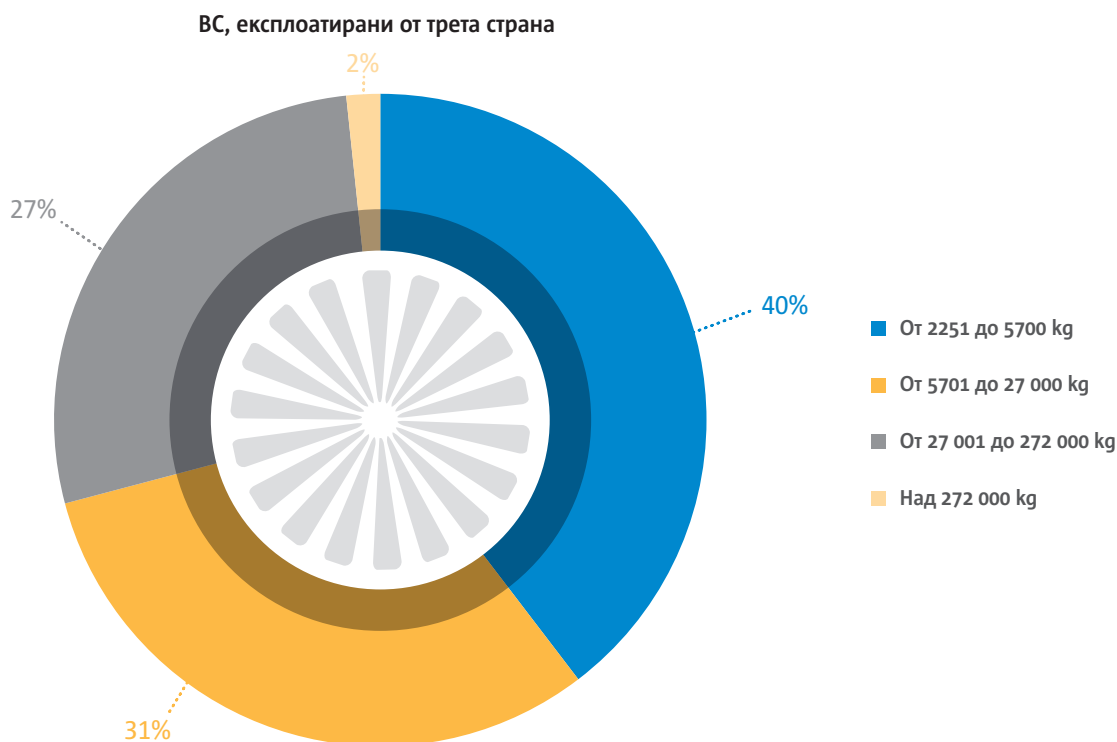
Произшествия с причинени жертви по категории маса на ВС

На фигура 15 е показано разпределението на произшествията с причинени жертви по категории маса на ВС за оператори, регистрирани в ДЧ на ЕААБ и за оператори, регистрирани в трети страни. За ВС на оператори от ДЧ на ЕААБ тя показва, че 42% от произшествията с причинени жертви са с ВС с маса между 5701 kg и 27 000 kg, 37% — между 27 001 kg и 272 000 kg, а 21% — между 2251 и 5700 kg. Положението при ВС на оператори от трети страни е малко по-различно, като най-голям дял имат ВС с маса между 2251 и 5700 kg. По-голямата част от ВС с реактивни двигатели принадлежи към категория маса от 27 001 kg до 272 000 kg. По-малките ВС с реактивни двигатели и повечето ВС с турбовитлови двигатели принадлежат към категория маса от 5701 kg до 27 000 kg, а леките ВС с турбовитлови двигатели обикновено са в категорията маса от 2251 до 5700 kg.

► **Фигура 15:** Дял на произшествията с причинени жертви по категории маса на ВС в търговския въздушен транспорт — самолети на оператори от ДЧ на ЕААБ, с МТОМ над 2250 kg, 2003—2012 г.



► **Фигура 16:** Дял на произшествията с причинени жертви по категории маса на ВС в търговския въздушен транспорт — самолети на оператори от трети страни, с МТОМ над 2250 kg, 2003—2012 г.

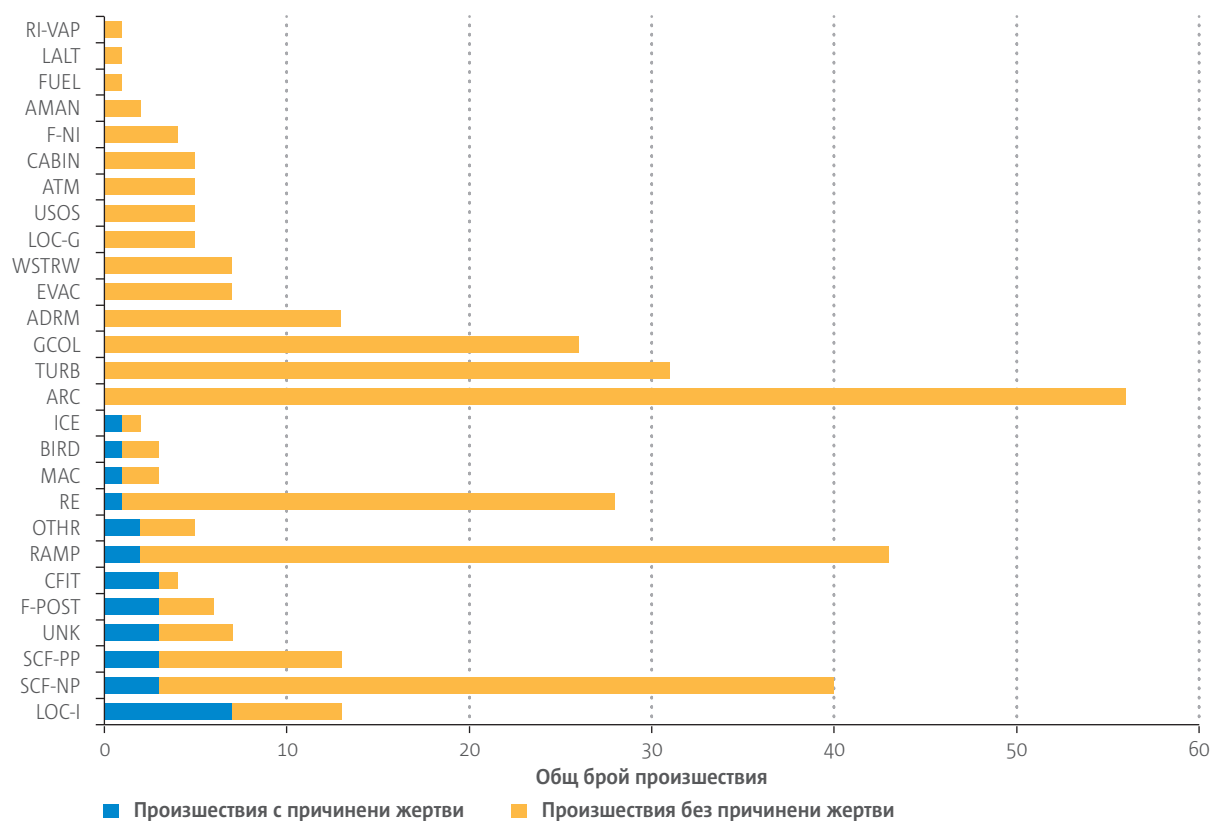


Категории произшествия

Отнасянето на произшествията към една или повече категории събития подпомага идентифицирането на специфични проблеми на безопасността. Произшествията със и без причинени жертви с ВС на оператори от ДЧ на ЕААБ се класифицират в съответните категории произшествия въз основа на дефинициите, разработени от екипа за единна таксономия (CICTT) към ИКАО. Екипът CICTT разработи единна таксономия за класифициране на събитията, предназначена за системите за докладване на произшествия и инциденти. Допълнителна информация за използваните категории произшествия са представени в допълнение 1: Определения и съкращения. Едно произшествие може да попадне в повече от една категория в зависимост от броя на факторите, допринасящи за възникването му.

На фигура 17 е дадена подробна информация за категориите произшествия с най-голям брой произшествия с причинени жертви и без причинени жертви през десетилетието 2003—2012 г. Най-голям брой произшествия с причинени жертви (общо 7) се отнасят към категорията „Загуба на контрол в полет“ (LOC-I), която включва кратковременна или пълна загуба на контрол върху въздухоплавателното средство от страна на полетния екипаж. Тази загуба на контрол може да се дължи на влошени характеристики на въздухоплавателното средство или на това, че е експлоатирано извън възможностите за контрол. В периода 2003—2012 г. броят произшествия с причинени жертви (3) е същият за категориите „Отказ или неизправност на система/компонент (несвързани с двигател)“ (SCF-NP), „Отказ или неизправност на система/компонент (свързани с двигател)“ (SCF-PP), „Неизвестни“ (UNK), „Огън/дим (с последствия)“ (F-POST) и „Контролиран полет в терена“ (CFIT). Най-голям брой произшествия без причинени жертви се отнасят към категорията „Анормален контакт с пистата“ (ARC), която включва продължителни, кратки или твърди кацания, както и докосване на пистата с опашката или крилото на ВС по време на излитане или кацане.

► **Фигура 17:** Категории събития за произшествия с причинени жертви и без причинени жертви в търговския въздушен транспорт – в ДЧ на ЕААБ със самолети над 2250 kg (2003—2012 г.)



Вертолетите

В тази част е представен преглед на произшествията при операции с вертолетите на търговския въздушен транспорт. Освен ако не е отбелязано друго, представената информация обхваща всички категории маса. Това представлява промяна в сравнение с предишната версия на годишния преглед на безопасността, който включваше само ВС с МТОМ над 2250 kg.

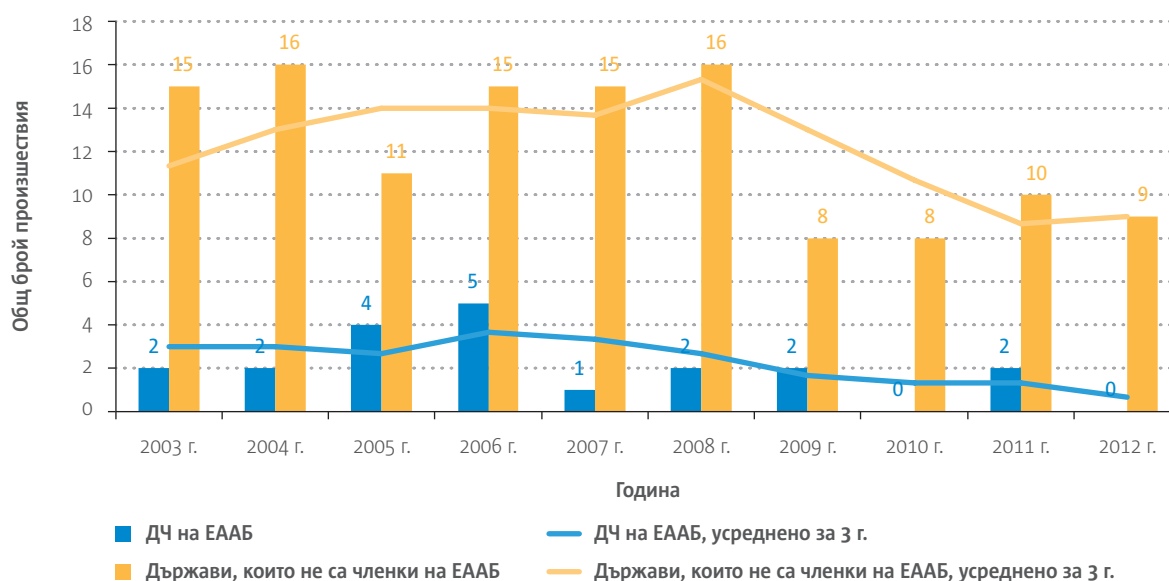
Таблица 2 показва, че през 2012 г. произшествията са 11, от които 2 с причинени жертви, с САТ оператори на вертолетите от ДЧ на ЕААБ. И двете стойности са под средните за десетилетието, въпреки че общият брой произшествия е по-висок от предишната година. Броят на жертвите е по-малък от половината на този през 2011 г.

► **Таблица 2:** Преглед на общия брой произшествия, произшествия с причинени жертви и жертви за вертолетите, експлоатирани от ДЧ на ЕААБ, всички категории маса

Период	Общ брой произшествия	Общ брой произшествия с жертви	Брой жертви на борда	Брой жертви на земята
2001-2010 г. (средно)	13,2	3,3	17,6	0,1
2011 г.	9	3	19	0
2012 г.	11	2	8	0

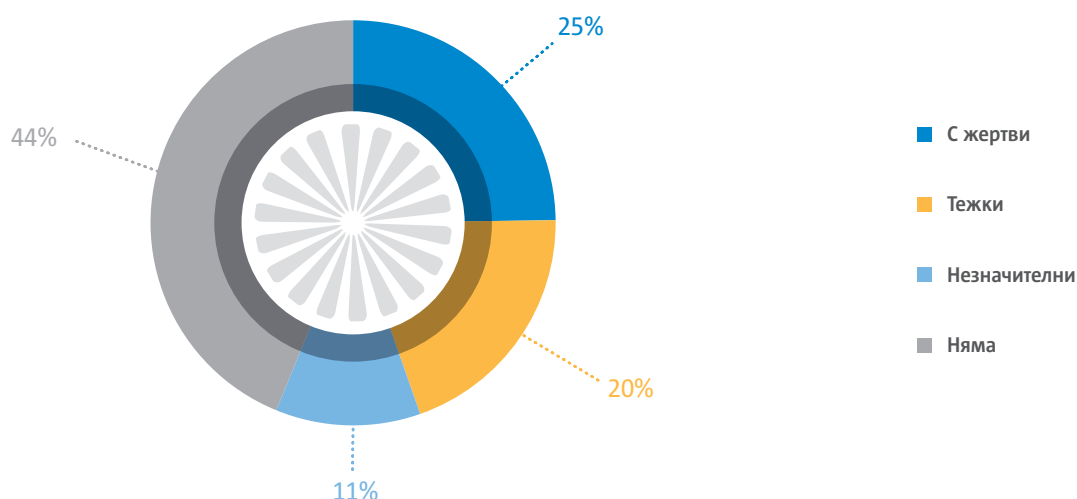
На фигура 18 се сравняват произшествията с причинени жертви с вертолети с максимална сертифицирана излетна маса над 2250 kg между оператори от ДЧ на ЕААБ и такива от други региони (оператори от трети страни). През 2012 г. операторите от ДЧ на ЕААБ нямат произшествия с причинени жертви. За операторите от трети страни броят на произшествията с причинени жертви през 2012 г. е равен на усреднения за 3 години за периода 2010—2012 г.

► **Фигура 18:** Брой произшествия с причинени жертви в търговския въздушен транспорт — вертолети на оператори от ДЧ на ЕААБ и трети страни, с МТОМ над 2250 kg



На фигура 19 е показано разпределението на нараняванията, получени при САТ операции с вертолети. Повечето произшествия (44%) са без наранявания. Незначителни или тежки наранявания има при 31% от произшествията, а при 25% от произшествията има една или повече жертви.

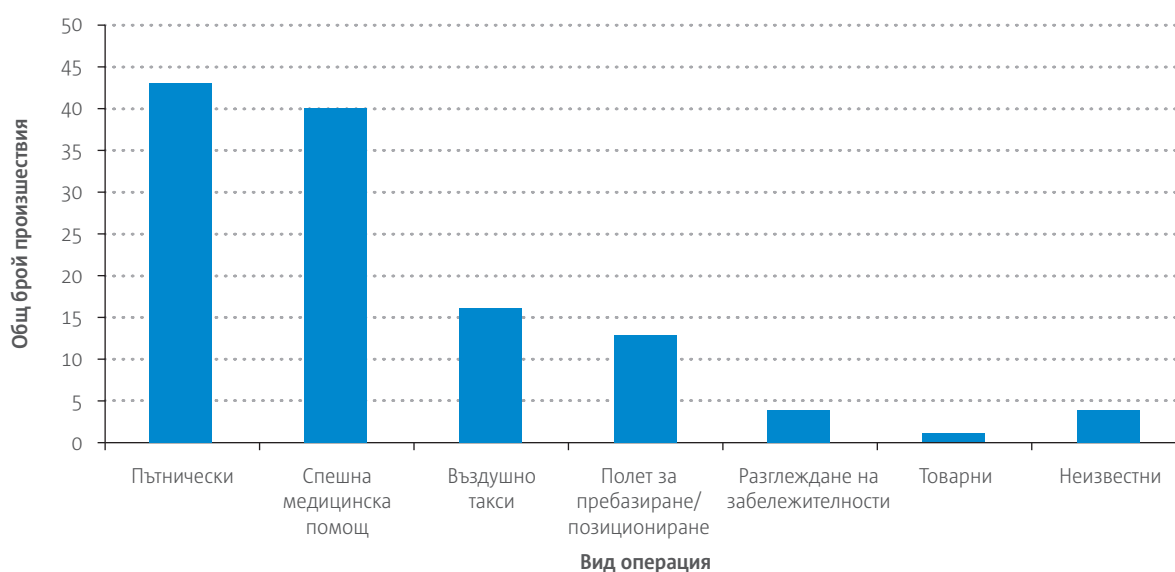
► **Фигура 19:** Дял на степените наранявания за произшествия с вертолети, експлоатирани в САТ от ДЧ на ЕААБ, всички категории маса, 2003—2012 г.



Произшествия по видове операции

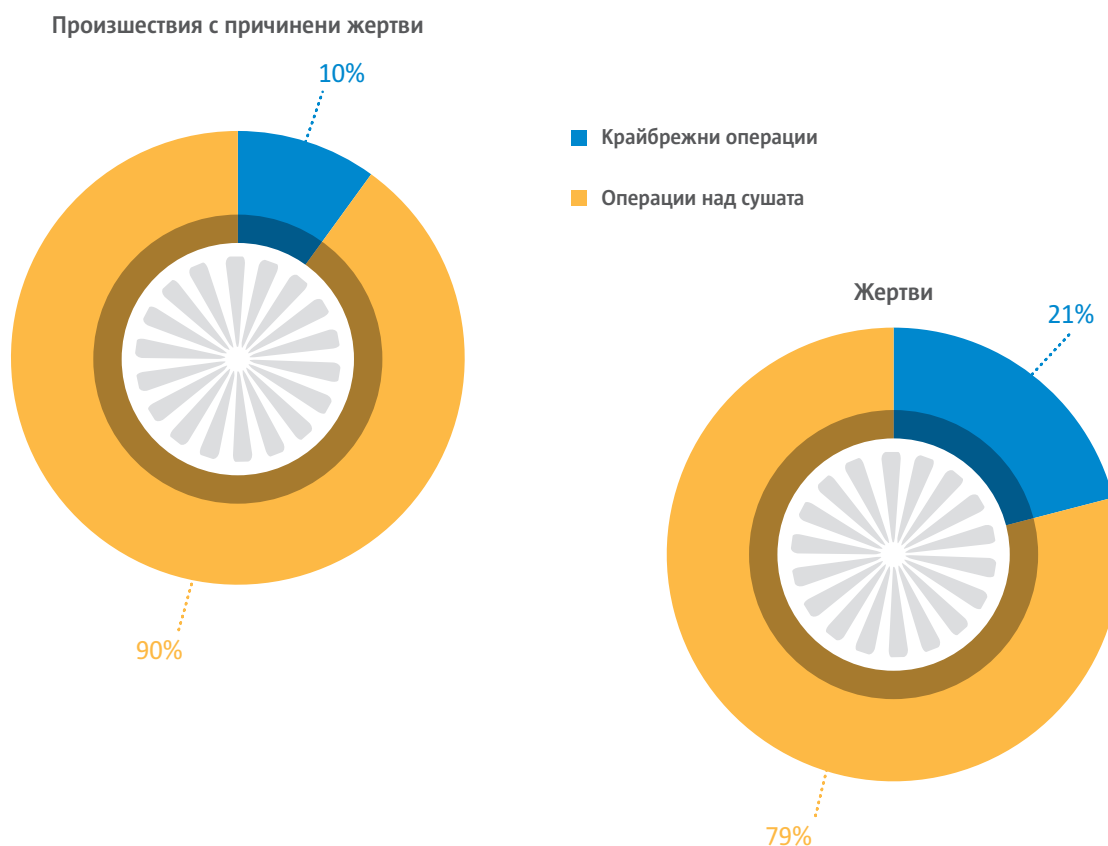
На фигура 20 е показан броят на произшествията по видове операции в периода 2003—2012 г. Категорията „Пътнически“ е допълнително разделена, за да включва HEMS, въздушно такси и разглеждане на забележителности. При конвенционалните пътнически операции броят на произшествията е най-голям през 10-годишния период, следвани от операциите с вертолети за спешна медицинска помощ (HEMS).

■ **Фигура 20:** Брой на произшествията по видове операции за вертолети, експлоатирани в САТ от ДЧ на ЕААБ, всички категории маса, 2003—2012 г.



На фигура 21 е показан броят на произшествията с причинени жертви и броят на жертвите при крайбрежни операции и операции над сушата в периода 2003—2012 г. 10% от произшествията с причинени жертви и 21% от общия брой жертви са станали при крайбрежни операции. Като цяло крайбрежните операции се изпълняват с големи вертолети, които в случай на произшествие биха могли да дадат по-голям брой жертви. Затова макар и при по-малко произшествия с причинени жертви с крайбрежни вертолети и по-малко жертви съотношението жертви/произшествия с причинени жертви е по-голямо за този тип операции с вертолети (8,67 жертви за произшествие с причинени жертви), отколкото за операциите на сушата (3,63 жертви за произшествие с причинени жертви).

- **Фигура 21:** Дял на произшествията с причинени жертви и жертвите при крайбрежни операции и операции над сушата с вертолети, експлоатирани в САТ от ДЧ на ЕААБ, всички категории маса, 2003—2012 г.

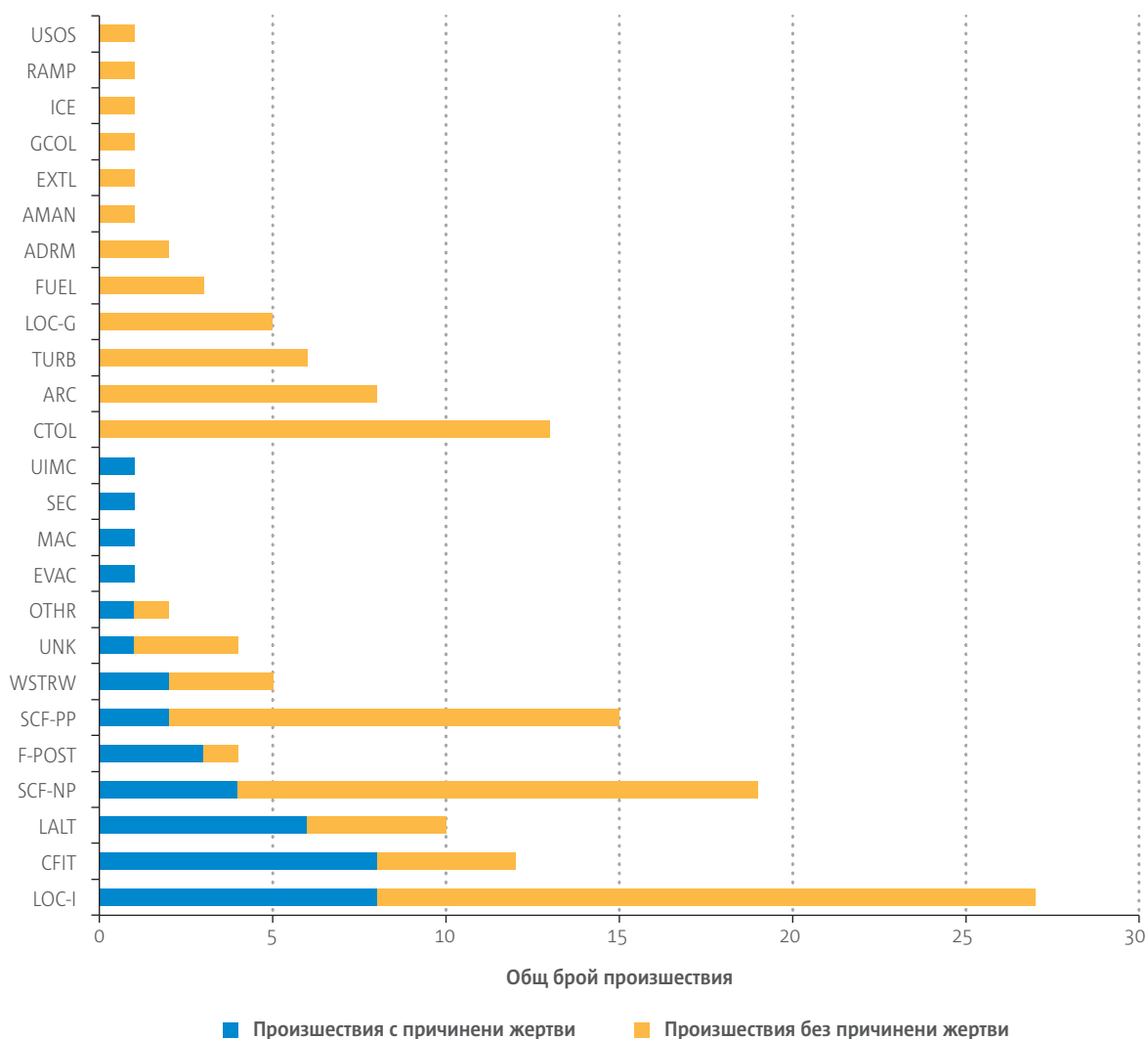


Категории произшествия

С цел подпомагане на идентифицирането на специфични проблеми на безопасността, произшествията с вертолети на оператори от ДЧ на ЕААБ са отнесени към една или повече категории. Това е направено, като се използва категоризацията на CICTT, посочена в допълнение 1.

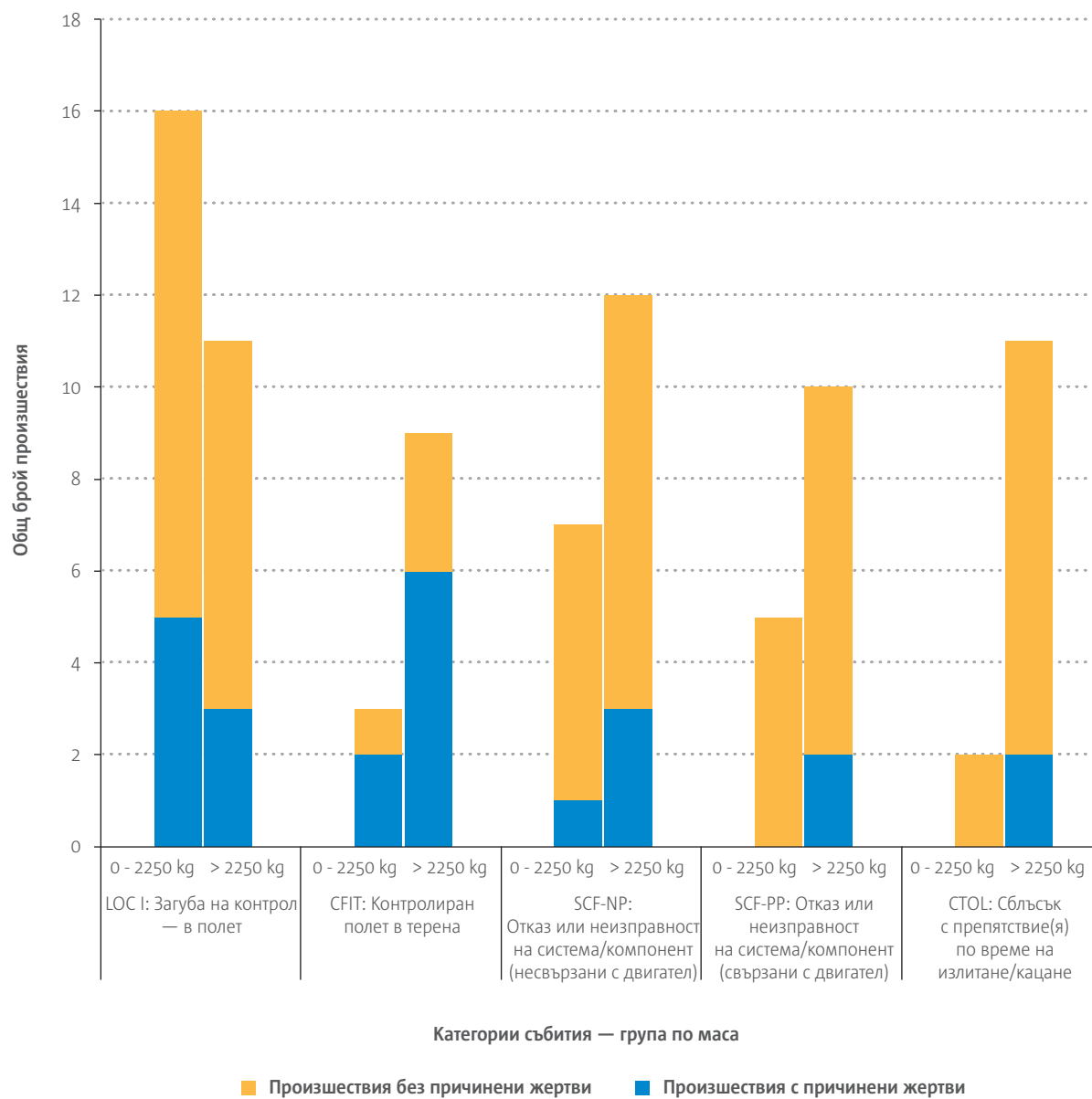
Фигура 22 показва, че категорията с най-голям брой произшествия е „Загуба на контрол в полет“ (LOC-I) следвана от „Отказ или повреда на система/компонент, несвързани с двигател“ (SCF-NP) и „Отказ или повреда на система/компонент, свързани с двигател“ (SCF-PP). Категорията SCF-NP включва произшествия, свързани с повреда на скоростната кутия. Произшествията в категория „Сблъсък с препятствия по време на излитане/кацане“ (CTOL) включват всички произшествия по време на излитане и кацане, при които основният или опашният ротор удрят предмети на земята. Тази категория обикновено се отнася за вертолети, тъй като тези ВС работят на тесни места в близост до препятствия. Най-голям брой произшествия с причинени жертви има в категориите събития LOC-I, CFIT и LALT.

■ **Фигура 22:** Категории събития за произшествия с причинени жертви и без причинени жертви с вертолети, експлоатирани в САТ от ДЧ на ЕААБ, всички категории маса, 2003—2012 г.



За 5-те категории събития с най-голям общ брой произшествия, фигура 23 показва броя на произшествията за леки (MTOM 0-2250 kg) и тежки (MTOM над 2250 kg) вертолети. Само в категория LOC-I броят на произшествията е по-висок за леките вертолети, в останалите 4 категории той е по-висок за произшествията с тежки вертолети. Общият брой произшествия за групи по маса е различен, и в **Error! Reference source not found.** стойностите са разделени на общия брой произшествия за леки (44 произшествия) и тежки (78 произшествия) вертолети. В **Error! Reference source not found.** е показано, че 36% от произшествията с леки вертолети са от категорията LOC-I, докато само 14% от произшествията с тежки вертолети са от тази категория. Делът на произшествията от категориите SCF-NP и SCF-PP е почти еднакъв за двете групи по маса, докато при категориите CTOL и CFIT процентът на произшествията с тежки вертолети е по-висок, отколкото за леките вертолети.

► **Фигура 23:** 5-те най-важни категории събития за произшествия с причинени жертви и без жертви с вертолет с MTOM над и под 2250 kg, 2003—2012 г.

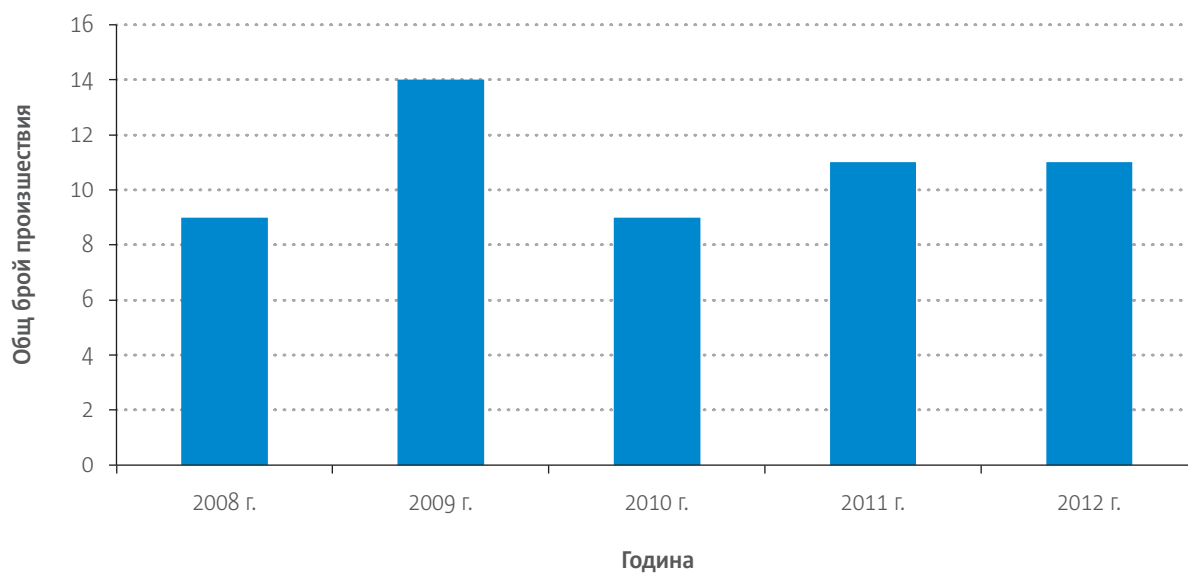


Аеростати

В настоящата част е направен преглед на произшествията с аеростати в търговския въздушен транспорт. В периода 2008—2012 г. има 54 произшествия с аеростати. 4 произшествия са с причинени жертви, от които 2 са станали през 2012 г.

Фигура 24 показва броя на произшествията годишно за аеростати в търговския въздушен транспорт.

► **Фигура 24:** Брой произшествия с аеростати, регистрирани в ДЧ на ЕААБ, САТ, 2008—2012 г.





Глава 5

Специализирани
авиационни
дейности

Въведение

Настоящата глава разглежда произшествията с участие на ВС от всички категории маса при специализирани авиационни дейности. Специализирани авиационни дейности означава експлоатация на ВС, при която то се използва за предоставяне на специализирано обслужване на такива области като селско стопанство, строителство, фотография, картографиране, наблюдение и патрулиране, търсене и спасяване, или реклама от въздуха. ВС се идентифицират като се използва държавата на регистрация на ВС и се категоризират като ВС, регистрирани в държава членка (ДЧ) на ЕААБ, или като регистрирани в трета страна.

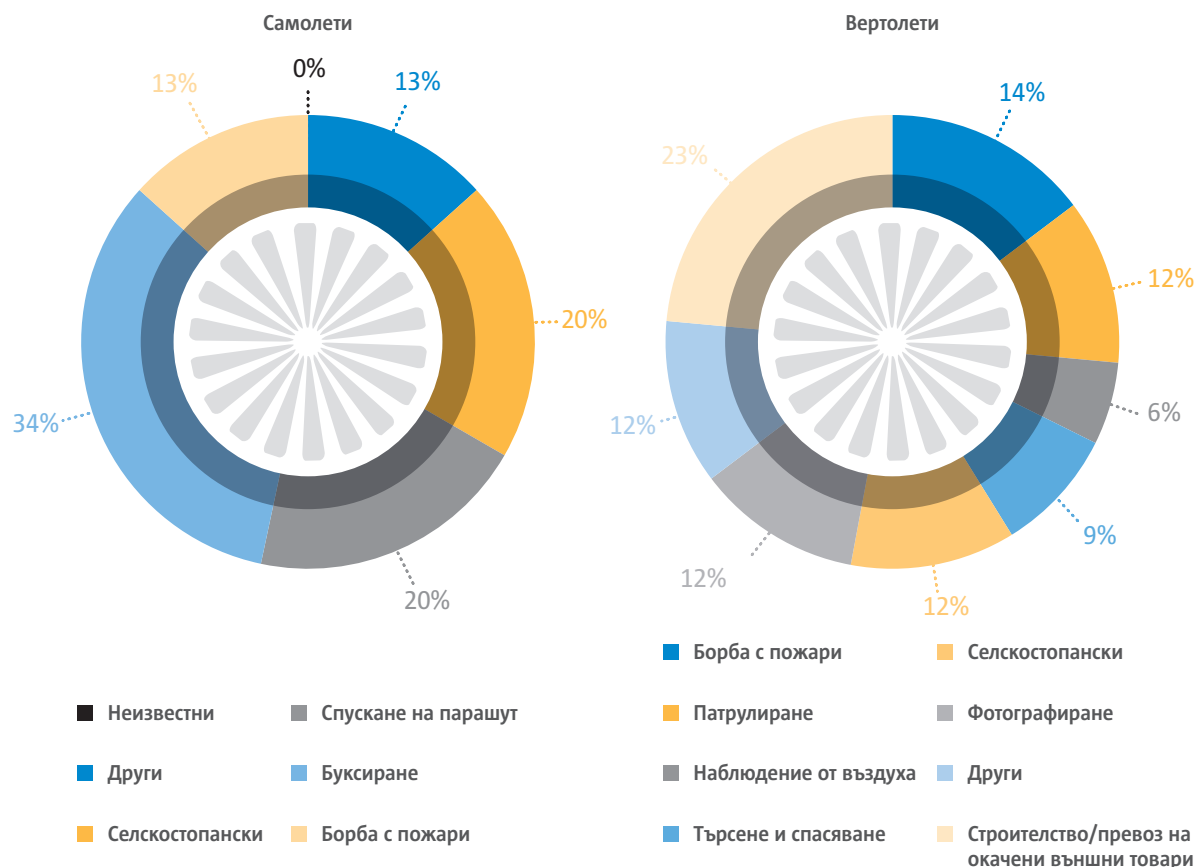
Произшествия със самолети и вертолетите при специализирани авиационни дейности

Таблица 3 обхваща периода 2001—2012 г., като показва броя произшествия за 2011 и 2012 г., както и средния брой за десетилетието, предшестващо тези години.

► **Таблица 3:** Преглед на броя произшествия, произшествия с причинени жертви и жертви по категория ВС и вид операция – всички категории маса, всички регистрирани в ДЧ на ЕААБ ВС, специализирани авиационни дейности

Категория ВС	Период	Общ брой произшествия	Общ брой произшествия с жертви	Брой жертви на борда	Брой жертви на земята
Самолети	2001-2010 г. (средно годишно)	20,9	4,1	7,6	0
	2011 г.	39	6	6	0
	2012 г.	31	3	8	0
Вертолетите	2001-2010 г. (средно годишно)	27,2	4,4	7,6	1,4
	2011 г.	37	11	26	0
	2012 г.	30	8	12	0

► **Фигура 25:** Произшествия с причинени жертви – специализирани авиационни дейности по категория ВС и вид операция, всички категории маса, 2003–2012 г.

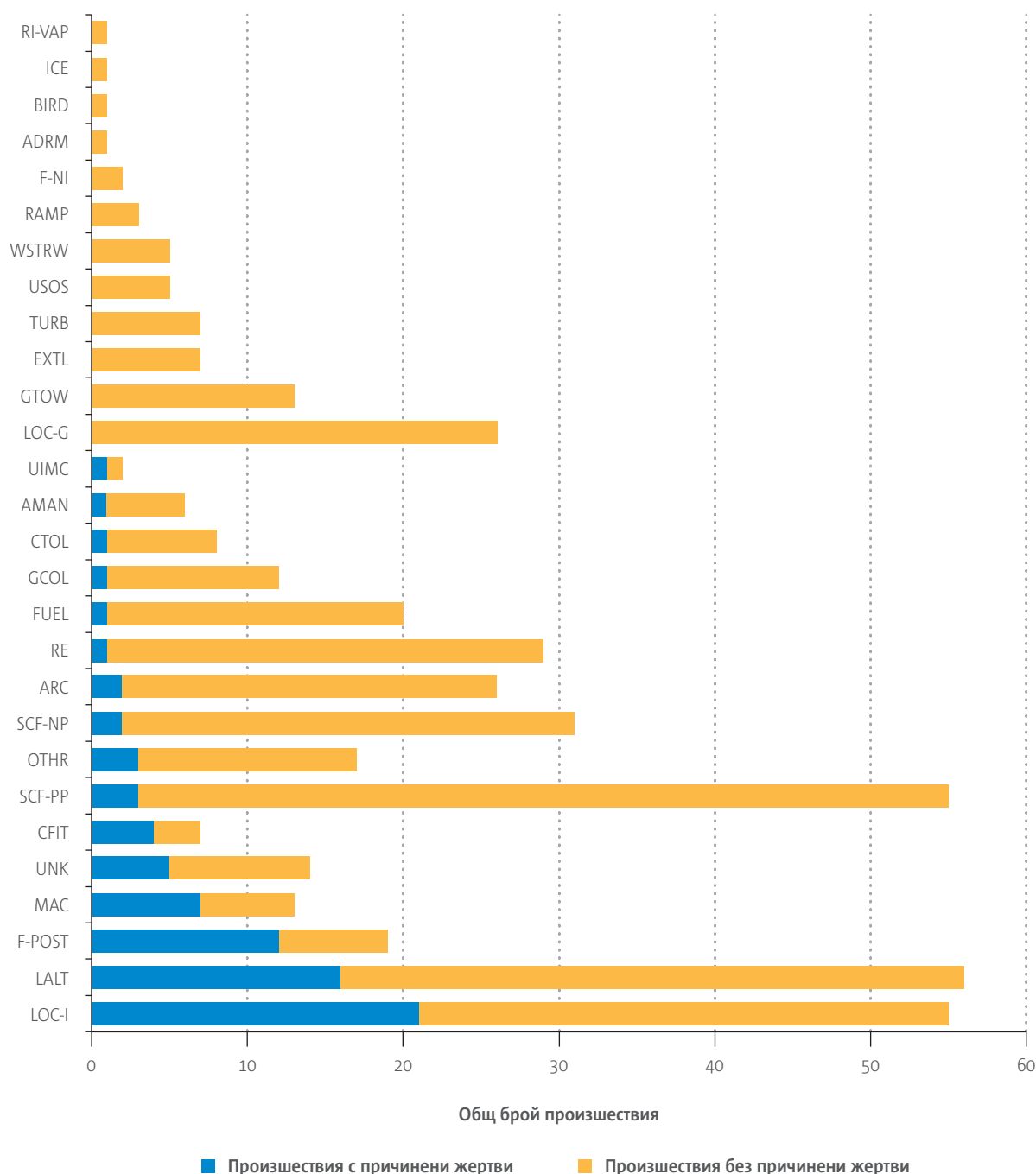


Фигура 25 показва разпределението на произшествията с причинени жертви по видове операции между самолети и вертоleti за десетилетието 2003–2012 г.

Категории произшествия

С цел подпомагане на идентифицирането на специфични проблеми на безопасността произшествията със самолети и вертоleti, извършващи специализирани авиационни дейности, са отнесени към една или повече категории. Това е направено, като се използва категоризацията на СИСТТ, посочена в допълнение 1.

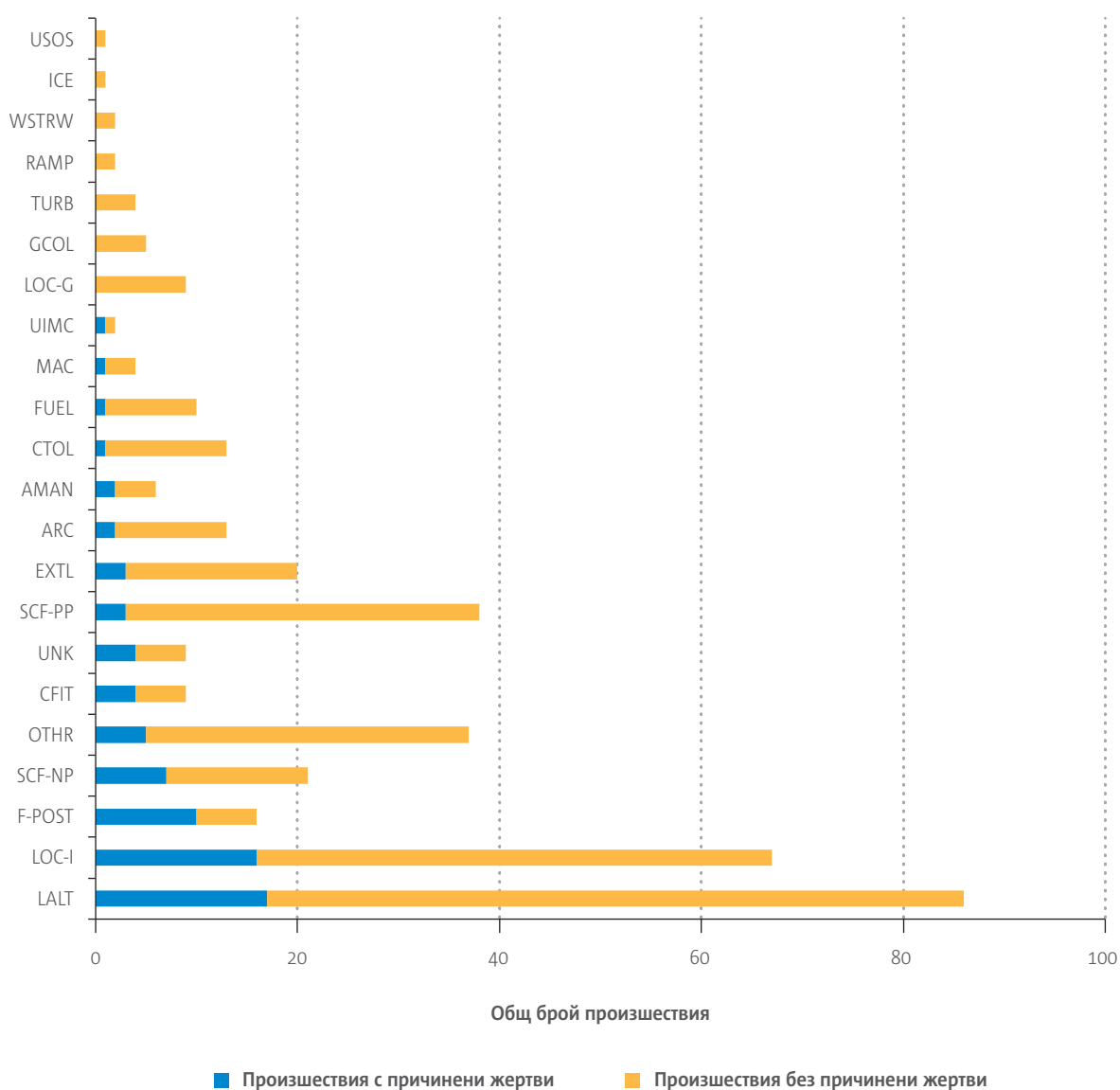
■ **Фигура 26:** Категории събития за произшествия с причинени жертви и без причинени жертви — специализирани авиационни дейности, регистрирани в ДЧ на ЕААБ самолети, 2003—2012 г.



Фигура 26 описва типични произшествия със самолети при специализирани авиационни дейности. „Загуба на контрол — в полет“ (LOC-I) е категорията с най-голям брой произшествия с причинени жертви, следвана от „Огън/дим (с последствия)“ (F-POST) и „Неизвестни“ (UNK). Произшествията със самолети, летящи целенасочено ниско, близо до повърхността (код LALT), са на трето място по най-голям брой от произшествията с причинени жертви.

Произшествията с вертолет при специализираните авиационни дейности са по-малко в сравнение с тези със самолети. Това е отражение и на по-малкия парк вертолет, регистрирани в ДЧ на ЕААБ.

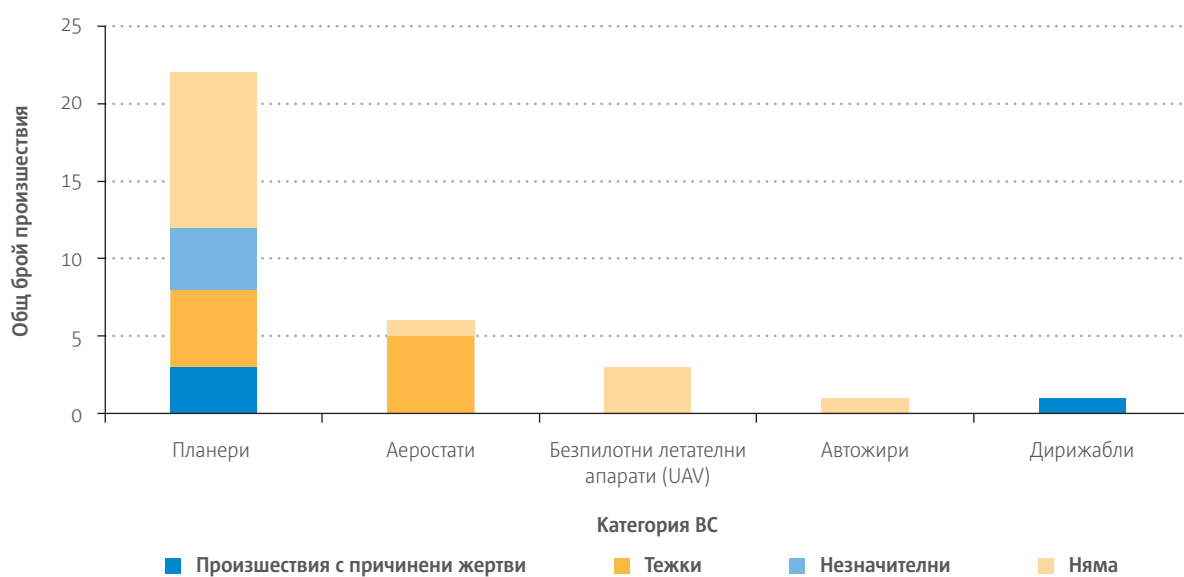
► **Фигура 27:** Категории събития за произшествия с причинени жертви и без причинени жертви – специализирани авиационни дейности, регистрирани в ДЧ на ЕААБ вертолет, 2003—2012 г.



Други типове въздухоплавателни средства

През последните 5 години при специализираните авиационни дейности има произшествия и с ВС, различни от самолети и вертолети. Както е показано на фигура 28, са станали общо 34 такива произшествия, от които планери (15), свръхлеки ВС (9) и аеростати (5) са най-засегнатите категории ВС.

► **Фигура 28:** Произшествия при специализирани авиационни дейности по категория ВС и степен наранявания с ВС, различни от самолети и вертолети, регистрирани в ДЧ на ЕААБ, 2003—2012 г.





Глава 6

Авиация с общо
предназначение

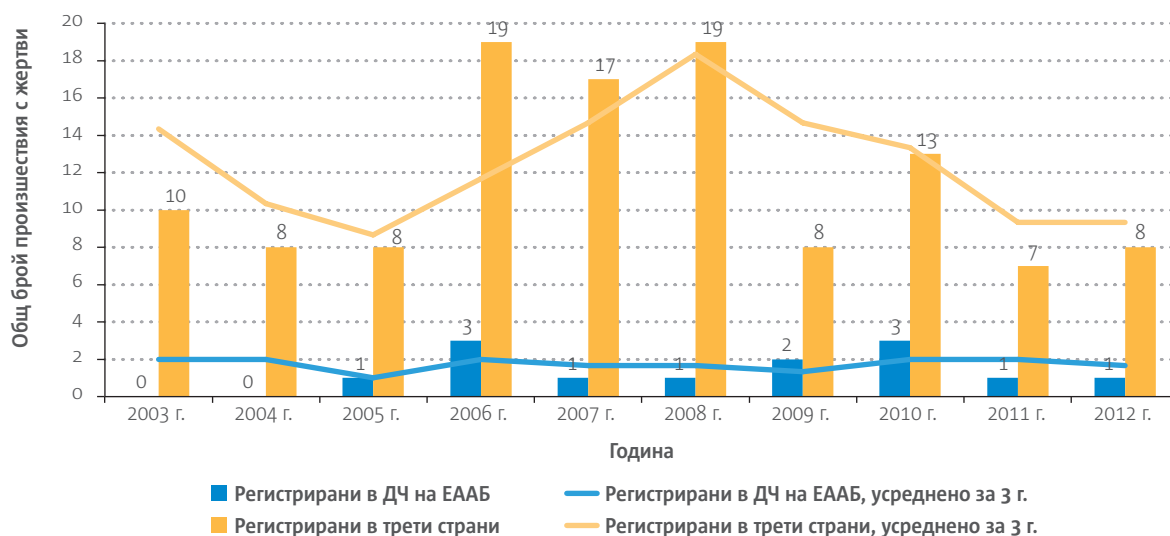
Въведение

Настоящата глава разглежда произшествията с участие на ВС от всички категории маса при операции на авиацията с общо предназначение. Авиацията с общо предназначение включва всички операции на гражданското въздухоплаване, различни от операции на търговския въздушен транспорт и специализирани авиационни дейности. ВС се идентифицират като се използва държавата на регистрация на ВС и се категоризират като ВС, регистрирани в ДЧ на ЕААБ, или като регистрирани в трета страна.

Произшествия в бизнес авиацията

Бизнес авиацията се счита за част от авиационните дейности с общо предназначение. Данни за бизнес авиацията са представени в настоящия документ предвид нарастващото значение на този сектор. Броят на произшествията с регистрирани в ДЧ на ЕААБ бизнес полети варира от 1 до 3 годишно, средно 1,3.

► **Фигура 29:** Бизнес авиация – произшествия с причинени жертви – самолети, регистрирани в ДЧ на ЕААБ и в трети страни, 2003—2012 г.



Произшествия с ВС с МТОМ над 2250 kg – авиация с общо предназначение

В настоящата част се прави преглед на произшествията с ВС с МТОМ над 2250 kg в авиацията с общо предназначение. Въпреки че в анализа са включени всички видове ВС, произшествията са само със самолети и вертолети, следователно за другите категории ВС не са представени стойности.

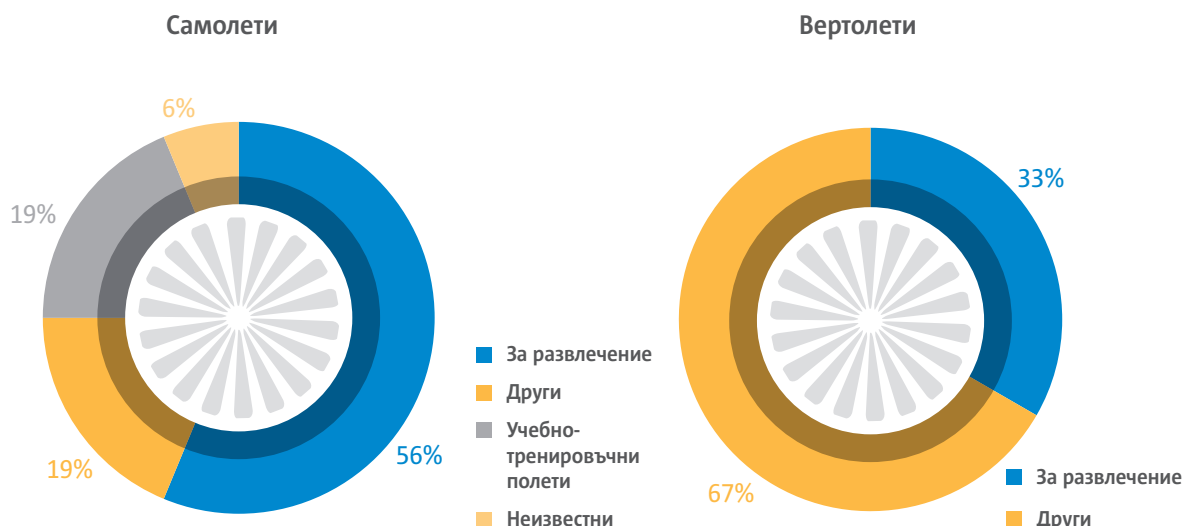
Таблица 4 обхваща периода 2001—2012 г., като показва броя произшествия за 2011 и 2012 г., както и средния брой за десетилетието, предшестващо тези години.

► **Таблица 4:** Преглед на броя произшествия, произшествия с причинени жертви и жертви по категория ВС и вид операция – всички ВС от авиацията с общо предназначение, регистрирани в ДЧ на ЕААБ, с МТОМ над 2250 kg

Категория ВС	Период	Общ брой произшествия	Общ брой произшествия с жертви	Брой жертви на борда	Брой жертви на земята
Самолети	2001-2010 г. (средно годишно)	9,7	3,1	8,1	0
	2011 г.	14	3	8	0
	2012 г.	8	1	2	0
Вертолет	2001-2010 г. (средно годишно)	2,6	0,7	3,1	0
	2011 г.	5	3	8	0
	2012 г.	3	1	5	0

На фигура 30 е показано разпределението на произшествията с жертви по категории ВС и по видове операции в периода 2008—2012 г.

► **Фигура 30:** Дял на произшествията с причинени жертви по категории ВС и вид операция – ВС над 2250 kg от авиацията с общо предназначение, 2008—2012 г.

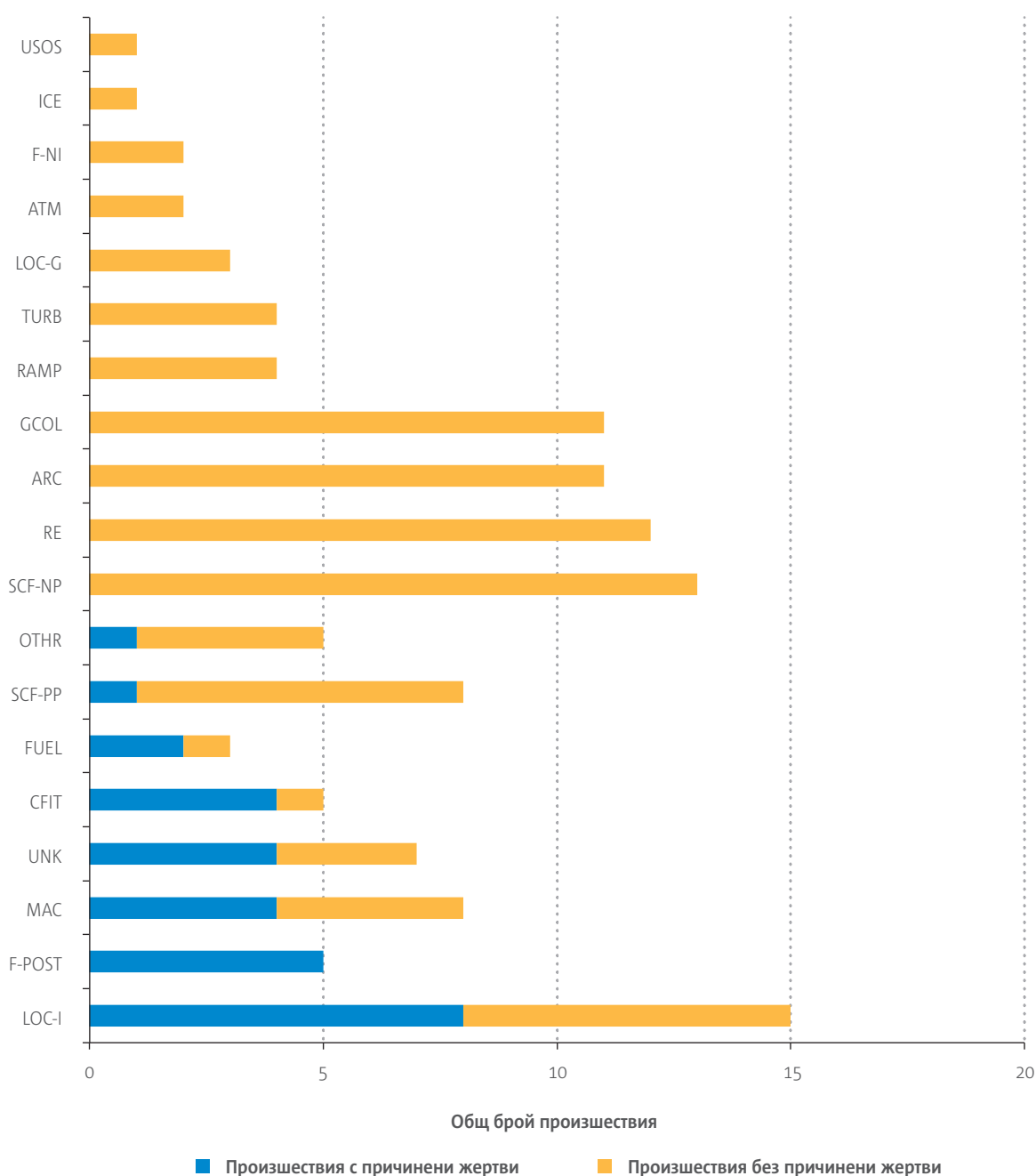


Категории произшествия

С цел подпомагане на идентифицирането на специфични проблеми на безопасността, произшествията със самолети и вертолет от авиацията с общо предназначение на ДЧ на ЕААБ са отнесени към една или повече категории. Това е направено, като се използва категоризацията на CICTT, посочена в допълнение 1.

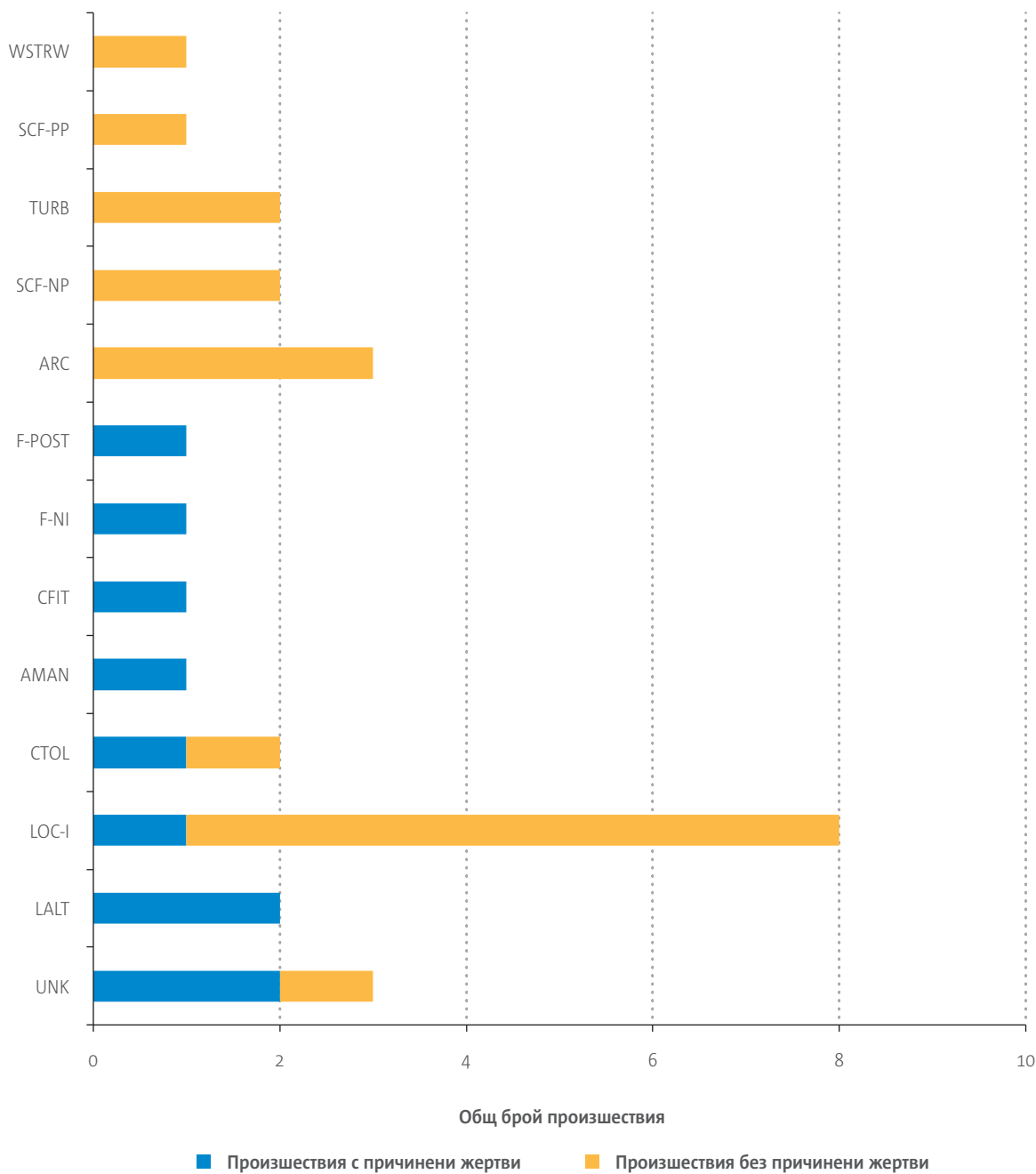
Фигура 31 показва, че „Загуба на контрол в полет“ (LOC-I) е категорията с най-голям брой произшествия с причинени жертви. Разследването на няколко от тези произшествия не успя да определи причините, довели до загубата на контрол. Има няколко произшествия с причинени жертви, отнесени в категория „Неизвестни“ (UNK), което указва, че са липсвали достатъчно данни, за да могат да бъдат класифицирани. „Анормален контакт с пистата“ (ARC) често предхожда „Излизане от пистата“ (RE): като и в двете категории произшествия има голям брой произшествия без причинени жертви.

► **Фигура 31:** Категории събития за произшествия с причинени жертви и без причинени жертви – авиация с общо предназначение, регистрирани в ДЧ на ЕААБ самолети с MTOM над 2250 kg, 2008—2012 г.



Произшествията с вертолетите от авиацията с общо предназначение са по-малко в сравнение с тези със самолетите. Това е отражение и на по-малкия парк вертолетите, регистрирани в ДЧ на ЕААБ.

► **Фигура 32:** Категории събития за произшествия с причинени жертви и без причинени жертви – авиация с общо предназначение, регистрирани в ДЧ на ЕААБ вертолетите с МТОМ над 2250 kg, 2008—2012 г.



Произшествия с ВС с МТОМ под 2250 kg – авиация с общо предназначение

Информацията за произшествията с ВС с МТОМ под 2250 kg е предоставена на Агенцията от ДЧ на ЕААБ. Както и през предходните години нивото на докладване и качеството на докладите е различно за различните ДЧ на ЕААБ. Някои държави показват подобряване на качеството и пълнотата на информацията и всички с изключение на една ДЧ на ЕААБ предоставиха данните в ECCAIRS. За 2012 г. една държава — Лихтенщайн — не докладва за никакви произшествия на нейната територия. Франция, Германия и Обединеното кралство докладват общо за 66% от всички произшествия през 2012 г. Следва да се отбележи, че действителният брой на произшествията може да е различен, тъй като някои скорошни произшествия може да липсват от базата данни, защото тяхното разследване продължава. Освен това, към предишни години са добавени приключени разследвания, което означава, че историческата информация се различава малко от предишни годишни прегледи на безопасността.

В таблица 5 са представени броят на произшествията, произшествията с причинени жертви и жертвите през 2012 г. и са сравнени със средните стойности за предишния период (2007—2011 г.). През 2012 г. общият брой произшествия намалява в сравнение със средния за предишните години; в световен мащаб броят на произшествията с причинени жертви и броят на жертвите на борда също намалява. Намалението на броя на произшествията с причинени жертви и броя на жертвите се дължи основно на по-малко произшествия със самолети и вертолети, въпреки увеличението на броя на произшествията с причинени жертви с планери.

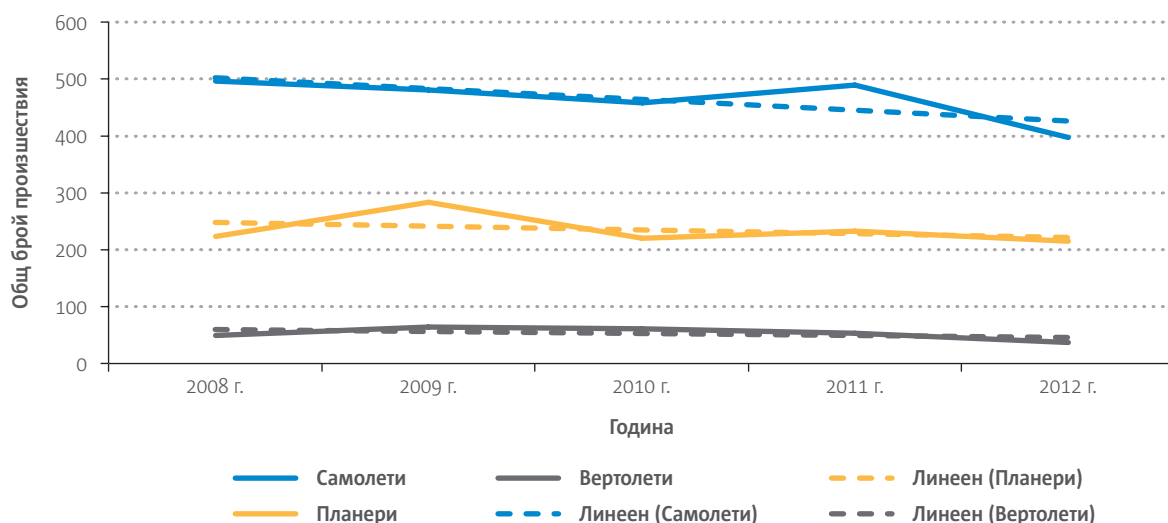
► **Таблица 5:** Преглед на броя произшествия, произшествия с причинени жертви и жертви по категория ВС и вид операция – всички ВС от авиацията с общо предназначение, регистрирани в ДЧ на ЕААБ, с МТОМ под 2250 kg

Категория ВС	Период	Общ брой произшествия	Общ брой произшествия с жертви	Брой жертви на борда	Брой жертви на земята
Аеростати	2007-2011 г. (средно годишно)	11,0	0,4	0,6	0
	2012 г.	12	1	3	0
Дирижабли	2007-2011 г. (средно годишно)	0	0	0	0
	2012 г.	0	0	0	0
Самолети	2007-2011 г. (средно годишно)	486,2	61,8	121,0	1,2
	2012 г.	397	51	108	0
Планери	2007-2011 г. (средно годишно)	238,8	28,6	36	0,2
	2012 г.	215	30	33	0
Автожири	2007-2011 г. (средно годишно)	15,4	4,2	5,0	0,2
	2012 г.	19	4	6	0
Вертолети	2007-2011 г. (средно годишно)	56,2	8,2	18,0	0,6
	2012 г.	37	6	15	1

Категория ВС	Период	Общ брой произшествия	Общ брой произшествия с жертви	Брой жертви на борда	Брой жертви на земята
Свърхлеки ВС	2007-2011 г. (средно годишно)	222,2	38,0	55,4	0,2
	2012 г.	219	39	59	0
Други	2007-2011 г. (средно годишно)	4,8	2,6	3,0	0
	2012 г.	14	1	1	0
Мотопланери	2007-2011 г. (средно годишно)	1,0	0	0	0
	2012 г.	5	1	1	0
Средно общо	2007-2011 г.	1035,6	143,8	239,0	2,4
Общо	2012 г.	918	133	226	1
Промяна (%)	2012 г. спрямо предходния период	-11%	-8%	-5%	-58%

Фигура 33 показва, че броят на произшествията с причинени жертви в ДЧ на ЕААБ с ВС с МТОМ под 2250 kg има като цяло леко низходяща тенденция за най-често срещаните категории ВС (самолети, вертолети и планери), показани на фигура 33.

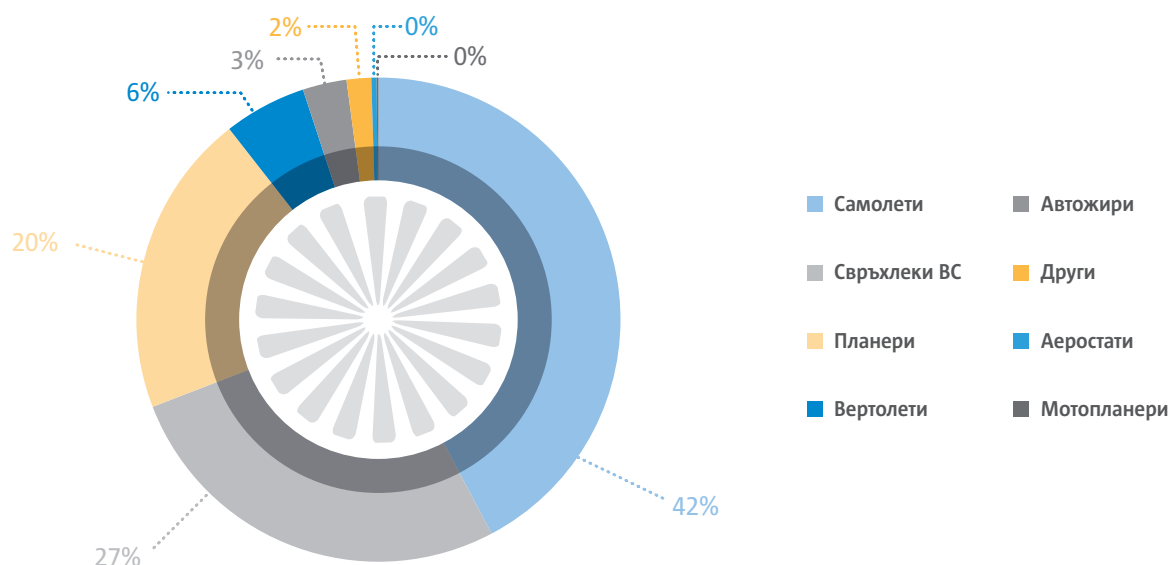
► **Фигура 33:** Общ брой произшествия годишно по категория ВС - авиация с общо предназначение - ВС с МТОМ под 2250 kg, 2008—2012 г.



Произшествия с причинени жертви

Фигура 34 показва разпределението на произшествията с причинени жертви по категории ВС. Повечето (42%) леки ВС, претърпели произшествия през периода 2008—2012 г., са самолети. 27% от произшествията са със свърхлеки ВС, следвани от планери – 20%.

► **Фигура 34:** Дял на произшествията с причинени жертви по категории ВС – произшествия в ДЧ на ЕААБ с ВС под 2250 kg от авиацията с общо предназначение, 2008—2012 г.



Категории произшествия

С цел подпомагане на идентифицирането на специфични проблеми на безопасността, произшествията с леки ВС са отнесени към една или повече категории. Това е направено, като се използва категоризацията на CICTT, посочена в допълнение 1.

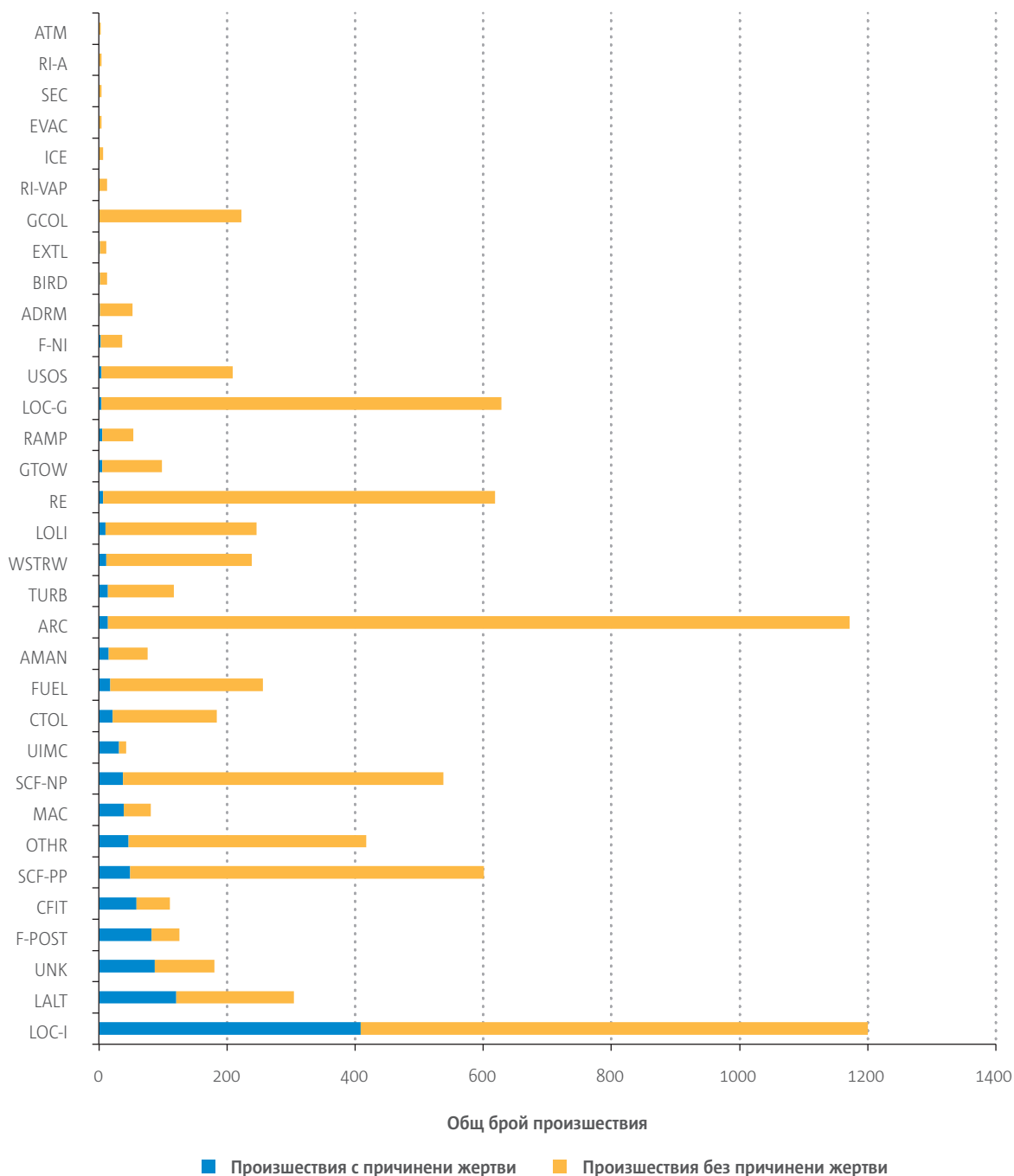
В исторически план категориите събития са разработени, за да позволяват проследяване на усилията, свързани с безопасността, за операции на въздушния транспорт с ВС с постоянна геометрия на крилото. Наскоро бяха въведени допълнителни категории по-подходящи за операции на авиацията с общо предназначение и подходящи за леки ВС, ВС с ротационно крило и планери, които се използват в настоящия преглед.

Те са „Сблъсък с препятствия по време на излитане/кацане“ (CTOL), „Събитие, свързано с теглене на планери“ (GTOW), „Загуба на условия за излитане по маршрута“ (LOLI) и „Нежелан полет при инструментални метеорологични условия“ (UIMC). В повечето случаи новите категории не са прилагани за данните преди 2010 г. В резултат на това анализът може да страда от нееднакво кодиране на събитията, въпреки че е положено усилие да се поправят записите, когато кодовете явно липсват.

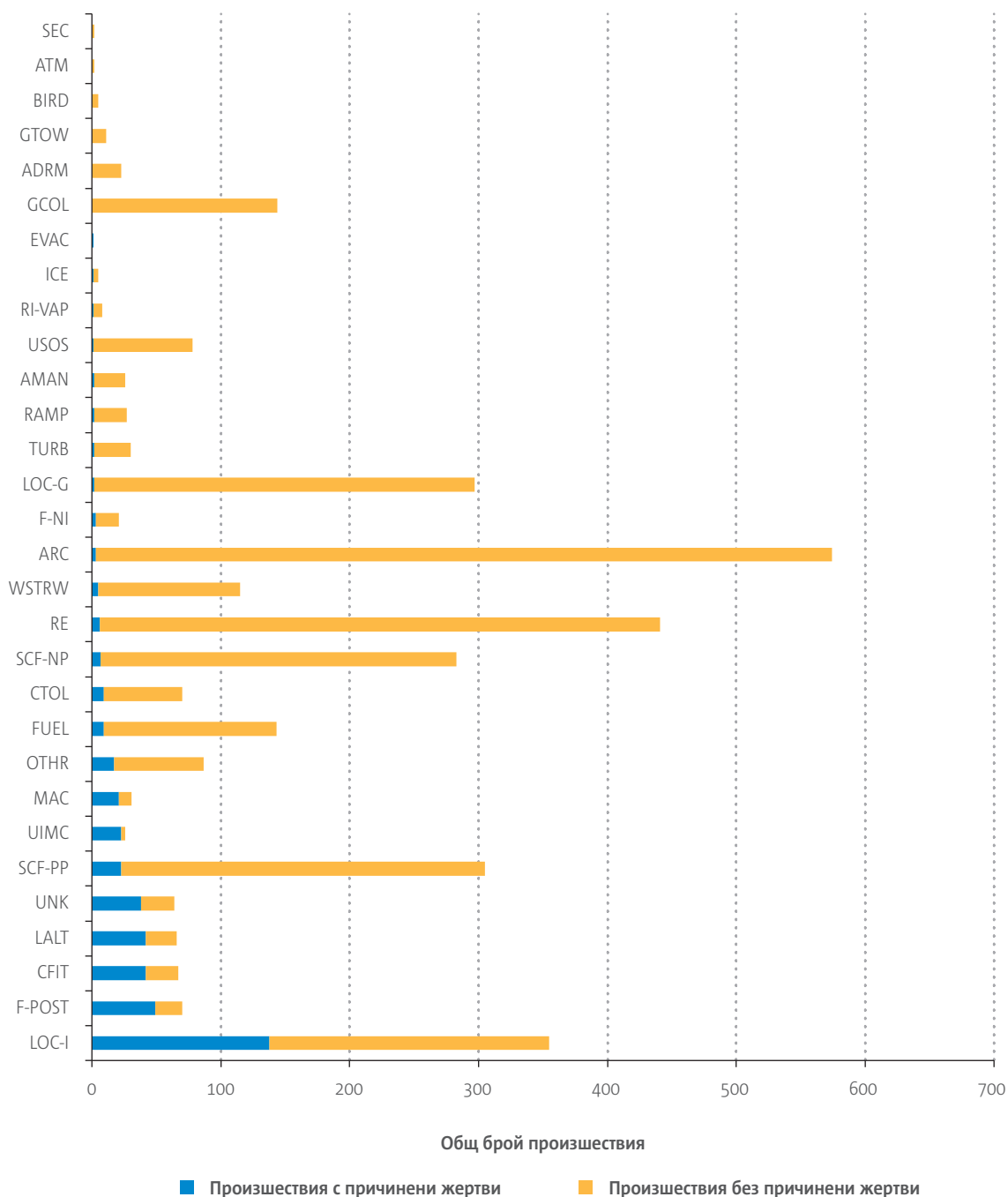
В предишните издания на годишния преглед на безопасността (ГПБ) е представена обща стойност за всички категории въздухоплавателни средства. Тази стойност е запазена за целите на сравнение, въпреки това се признава, че категориите произшествия се представят по-добре, ако бъдат отделени по категории ВС (например самолети, вертолети и планери).

Следва да се отбележи, че в следващите графики е показан общият брой произшествия, докато в предишните ГПБ те са представени като среден брой произшествия годишно.

► **Фигура 35:** Категории събития за произшествия с причинени жертви и без причинени жертви – авиация с общо предназначение, регистрирани в ДЧ на ЕААБ ВС с МТОМ под 2250 kg, 2008—2012 г.

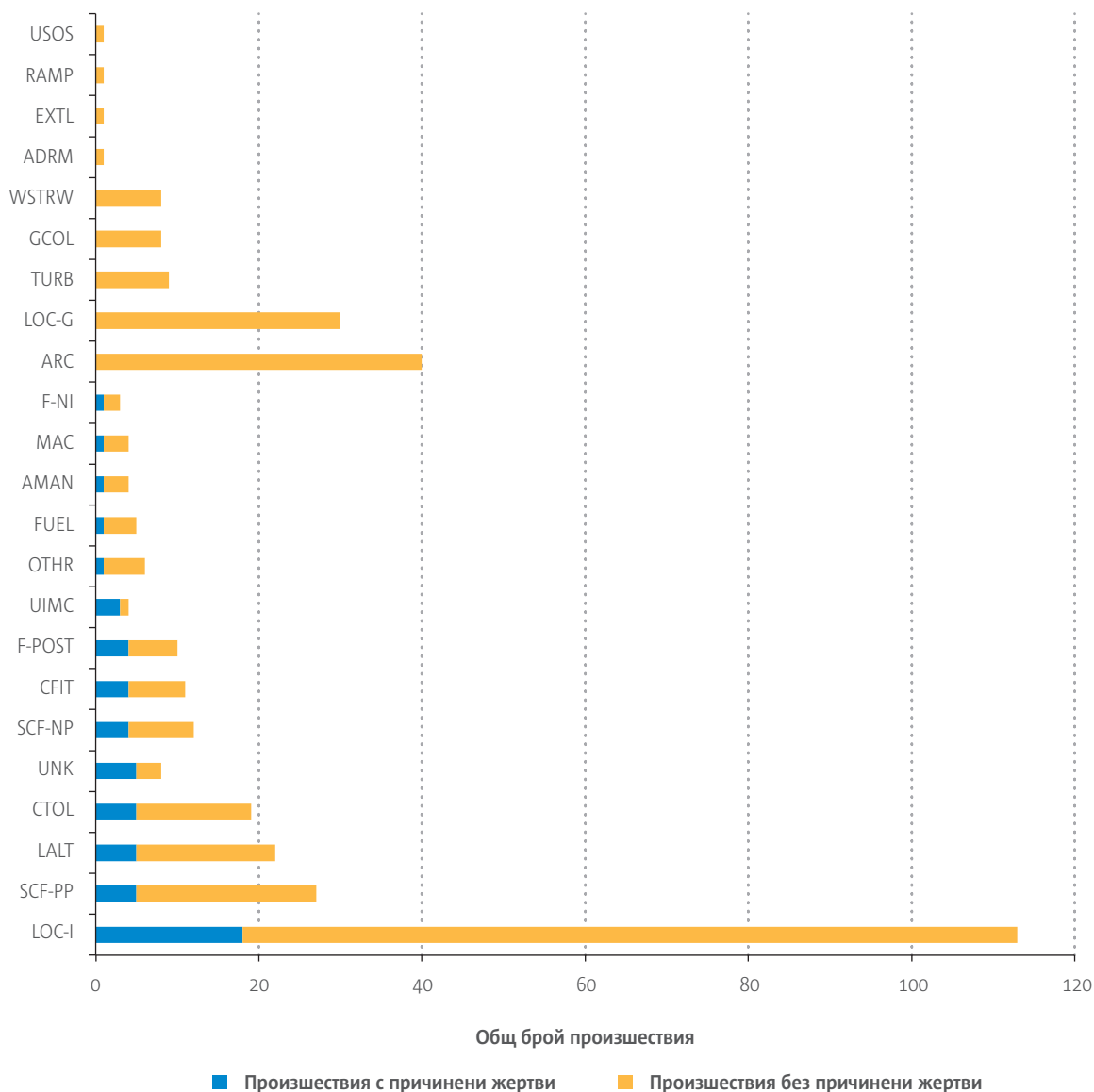


■ **Фигура 36:** Категории събития за произшествия с причинени жертви и без причинени жертви – авиация с общо предназначение, регистрирани в ДЧ на ЕААБ самолети с МТОМ под 2250 kg, 2008 – 2012 г.



Фигура 36 показва, че категорията, към която най-често се отнасят произшествията с причинени жертви със самолети, е „Загуба на контрол в полет“ (LOC-I). Следват „Огън/дим (с последствия)“ (F-POST), „Контролиран полет в терена“ (CFIT) и „Операции при ниски височини“ (LALT), които понякога могат да бъдат в комбинация с LOC-I. Диаграмата показва също така, че има голям брой произшествия с причинени жертви в категория „Нежелан полет при инструментални метеорологични условия“ (UIMC). Тъй като това е една от новите категории и не е използвана преди 2010 г., стойността в графиката омаловажава нейното значение.

► **Фигура 37:** Категории събития за произшествия с причинени жертви и без причинени жертви – авиация с общо предназначение, регистрирани в ДЧ на ЕААБ вертолети с МТОМ под 2250 kg, 2008—2012 г.



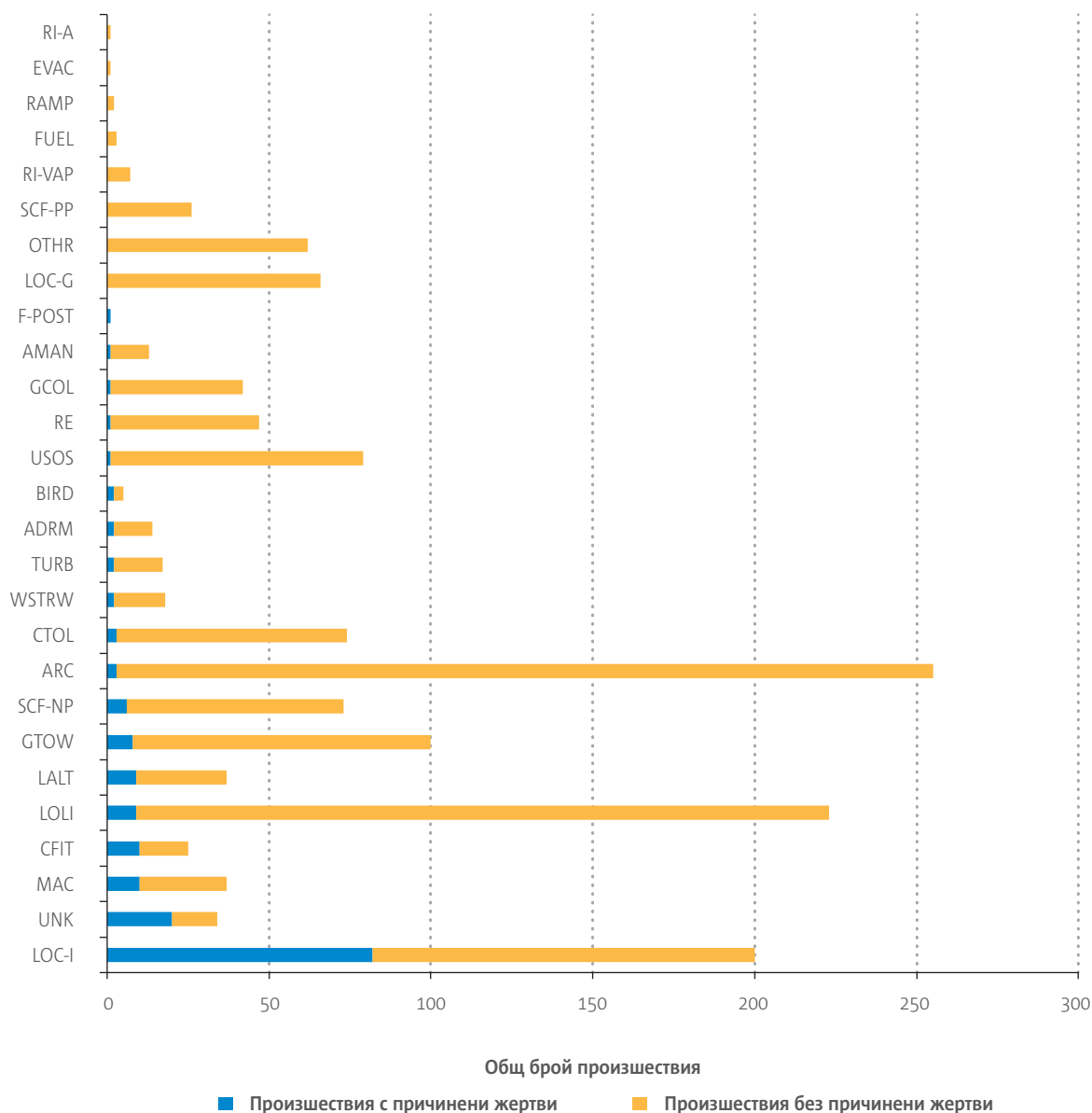
Фигура 37 показва, че за вертолетите LOC-I е най-важната категория произшествия с причинени жертви, както и най-често срещаната за произшествията без причинени жертви. Втората по важност е SCF-PP, а третата е LALT.

Фигура 38 показва категориите събития за ВС категорията планери. LOC-I е най-важната категория и за планери, с отнесени най-голям брой произшествия с причинени жертви.

Следва да се отбележи високия процент на категория „Сближение във въздуха/опасност от сблъсък във въздуха/сблъсък във въздуха“ (MAC) при планерите в сравнение с вертолетите и самолетите. Това отчасти може да се обясни с факта, че в много случаи няколко планера споделят едно и също въздушно пространство, както и с трудността при осъществяването на комуникации и взаимната видимост.

Както и през предишните години, продължават да липсват данни за експозицията на леките ВС. В огромното мнозинство от ДЧ на ЕААБ броят летателни часове на леките самолети и вертоleti не се регистрира от националните въздухоплавателни органи. Данните за планери, аеростати и ВС като така наречените „направи си сам“ не се регистрират или, в няколко ДЧ на ЕААБ, се поверяват на сдружения и не се събират от органите. Данните за експозицията за свръхлеки ВС (включително на свръхлеки самолети, вертоleti, автожири и планери) и за „други“ обикновено се поверяват на собственика на ВС, който много рядко ги записва и предоставя на органите. Необходима е точна оценка на летателните часове или движения, за да се направи по-съществен анализ на данните и да се измери състоянието на безопасността.

► **Фигура 38:** Категории събития за произшествия с причинени жертви и без причинени жертви – авиация с общо предназначение, регистрирани в ДЧ на ЕААБ планери с МТОМ под 2250 kg, 2008–2012 г.





Глава 7

Летища

Въведение

В настоящата глава се разглеждат произшествия и сериозни инциденти на летища в държави членки (ДЧ) на ЕААБ. Естеството на авиационната система предполага, че много събития настъпват на летище или близо до такова, без летището да участва в събитието. В настоящата глава се разглеждат произшествия и сериозни инциденти, свързани със самото летище и с обслужване, предоставяно от него. Следва да се отбележи, че данните, свързани с неразрешено навлизане на пистата, са представени в Глава 8 — Управление на въздушното движение. Периодът, обхванат в настоящата глава, е 2008—2012 г.

Летищата, включени в тази глава, са тези, които своевременно ще попаднат в приложното поле на правилата на ЕААБ. Тези летища са летищата, които отговарят на всичките критерии по-долу:

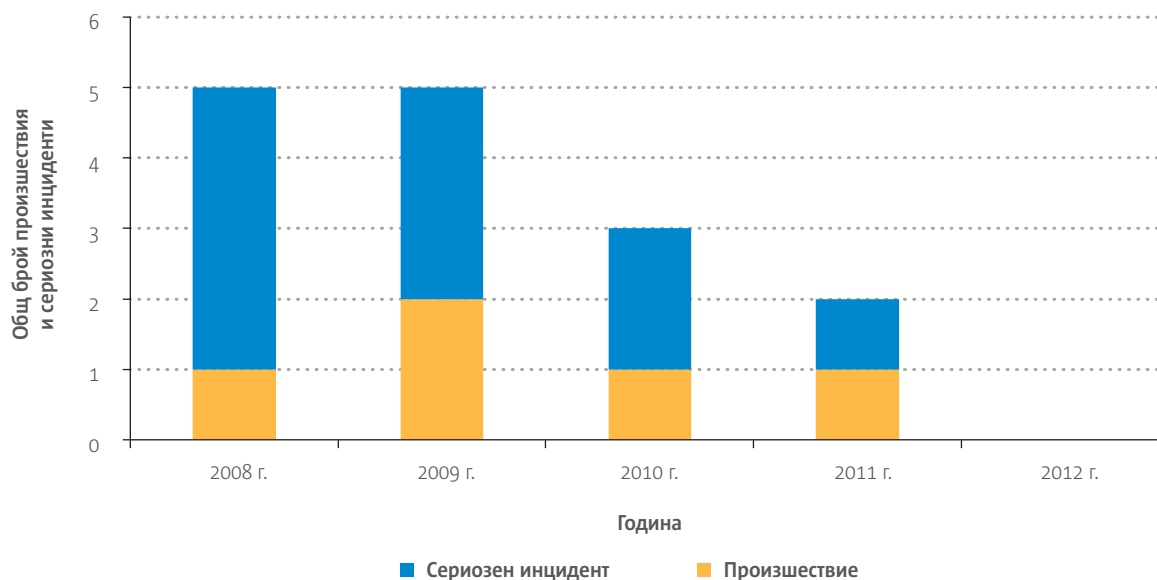
- достъпни са за обществено ползване;
- обслужват търговски въздушен транспорт;
- осигуряват процедури за кацане или излитане по прибори;
- имат писта с настилка с дължина 800 метра или повече или обслужват единствено вертолети.

Произшествия и сериозни инциденти на летища

Произшествията и сериозните инциденти на летища се определят като такива, които се дължат на проблеми с проекта или функционалните възможности на летището, свързани със: писти за излитане и кацане, пътеки за рулиране, перони, зони за паркиране, сгради и съоръжения, аварийно-спасително и противопожарно осигуряване, препятствия на летището, осветление, маркировка, обозначаване със сигнали, процедури, политики и стандарти. Примерите включват откази на осветление на летище, неясно или неправилно обозначаване със сигнали и ефекти от проект на летището.

В периода 2008—2012 г. има 15 произшествия и сериозни инциденти, свързани с летища. През 2012 г. няма такива произшествия или сериозни инциденти. На фигура 39 е показан общият брой на произшествията и сериозните инциденти, свързани с летища, по години. Текущи разследвания на други произшествия и сериозни инциденти, както и на показаните в диаграмата по-долу, може да наложат актуализация на данните в бъдеще и затова следва да се считат само за предварителни.

► **Фигура 39:** Общ брой произшествия и сериозни инциденти годишно, свързани със събития на летища в ДЧ на ЕААБ, 2008—2012 г.



Категориите събития, към които са отнесени произшествията и сериозните инциденти на летища са показани на фигура 40. Видно е, че „Излизане от пистата“ (RE) е най-често срещаната категория събитие при произшествията и сериозните инциденти на летища. Следва да се отбележи, че дадено събитие може да се отнесе към повече от една категория. Позицията на „Отказ или повреда на система/компонент, свързани с двигател“ (SCF-PP) при събитията на летище, се дължи на два сблъсъка с птици и един случай на поемане на чужди обекти в двигателя причинили отказ на двигател. От първоначалните доклади за събитието не е ясно дали двигателят е проектиран или не да издържа на сблъсък с птици и на поемане на чужди обекти в двигателя, затова към всички откази на двигател е приложен код SCF-PP.

► **Фигура 40:** Категории събития, към които заедно с категорията „Летище“ са отнесени произшествията и сериозните инциденти на летища в ДЧ на ЕААБ, 2008—2012 г.

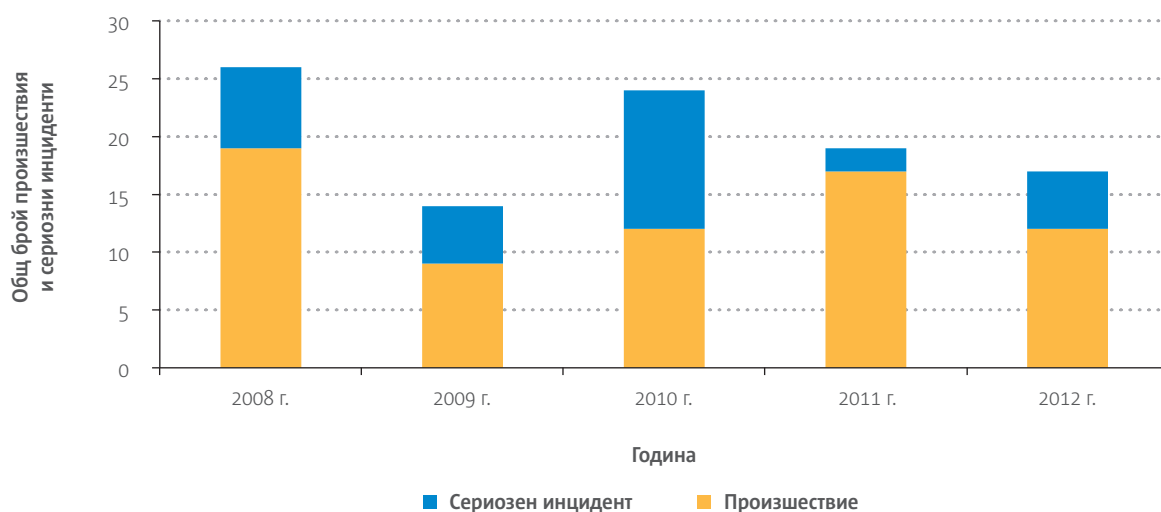


Излизане от пистата

Налице е излизане от пистата, когато ВС се отклонява от или подминава края на повърхността на пистата по време на излитане или кацане. Европейският план за авиационна безопасност (EASp) посочва излизането от пистата като един от петте рискове за експлоатационната безопасност за ВС, изпълняващи търговски полети (CAT). Проблемът е свързан както с експлоатацията на ВС, така и с въздушното движение и летищата. В глава 4 са посочени стойностите за излизанията от пистата на самолети, изпълняващи търговски полети, а тук са показани стойностите за излизания от пистата на летища в ДЧ на ЕААБ.

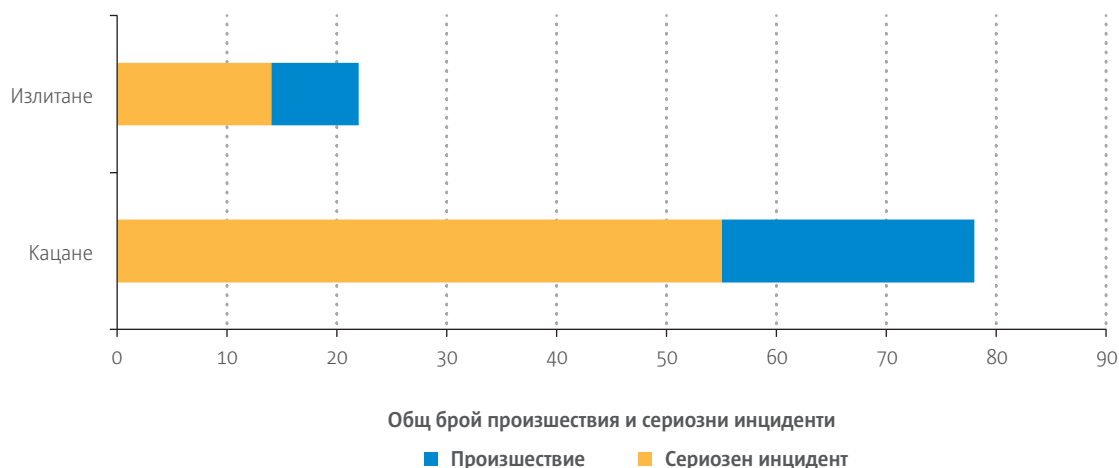
В периода 2008—2012 г. има общо 100 произшествия и сериозни инциденти с излизания от пистата на летища в ДЧ на ЕААБ. 17 от тях са настъпили през 2012 г. Фигура 41 показва общия брой излизания от пистата годишно, разбит по класове събития. Следва да се отбележи, че за разлика от фигура 40, диаграмата по-долу включва излизания от пистата, които не са отнесени към категорията „Летище“, т.е. те не са свързани с летището, а по вероятно с фактори, включващи експлоатацията на ВС или контрол на въздушното движение.

► **Фигура 41:** Общ брой произшествия и сериозни инциденти годишно, свързани с излизания от пистата на летища в ДЧ на ЕААБ, 2008—2012 г.



От произшествията и сериозните инциденти, свързани с излизания от пистата, 78% са възникнали по време на кацане и 22% по време на излитане. Фигура 42 показва броя на произшествията и сериозните инциденти при излитане и кацане.

► **Фигура 42:** Брой излизания от пистата на летища в ДЧ на ЕААБ, по етапи на полета, 2008—2012 г.

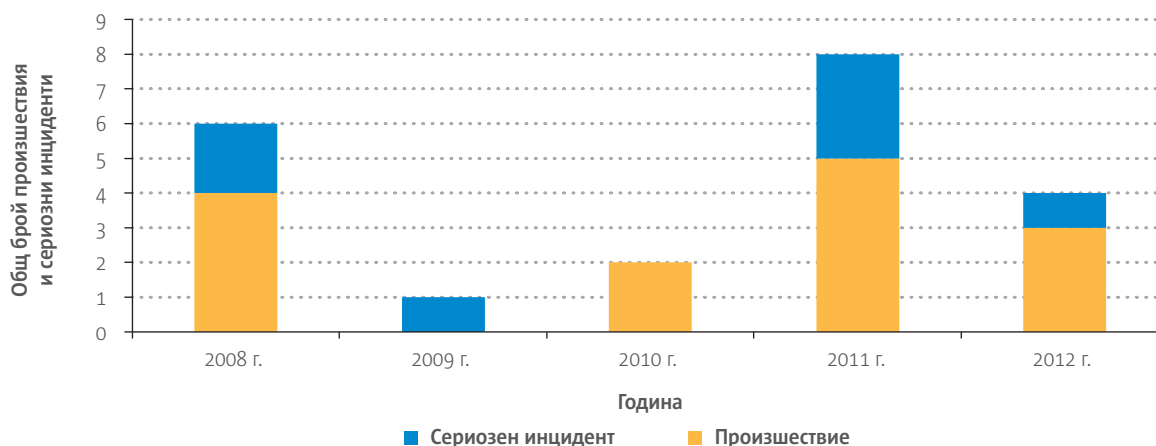


Сблъсък на земята

Категорията „Сблъсък на земята“ (GCOL) се определя като сблъсък между въздухоплавателно средство и друго въздухоплавателно средство, превозно средство, лице или друг предмет на земята по време на рулиране. ЕАSp посочва сблъсъка на земята като един от петте рискове за експлоатационната безопасност за ВС, изпълняващи търговски полети. Броят сблъсъци на земята годишно на летища в ДЧ на ЕААБ е показан на фигура 43. В глава 4 са посочени стойностите за сблъсъци на земята на самолети, изпълняващи търговски полети, а тук са показани стойностите за сблъсъци на земята на летища в ДЧ на ЕААБ.

В периода 2008—2012 г. има общо 21 произшествия и сериозни инциденти със сблъсък на земята на летища в ДЧ на ЕААБ. От тях 4 са настъпили през 2012 г.

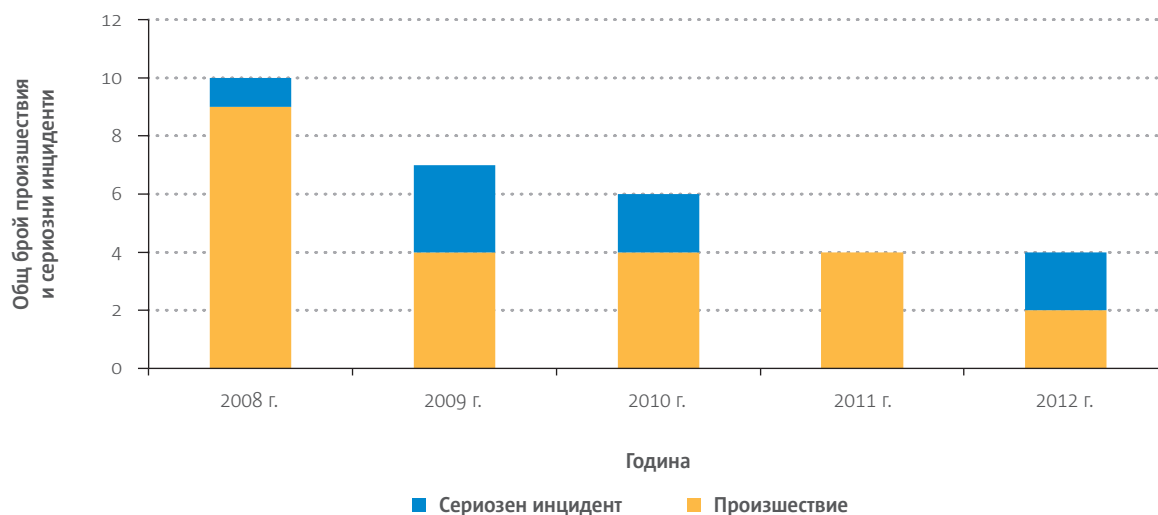
► **Фигура 43:** Общ брой произшествия и сериозни инциденти годишно, свързани със сблъсък на земята на летища в ДЧ на ЕААБ, 2008—2012 г.



Произшествия и сериозни инциденти на перона

Събитията на перона са събития настъпили по време на или заради наземно обслужване. Примерите включват товарене, избутване на ВС, зареждане на гориво и грешки при противообледенителните процедури, а условията на перона могат да се считат отделно от останалите условия на летището. Броят на произшествията и сериозните инциденти, свързани с перона, са показани на фигура 44. Най-често срещаните произшествия и сериозни инциденти на перона включват сблъсък между ВС и предмети на земята и работа с превозни средства/оборудване. През ноември 2012 г. настъпи произшествие на перона с причинени жертви, когато товарач на багаж е убит по време на подготовката на самолета за обратен рейс. Това произшествие е включено и в главата за самолети, изпълняващи търговски полети.

► **Фигура 44:** Общ брой произшествия и сериозни инциденти годишно, свързани с перона, на летища в ДЧ на ЕААБ, 2008—2012 г.

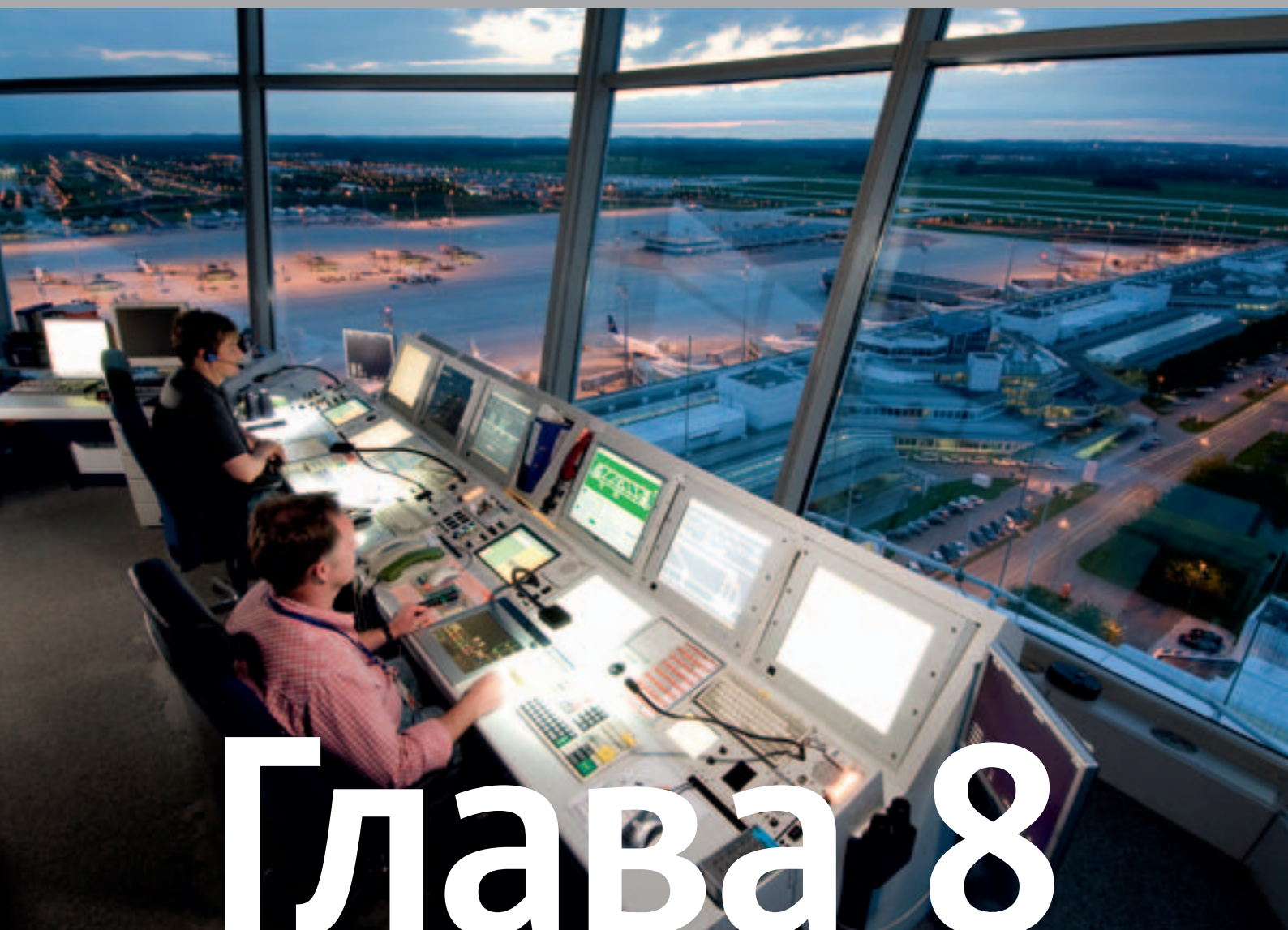


Сблъскване с птици

Въпреки че сблъскването с птици невинаги е на летище, тъй като то не може да бъде изцяло предотвратено чрез схеми за управление на птиците, обикновено се случва в район на летището. Броят на произшествията и сериозните инциденти, свързани със сблъскване с птици на летища или близо до тях в ДЧ на ЕААБ, е показан на фигура 45.

► **Фигура 45:** Брой сблъсквания с птици годишно по класове събития, 2008—2012 г.





Глава 8

Управление на
въздушното
движение

Въведение

В настоящата глава се прави преглед на информацията за безопасността за европейската система за управление на въздушното движение (УВД), състояща се от обслужване на въздушното движение, управление на въздушното пространство и управление на потоците въздушно движение. Информацията се предоставя от Eurocontrol и се събира чрез механизма за докладване, наречен образец на годишно резюме (AST). Определенията и категориите, използвани в настоящата част, следователно съответстват на използваната за механизма AST таксономия вместо категоризацията на CICTT, използвана в други части на годишния преглед на безопасността.

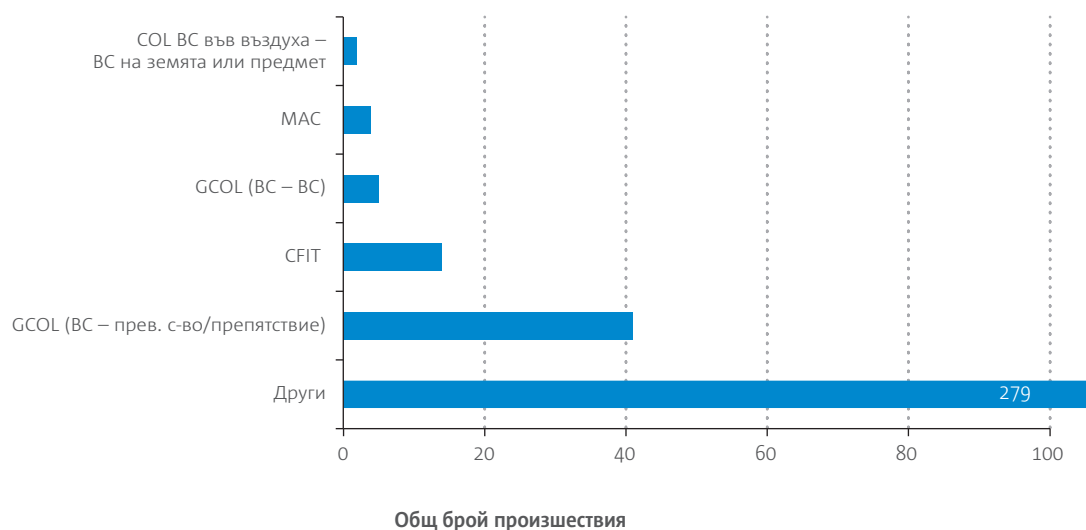
Въпреки че механизмът AST действа от доста години, след 2008 г. се наблюдава значително увеличение при докладването. Поради това, когато информацията се разглежда като цяло, тя обхваща периода 2008—2012 г., а когато са показани динамични редове, информацията обхваща десетгодишния период 2003—2012 г. Увеличаването на докладването се наблюдава при коефициента на общия брой доклади за събития, показан на фигура 50. Следва да се има предвид, че информацията за 2012 г. е предварителна.

Анализът в главата за УВД включва произшествия, възникнали в район за полетна информация (FIR) на ДЧ на ЕААБ и с участието най-малко на едно въздухоплавателно средство с MTOM 2250 kg и повече; и инциденти, възникнали в FIR на ДЧ на ЕААБ с MTOM без ограничения.

Произшествия

През периода 2008—2012 г. произшествията в Европа, свързани с УВД, са 345. Произшествията са категоризирани по видове събития, както е показано на фигура 46. Следва да се има предвид, че оста „х“ за категория „други“ е скъсена, за да се вижда по-добре информацията за останалите категории.

► **Фигура 46:** Общ брой свързани с УВД произшествия в FIR на ДЧ на ЕААБ, 2008—2012 г.

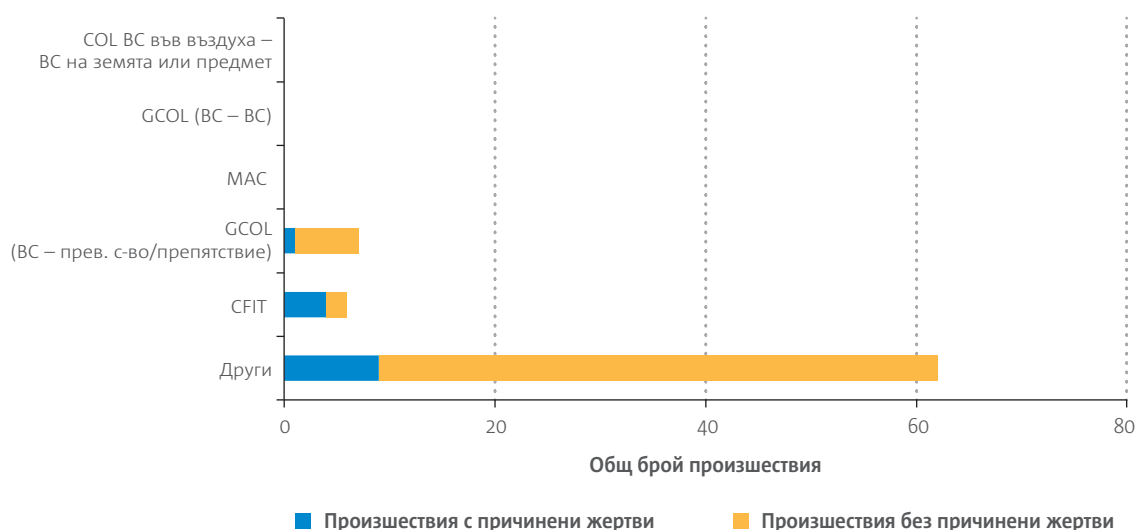


Размерът на приноса на УВД се определя в процеса на разследване на произшествията. След това приносът се категоризира като пряк или косвен, както е посочено по-долу:

- пряк принос — при който се счита, че свързаното с УВД събитие или предмет участва пряко в причините за индивидуалните събития,
- косвен принос — при който свързаното с УВД събитие потенциално е довело до повишаване на сериозността.

В предварителната информация за 2012 г. са докладвани 13 произшествия (5 с причинени жертви и 8 без причинени жертви), от които за 3 се посочва, че УВД има пряк принос — всичките без жертви. Разпределението на 13-те произшествия от гледна точка на тяхната категория събитие е показано на фигура 47.

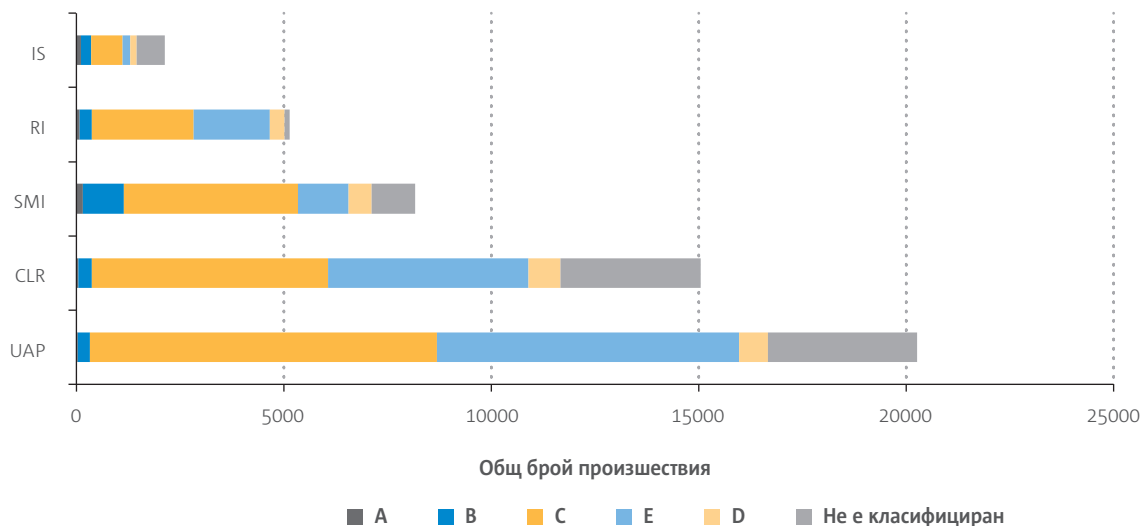
► **Фигура 47:** Общ брой произшествия в FIR на ДЧ на ЕААБ, за които УВД има принос, 2012 г.



Събития

Събитията се определят като произшествия, сериозни инциденти и инциденти. Най-често срещаните видове събития, свързани с УВД, са: „Неразрешено проникване във въздушно пространство“ (UAP), „Отклонение на въздухоплавателното средство от КВД“ (CLR), „Нарушаване на минималното разделяне“ (SMI), „Неразрешено на пистата“ (RI) и „Неадекватно разделяне на BC“ (IS). Събитията могат да се класифицират в повече от една категория, например CLR може да доведе до SMI. Техният брой през разглеждания период е показан на фигура 48, заедно с класификацията на степен на сериозност, използвайки методологията на инструмента за анализ на риска (RAT). Класовете на сериозност са, както следва: сериозни инциденти (А), големи инциденти (Б), значителни (В), без последици за безопасността (Д) и не е определена (Г).

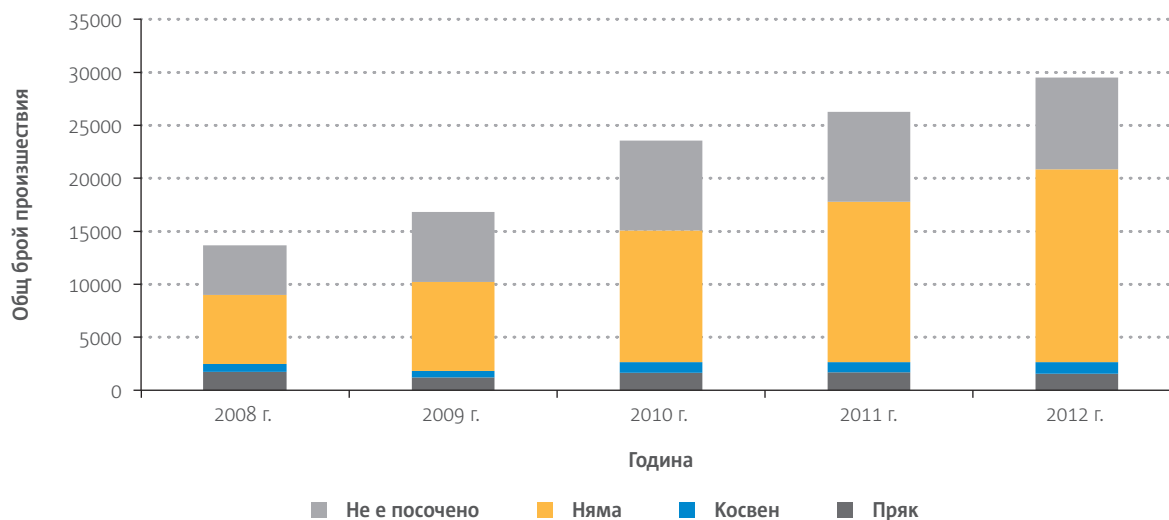
► **Фигура 48:** Общ брой свързани с УВД произшествия по категории събития и по степени на сериозност в FIR на ДЧ на ЕААБ, 2008—2012 г.



Броят на събитията по години е показан на фигура 49, в която събитията са разделени и по принос на УВД, според докладваното чрез механизма AST. Видно е, че броят на докладваните събития постоянно нараства през разглеждания период.

Категорията, която има най-голям дял в свързаните с риска инциденти (тежест А и Б), е „Нарушаване на минималното разделяне“ (SMI). Тя се отнася за събитията, при които се е загубило определеното минимално разделяне (отстояние) между ВС. Следва да се отбележи, че тази категория е различна от категорията „Неадекватно разделяне“ (IS), при която не са определени критерии за минимално разделяне (отстояние). Голяма част от инцидентите, които са довели до загуба от разделяне (SMI) и са класифицирани като свързани с риска, се класифицират също като „Отклонение от КВД“ или „Неразрешено проникване във въздушно пространство“. Категорията „Неразрешени навлизания на пистата“ (RI) е на второ място по свързани с риска събития (сериозност А+Б).

► **Фигура 49:** Общ брой свързани с УВД произшествия годишно в FIR на ДЧ на ЕААБ, 2008—2012 г.

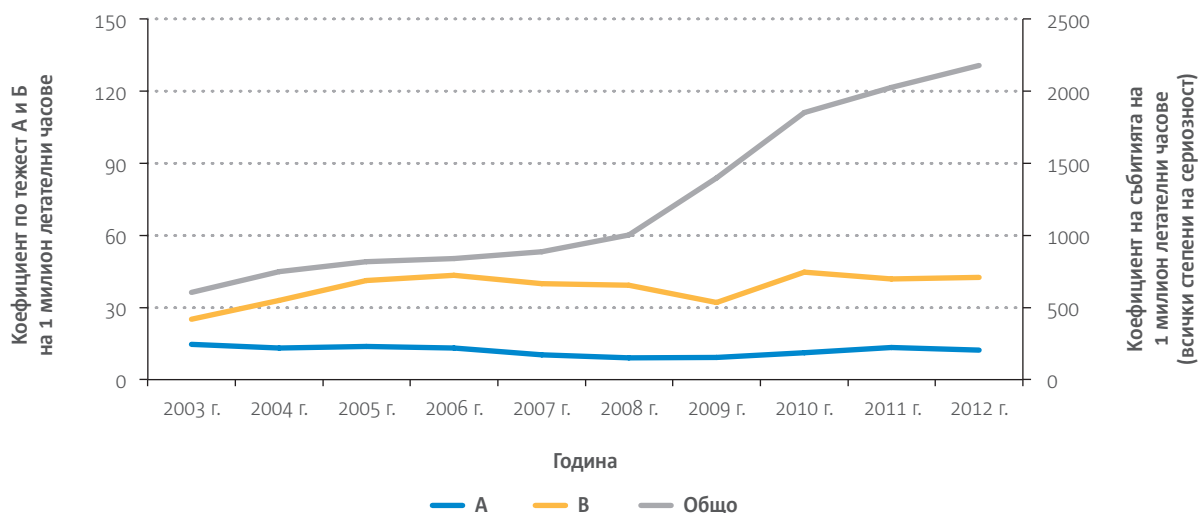


Коефициенти на събитията

Съпоставката на броя инциденти и нивото на трафика може да даде съществени резултати във връзка с тенденциите при безопасността. Цифрите в тази част показват две тенденции: коефициентът на докладваните инциденти на милион летателни часове независимо от тяхната сериозност и коефициентът на свързаните с риска инциденти (тежест А и Б). За категорията „Неразрешеното навлизане на пистата“ се използва коефициент на милион движения на ВС – излитане/кацане.

Коефициентът на свързаните с УВД произшествия годишно в периода 2003—2012 г., е показан на фигура 50. Увеличението на коефициента на общия брой доклади за събития след 2008 г. е очевидно. Броят на докладите за сериозност А и Б обаче остава стабилен през целия период.

■ **Фигура 50:** Коефициент на свързани с УВД произшествия годишно в FIR на ДЧ на ЕААБ, 2003—2012 г.

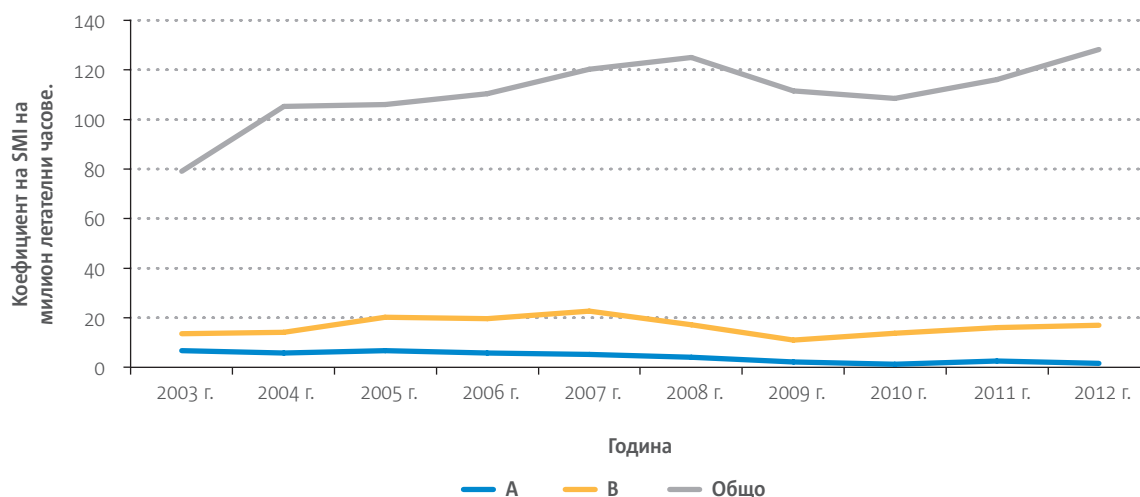


Фигура 51 показва коефициента на SMI на милион летателни часове. За SMI е полезно да се изчисли този коефициент посредством броя летателни часове, тъй като това представя най-добре времето, през което въздушното пространство е заето от дадено въздухоплавателно средство.

SMI се отнася за събитията, при които се е загубило определеното минимално разделяне (отстояние) между ВС. Общият брой инциденти, докладвани в тази категория, нараства всяка година с изключение на 2009 и 2010 г. Между всички видове инциденти, SMI обичайно отнемат най-много време за разследване и следователно техният брой може да се променя в бъдеще.

До 2010 г. се наблюдава тенденция на намаляване на броя SMI с тежест А, последвана от повишаване през 2011 г. Предварителните данни за 2012 г. сочат слабо намаление на събитията с тежест А. В данните за 2011 г. се посочва подобно нарастване на броя в тежест Б, което продължава през 2012 г., като в момента нивото е почти равно на това през 2008 г.

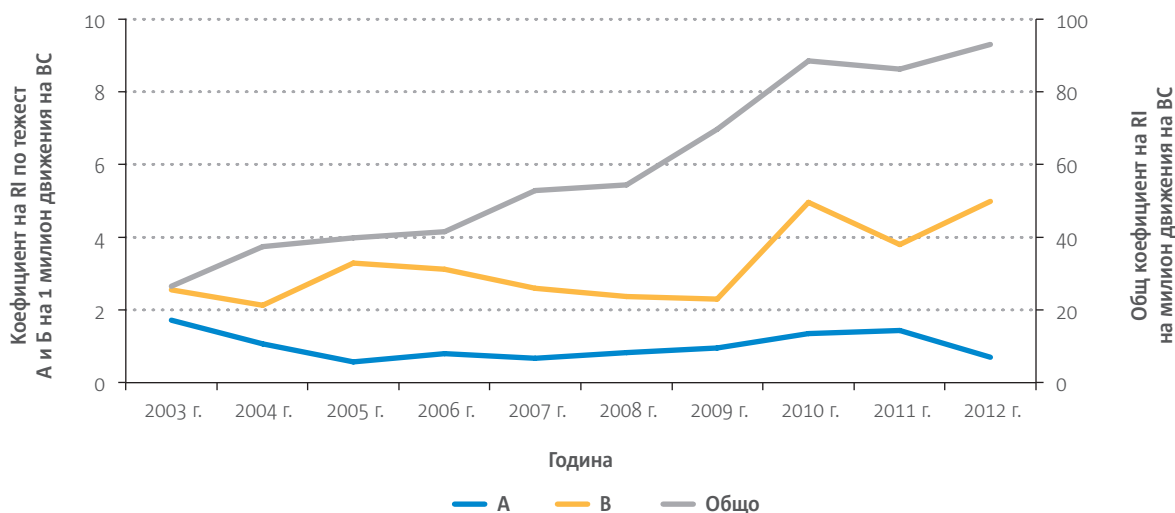
► **Фигура 51:** Коефициент на нарушения на минималното разделяне на милион летателни часове годишно в FIR на ДЧ на ЕААБ, 2003—2012 г.



Фигура 52 показва коефициента на RI на милион летателни часове. За RI е полезно коефициентът да се изчислява посредством броя движения или полети, тъй като това представлява честотата на използване на дадена писта. Европейският план за авиационна безопасност (EASp) посочва RI като един от петте риска за безопасността при експлоатацията на ВС, изпълняващи търговски полети (CAT).

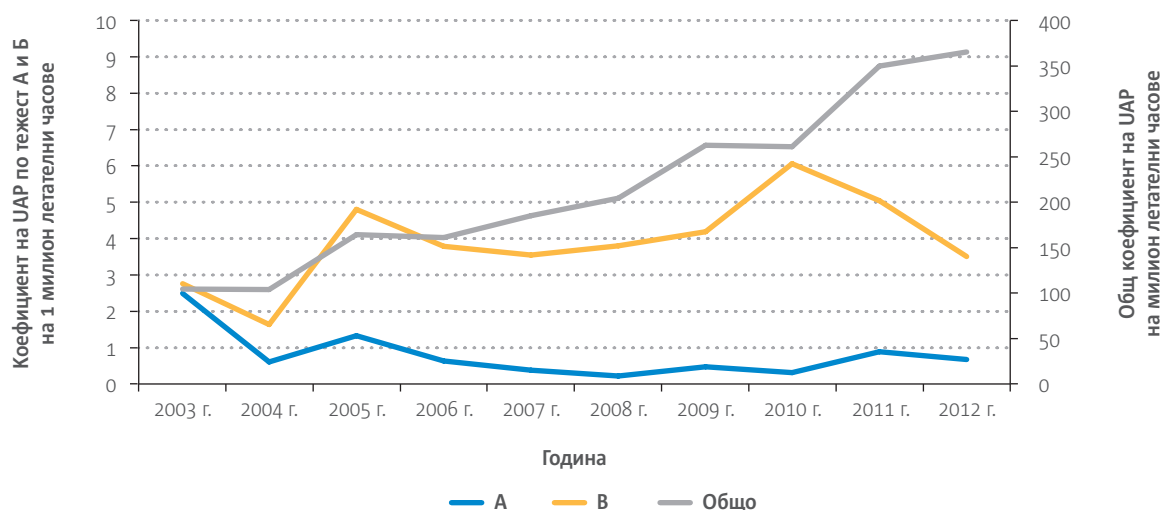
Коефициентът на свързаните с риска RI варира през последните години. Коефициентът на сериозните инциденти (тежест А), който през 2011 г. е на почти същото равнище като предишната година, през 2012 г. показва увеличение (въз основа на докладваните предварителни данни). Коефициентът на големите инциденти (тежест В) намалява до 2009 г., докато през 2010 г. се наблюдава увеличение, а през 2011 г. — обратната тенденция, предварителните данни за 2012 г. сочат увеличение до равнището на 2010 г.

► **Фигура 52:** Коефициент на неразрешени навлизания на пистата на милион летателни часове годишно в FIR на ДЧ на ЕААБ, 2003—2012 г.



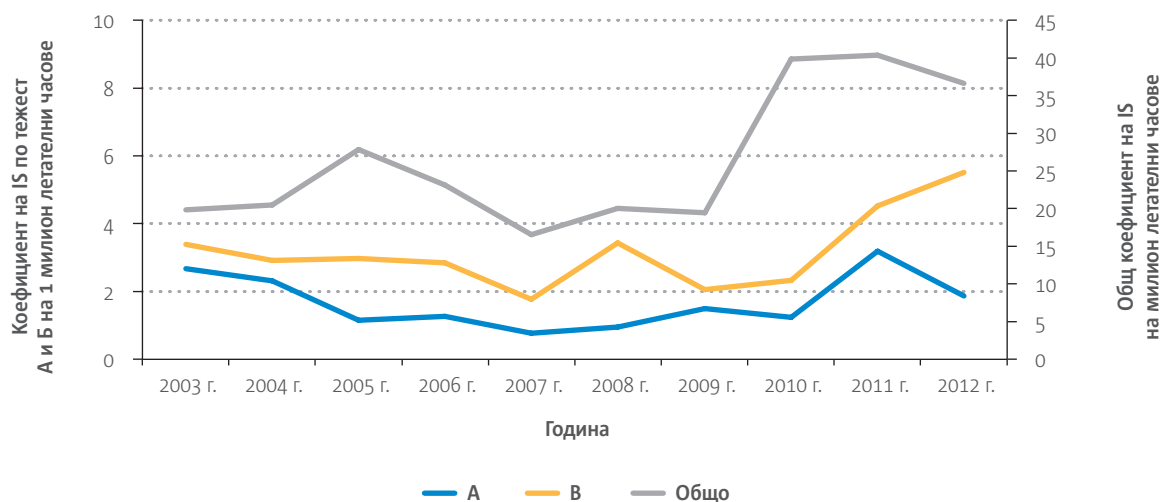
Фигура 53 показва коефициента на докладваните UAP за периода 2003—2012 г. и посочва, че като цяло коефициентът на докладване на този вид инцидент се е увеличил значително през десетгодишния период.

► **Фигура 53:** Коефициент на неразрешено проникване във въздушно пространство на милион летателни часове в FIR на ДЧ на ЕААБ, 2003—2012 г.



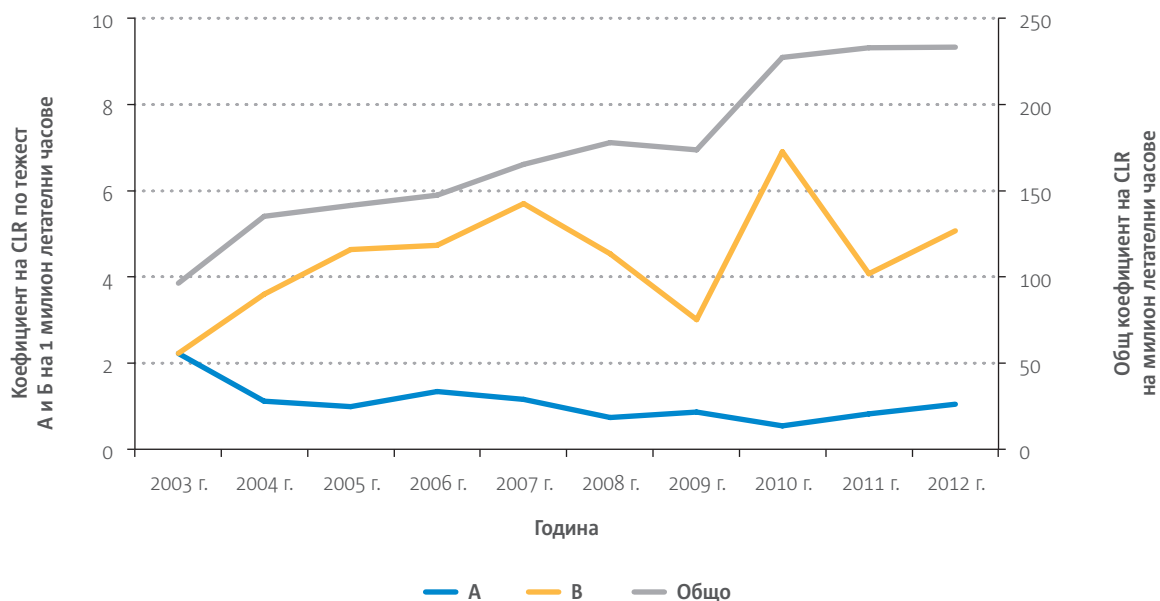
Фигура 54 показва коефициента на докладваните IS за периода 2003—2012 г. Видно е, че коефициентът значително се е увеличил след 2009 г., свидетелствайки за вероятно подобрене при докладването. Коефициентът на големите инциденти (тежест Б) обаче също се е увеличил.

► **Фигура 54:** Коефициент на неадекватно разделяне на ВС на милион летателни часове в FIR на ДЧ на ЕААБ, 2003—2012 г.



Фигура 55 показва коефициента на отклонения на въздухоплавателното средство от КВД и отново увеличението на коефициента на докладване е очевидно. Коефициентът на големи инциденти също се е увеличил, докато коефициентът на сериозни инциденти е намалял.

► **Фигура 55:** Коефициент на отклонения на въздухоплавателното средство от КВД на милион летателни часове в FIR на ДЧ на ЕААБ, 2003—2012 г.





Глава 9

Европейски
централен регистър

Въведение

В продължение на повече от 20 години Европейската комисия разработва идеята за централизирана система за събиране на данни във връзка с авиационната безопасност, известна като Европейски център за координация на системата за докладване на произшествия и инциденти (ECCAIRS). При тази система всички събития в държавите членки (ДЧ) на ЕААБ във връзка с безопасността се събират в централизирана база данни – Европейския централен регистър (ECR).

Европейската директива 2003/42/ЕО за докладване на събития в гражданското въздухоплаване вменява на държавите членки задължение да поставят „цялата информация, свързана с безопасността“, съхранявана в базите данни, на разположение на компетентните органи на другите държави членки и Европейската комисия. От ДЧ на ЕААБ се изисква също така да гарантират, че базите данни са съвместими със софтуера на ECCAIRS. Освен това, съгласно Регламент (ЕО) № 1321/2007 на Комисията ДЧ на ЕААБ са задължени да въвеждат данните за тези събития в ECR. Към края на 2011 г. всички ДЧ на ЕААБ въвеждат данните си в ECR.

Въвеждането на събитията в ECR е жизненоважно за подпомагане работата на ЕААБ по управление на авиационната безопасност и ДЧ на ЕААБ, тъй като осигурява възможно най-всеобхватен източник на общоевропейски данни за безопасността. Колкото повече информация има в ECR и колкото по-добро е качеството ѝ, толкова повече знания и информация може да бъде използвана от органите, отговорни за вземане на решения, за разработването на устойчиви решения, изисквани както от авиационната индустрия, така и от пътуващите граждани.

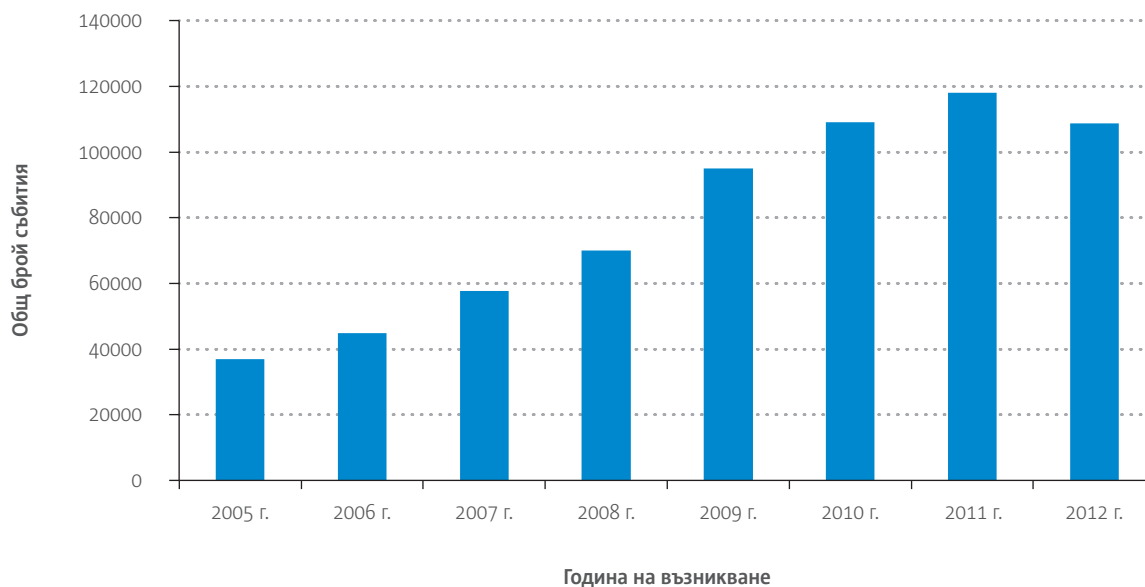
Благодарение на усилията на ДЧ на ЕААБ обемът на информацията в ECR се увеличава всяка година, а качеството на данните значително се подобри през последните 2 години. Това означава, че визията ECR да е жизненоважен ресурс за анализ на безопасността на европейско равнище вече става по-реалистична перспектива. В настоящата глава се предоставят ключови статистически данни относно информацията за безопасността, налична в ECR, както и информация за това как ECR подпомага работата по подобряване на авиационната безопасност в Европа.

В главата са включени данни от периода 2005—2012 г., така че промените в докладването от въвеждането на ECR до момента са видими.

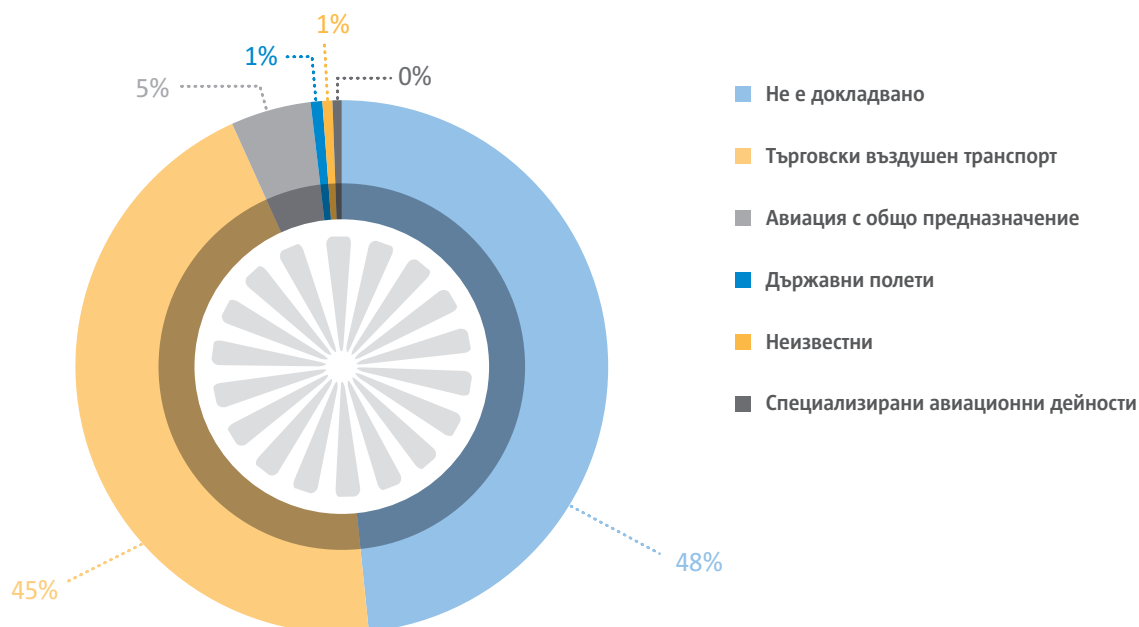
ECR в един поглед

В края на 2012 г. в ECR са записани общо 664 149 събития. На фигура 56 е представена подробна информация за събитията в ECR по дата на събитията. В първите години на ECR, между 2005 г. и 2009 г., броят на докладваните от ДЧ на ЕААБ събития постоянно нараства. След 2009 г. броят на събитията започна да се стабилизира в рамките на 100 000 до 120 000 събития годишно. Събирането на такъв голям брой събития в единна база данни подчертава значението на ECR за използване от ЕААБ и ДЧ на ЕААБ при техния анализ, тъй като той осигурява много повече обем информация, отколкото би била на разположение на една държава чрез нейните собствени ресурси. Предизвикателството е непрекъснато да се подобрява качеството на данните, предоставяни от ДЧ на ЕААБ, така че той да може сам да предоставя достатъчно подробна информация в подкрепа на процеса на вземане на решения, без да е необходимо да се търсят други източници на данни или информация. Задачата за непрекъснато подобряване на качеството на данните е част от едно голямо усилие на цялата европейска въздухоплавателна общност като част от работата с Европейската комисия (ГД „Мобилност и транспорт“ и Съвместния изследователски център (JRC)), ЕААБ, Eurocontrol и отговорните институции на ДЧ на ЕААБ.

► **Фигура 56:** Брой събития по години – ECR

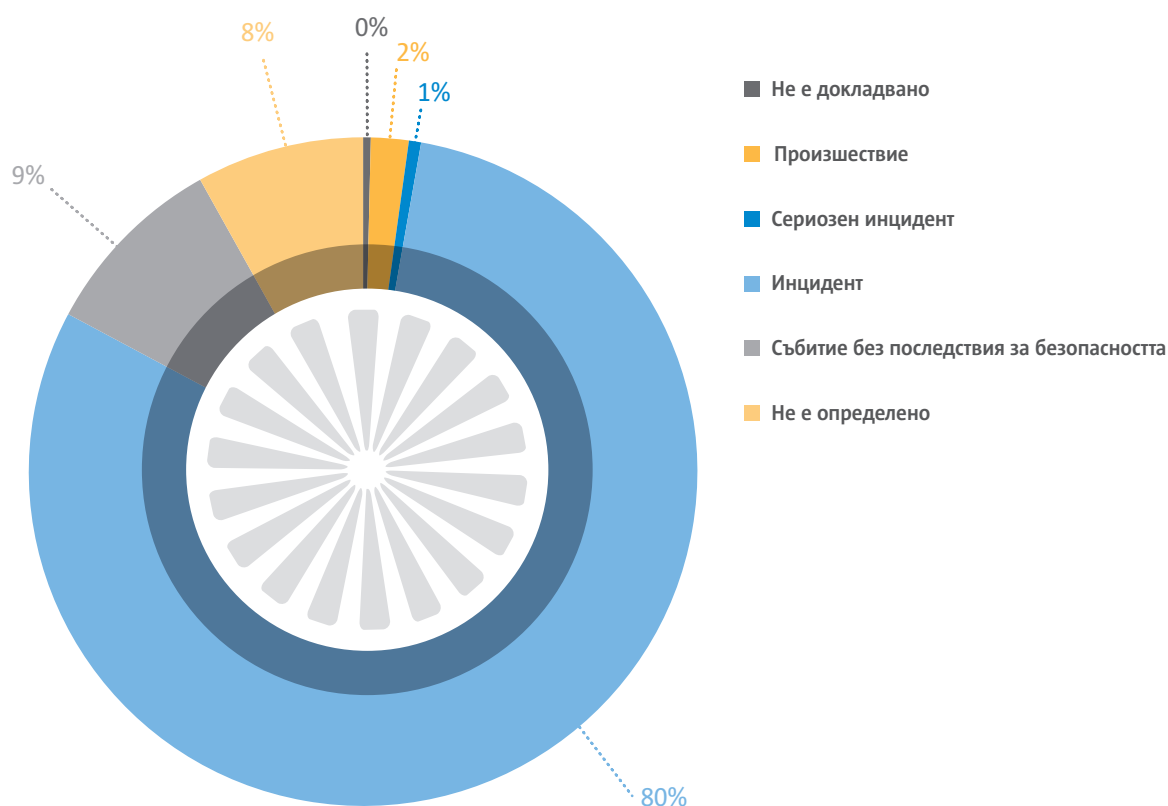


► **Фигура 57:** Дял на събитията по вид на операцията – ECR, 2005—2012 г.



На фигура 57 е представена подробна информация за разпределението на събитията в ECR по вид на операцията. В повечето случаи (48%) тази информация не е докладвана в ECR. В резултат на дискусиите с държавите членки обаче се счита, че повечето от тях вероятно са в търговския въздушен транспорт, на който вече принадлежат 45% от събитията, докладвани в ECR. Авиацията с общо предназначение участва в 5% от събитията, а държавните полети — 1%. По-малък брой събития, по-малко от 1% са при специализирани авиационни дейности.

► **Фигура 58:** Дял на събитията по класове събития – ECR, 2005—2012 г.



Разпределението на събитията по клас в ECR е представено на фигура 58. Особено интересно е да се отбележи, че само 2% от събитията в ECR са произшествия, докато 80% от тях са инциденти, които обикновено не могат да бъдат намерени в други източници на данни.

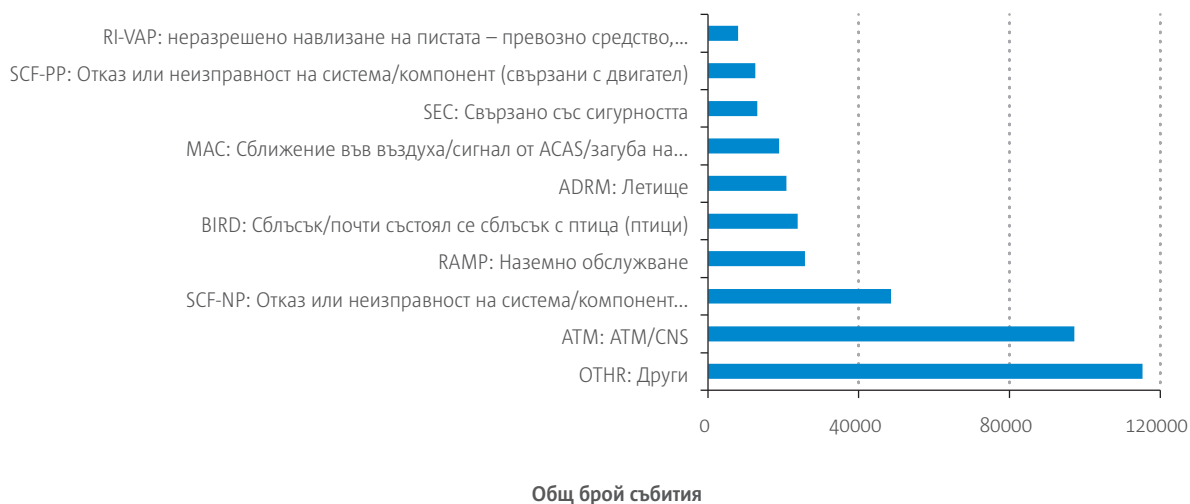
Мрежа от анализатори

Анализът на ECR на европейско равнище се извършва от мрежата от анализатори (МА), която събира заедно отделите за анализ на безопасността на компетентните органи с ЕААБ, Eurocontrol и Европейската комисия, за да използват информацията в ECR в подкрепа на дейността по планиране на безопасността. МА използва информацията в ECR и кръг от други източници на данни, за да помогне за идентифициране на рисковете за безопасността, с цел изготвяне на Европейския план за авиационна безопасност (EASp). МА също така осигурява механизъм за ДЧ на ЕААБ да работят заедно за подобряване качеството на данните в ECR.

Категории събития и индивидуални събития в ECR

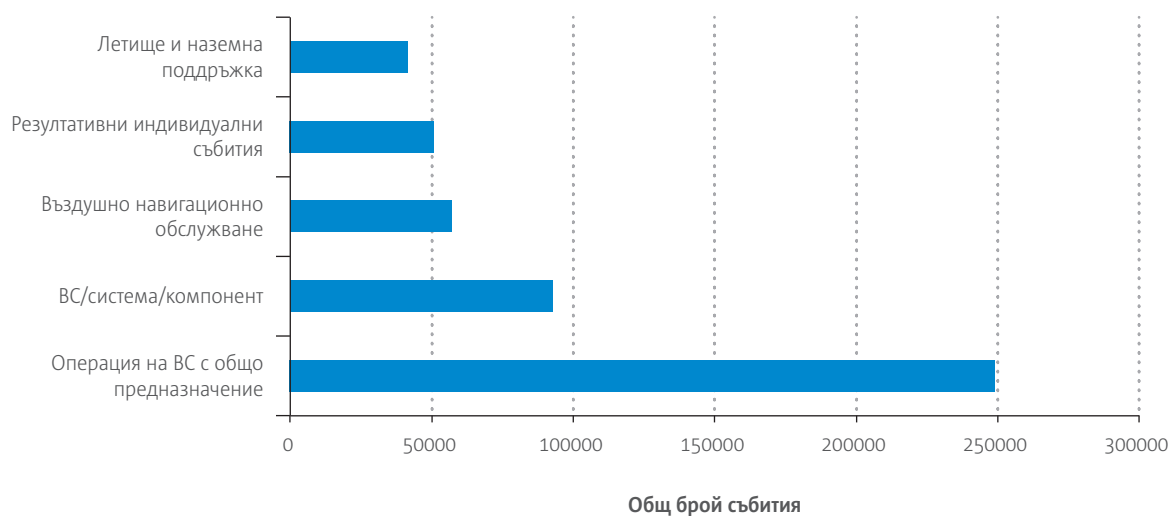
В ECR има известна полезна информация относно видовете събития и индивидуални събития, докладвани от ДЧ на ЕААБ.

► **Фигура 59:** 10-те най-важни категории събития – ECR, 2005—2012 г.



На фигура 59 е представена подробна информация за 10-те най-важни категории събития в ECR. Най-голям брой събития са класифицирани като „Други“, каквото е и положението през миналата година. Напоследък се извърши работа, за да се анализират събитията, класифицирани като „Други“, и се установи, че голям брой от тях се отнасят за медицински случаи, свързани с членове на екипажа или пътници, и в близко бъдеще ще се въведе нова категория, която да обхваща тези събития. Следващите категории с най-много събития са ATM/CNS, „Отказ или повреда на система/компонент, несвързани с двигател“ (SCF-NP), „Наземно обслужване“ (RAMP) и „Сблъскване с птици“ (BIRD).

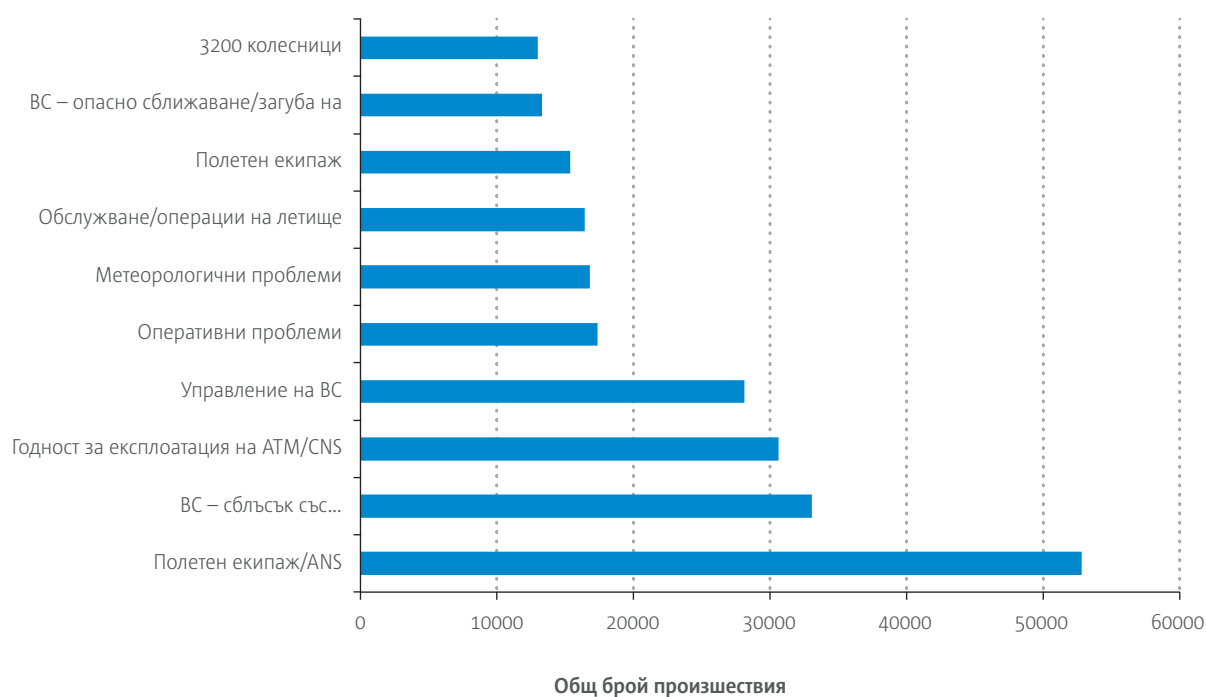
► **Фигура 60:** 5-те най-важни видове индивидуални събития от ниво 1 – ECR, 2005—2012 г.



На фигура 60 е представен по-подробен анализ на събитията в ECR, използвайки информация за видовете индивидуални събития от ниво 1. Критичните индивидуални събития по време на събитието са кодирани, използвайки стандартизирани типове индивидуални събития, и са отразени в хронологичния ред на възникването им. С най-голям брой е типът индивидуално събитие от ниво 1 „Операция на ВС с общо предназначение“, следван от „ВС/система/компонент“ и „Въздушно навигационно обслужване“.

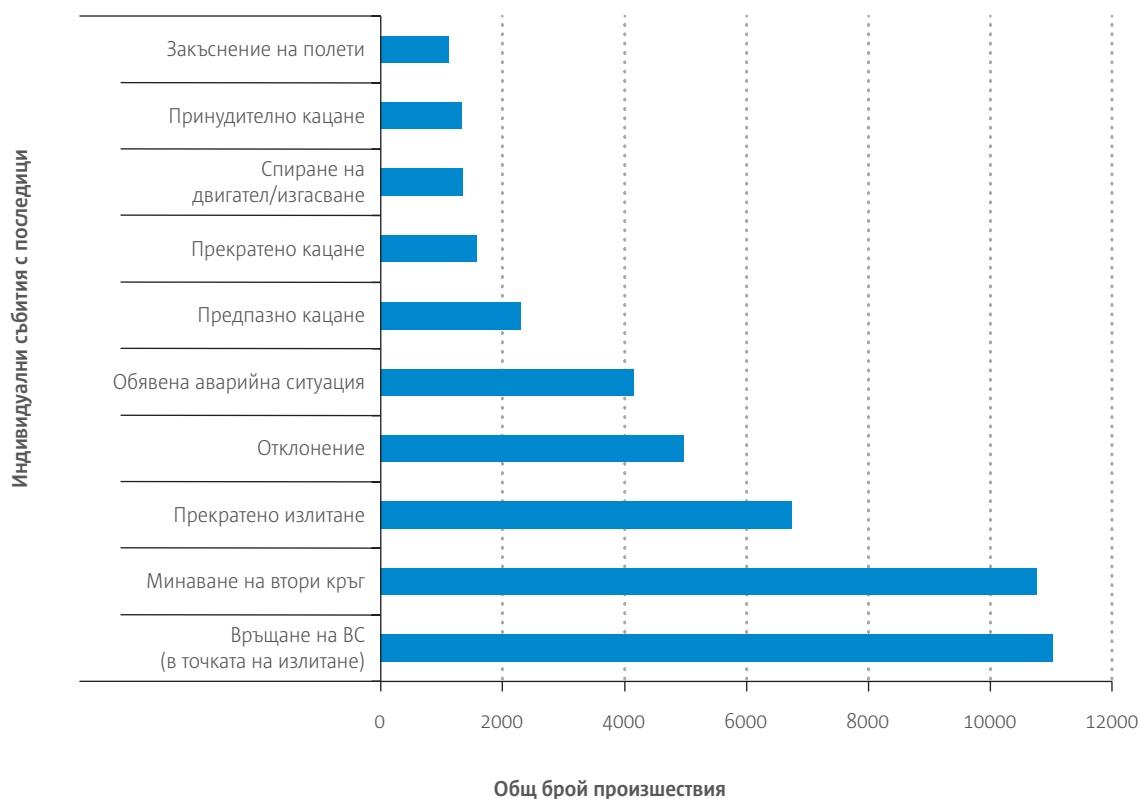
По-подробен анализ на индивидуалните събития е показан на фигура 61, където има информация за 10-те най-важни видове индивидуални събития от ниво 2. С най-голям брой е типът индивидуално събитие от ниво 2 „Полетен екипаж/ANS“, което включва взаимодействие между полетния екипаж и въздушното навигационно обслужване. Следва „ВС – Сблъсък с препятствие/терена/ВС“, който често се използва за класифициране на събитията, при които е имало сближение във въздуха, следователно този брой не е показателен за броя на действителните сблъсъци. Други видове индивидуални събития от ниво 2 сред 10-те най-важни са годността за експлоатация на ATM системите и управлението на ВС.

► **Фигура 61: 10-те най-важни видове индивидуални събития от ниво 2 – ECR, 2005—2012 г.**



Информация за индивидуалните събития с последици на събитията в ECR е показана на фигура 62. Индивидуалните събития с последици се използват за описание на ефектите на събитието за експлоатацията на въздухоплавателното средство. Най-често срещаните последици от събитията в ECR са „Връщане на ВС“, когато ВС е принудено да се върне в точката на излитане след събитието. Също така има събития, свързани с „Преминаване на втори кръг“, „Прекратено излитане“ и „Отклонения“ (когато ВС е принудено да се отклони от планираното летище на местоназначение към друго летище). Има също така малко над 4000 събития, когато полетният екипаж е обявил аварийна ситуация.

► **Фигура 62:** 10-те най-важни индивидуални събития с последици – ECR, 2005—2012 г.



Броят на събитията в ECR продължава да се увеличава всяка година, и най-важното, качеството на данните значително се подобри през последните няколко години. Информацията, която ECR предоставя, в допълнение на други източници на данни от произшествия с ВС, е жизненоважна за осигуряване на възможно най-добро познаване на ключовите рискове за въздухоплаването в Европа.



Глава 10

Действия на
Агенцията, свързани
с безопасността

Резултатите от работата по анализиране на безопасността са съчетани с експертна оценка, изследователска дейност и препоръки за безопасност с цел направляване действията на Агенцията, свързани с безопасността. Всяка година действията се публикуват в Европейския план за авиационна безопасност (EASp).

EASp описва кои са основните рискове в системата на въздухоплаването в Европа и множеството предприети действия за тяхното намаляване. Действията в EASp обхващат не само извършваната от Агенцията работа, но и усилията на държавите членки (ДЧ) на ЕААБ, авиационната индустрия и други заинтересовани страни, като Eurocontrol, Органа за преглед на ефективността и Европейската комисия. Тази работа допълва направеното от държавите членки за намаляване на рисковете за безопасността на тяхно равнище. С цел представяне на ясна картина на дейностите, осъществявани от различни инициативи и екипи за безопасност, във всяка актуализация на EASp се включва доклад за постигнатия напредък и основните разработени продукти.

Копие от Европейския план за авиационна безопасност е достъпно в интернет www.EASA.europa.eu/sms



Допълнение

Допълнение 1 Съкращения и определения

Произшествие	Събитие, свързано с експлоатацията на въздухоплавателно средство, което е настъпило във времето от момента, когато едно лице се качва на борда на въздухоплавателното средство с намерение да лети, до момента, когато всички такива лица са напуснали борда на въздухоплавателното средство, при което: а) дадено лице е наранено смъртоносно или тежко в резултат на: • това, че се е намирало във въздухоплавателното средство, или • пряк контакт с произволна част на въздухоплавателното средство, включително части, включително • отделили се от въздухоплавателното средство части, или • пряко излагане на реактивната струя; освен когато става въпрос за наранявания 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) въздухоплавателното средство претърпи повреда или конструктивна неизправност, които: • оказват неблагоприятно въздействие върху здравината на конструкцията, експлоатационните или летателни характеристики на въздухоплавателното средство, и обикновено биха изисквали сериозен ремонт или замяна на повредения компонент; с изключение на отказ или повреда на двигател, когато повредата е ограничена до двигателя, неговите намотки или допълнителни части; или за повреда, ограничена до пропелери, крайни обтекатели на крилата, антени, гуми, спирачки, обтекатели, малки пукнатини или цепнатини върху обшивката на въздухоплавателното средство; или в) въздухоплавателното средство е изчезнало или достъпът до него е напълно невъзможен. <i>Източник: Приложение 13 на ИКАО</i>
Специализирани авиационни дейности (AW)	Експлоатация на ВС, при която то се използва за предоставяне на специализирано обслужване на такива области като селско стопанство, строителство, фотография, картографиране, наблюдение и патрулиране, търсене и спасяване, или за реклама от въздуха.
ANS	Въздушно навигационно обслужване
ГПБ	Годишен преглед на безопасността на ЕААБ
AST	Образец на годишно резюме
КВД	Контрол на въздушното движение
ATM	Управление на въздушното движение
Търговски въздушен транспорт (CAT)	Експлоатация на ВС, включваща превоз на пътници, товари или поща срещу възнаграждение или под наем.
CAST	Екип за безопасност на търговското въздухоплаване
CICTT	Екип за единна таксономия към CAST-ICAO
CNS	Комуникация, навигация и обзор
ЕААБ	Европейска агенция за авиационна безопасност
ДЧ на ЕААБ	Държави членки на Европейската агенция за авиационна безопасност. Това са 27-те държави членки на Европейския съюз, плюс Исландия, Лихтенщайн, Норвегия и Швейцария.
EASp	Европейски план за авиационна безопасност
ECCAIRS	Европейски център за координация на системите за докладване на произшествия и инциденти

EK	Европейска комисия
ECR	Европейски централен регистър на събитията
ЕС	Европейски съюз
Произшествие с причинени жертви	Произшествие, в резултат на което има най-малко един смъртен случай с член от летателния екипаж и/или пътник, или на земята до 30 дни след настъпване на това произшествие. <i>Източник: Приложение 13 на ИКАО</i>
Смъртоносно нараняване	Нараняване, което е претърпяно от лице при произшествие и е довело до неговата смърт в рамките на 30 дни от датата на произшествието. <i>Източник: Приложение 13 на ИКАО</i>
FIR	Район за полетна информация
FOD	Останки от чужди обекти
Авиация с общо предназначение (GA)	Операция на въздухоплавателно средство, различна от търговска въздушнотранспортна операция или специализирана авиационна дейност.
HEMS	Полет за спешно медицинско осигуряване с вертолет
ИКАО	Международна организация за гражданско въздухоплаване
IFR	Правила за полети по прибори
Леко ВС	Въздухоплавателно средство с максимална сертифицирана излетна маса под 2 251 kg.
MTOM	Максимална сертифицирана излетна маса
NAA	Национални въздухоплавателни органи
Крайбрежни операции	Крайбрежна операция е полет на ВС до площадка за кацане, разположена в открито море, например нефтена или газова платформа. Обърнете внимание, не трябва да се бърка с термина „открито море“ в смисъл „извън териториални води“.
Събитие	Произшествие, сериозен инцидент или инцидент
Редовна въздушна услуга	Въздушна услуга, достъпна за използване от обществото и извършвана в съответствие с публикувано разписание или с такава постоянна честота, че да представлява лесно разпознаваема систематична серия от полети, които са отворени за пряка резервация от членовете на обществото.
Сериозен инцидент	Инцидент, включващ обстоятелства, които показват, че се е достигнало почти до възникване на произшествие. <i>Източник: Приложение 13 на ИКАО</i>
Сериозно нараняване	Нараняване, получено от лице при произшествие и което: а) изисква хоспитализация за повече от 48 часа, която започва в рамките на седем дни от датата на получаване на нараняването; или б) довежда до счупване на кост (с изключение на фрактурите на пръсти на крак, ръка или на нос); в) включва разкъсвания, причиняващи силни кръвоизливи или увреждане на нерв, мускул или сухожилие; г) включва нараняване на вътрешен орган; д) включва изгаряния втора или трета степен или изгаряния, които засягат повече от 5% от тялото; или е) включва доказано излагане на заразни вещества или вредна радиация.
SMS	Система за управление на безопасността
Въздухоплавателно средство експлоатирано от трета страна	ВС, което не се използва или експлоатира под контрола на компетентен орган в държава членка на ЕС.

Категории събития:

Категориите събития могат да се използват за класифициране на събития на високо ниво, за да се даде възможност за анализ на данните. Категориите събития, използвани в настоящия годишен преглед на безопасността, са разработени от екипа CICTT. Повече информация за този екип и категориите събития може да се намери на адрес: (<http://intlaviationstandards.org/index.html>)

ARC	Анормален контакт с пистата
AMAN	Внезапен маньовър
ADRM	Летище
ATM/CNS	УВД/КНО (Управление на въздушното движение/Комуникация, навигация и обзор)
BIRD	Сблъсък/почти състоял се сблъсък с птица (птици)
CABIN	Събитие, свързани с безопасността в пътническия салон
CFIT	Контролиран полет в терена
CTOL	Сблъсък с препятствие(я) по време на излитане/кацане
EVAC	Евакуация
EXTL	Събитие, свързано с превоз на външни товари
F-NI	Огън/дим (без последствия)
F-POST	Огън/дим (с последствия)
FUEL	Свързано с горивото
GCOL	Сблъсък със земята
GTOW	Събитие, свързано с теглене на планери
RAMP	Наземно обслужване
ICE	Обледеняване
LOC-G	Загуба на контрол — земя
LOC-I	Загуба на контрол — в полет
LOLI	Загуба на условия за излитане по маршрута
LALT	Операции при ниски височини
MAC	Сближение във въздуха/сигнал от TCAS/загуба на сепарация/опасност от сблъсък във въздуха/сблъсък във въздуха
OTHR	Други
RE	Излизане от пистата
RI-A	Неразрешено навлизане на пистата — животни
RI-VAP	Неразрешено навлизане на пистата — превозно средство, ВС или човек
SEC	Свързано със сигурността
SCF-NP	Отказ или неизправност на система/компонент (несвързани с двигател)
SCF-PP	Отказ или неизправност на система/компонент (двигател)
TURB	Турбуленция
UIMC	Нежелан полет при инструментални метеорологични условия
USOS	Недолитане/прелитане на зона за спиране
UNK	Неизвестно или неопределено
WSTRW	Срез на вятъра или гръмотевична буря

Съкращения на категориите произшествия във връзка с УВД

CLR	Отклонение от КВД
IS	Неправилно разделяне
MAC	Сблъсък във въздуха
SMI	Нарушаване на минималното разделяне.
UAP	Неразрешено нахлуване във въздушно пространство.
RI	Неразрешено навлизане на пистата е събитие с неправилно присъствие на въздухоплавателно средство, превозно средство или човек в защитената зона на повърхност, предназначена за приземяване и излитане на въздухоплавателно средство.
COL	Сблъсък на въздухоплавателно средство на земята с превозно средство, човек или въздухоплавателно средство

Допълнение 2: Списък на фигурите и таблиците

Списък на фигурите

Брой произшествия с причинени жертви — самолети на оператори от ДЧ на ЕААБ и трети страни, с МТОМ над 2250 kg, 2003–2012 г.	вътрешна корица
Дял на произшествията с причинени жертви по категории ВС — произшествия в ДЧ на ЕААБ с ВС под 2250 kg от авиацията с общо предназначение, 2008—2012 г.	вътрешна корица
Брой произшествия с причинени жертви в търговския въздушен транспорт — вертолетите на оператори от ДЧ на ЕААБ и трети страни, с МТОМ над 2250 kg, 2003—2012 г.	вътрешна корица
Фигура 1: Общ брой и коефициент на произшествия с причинени жертви на 10 милиона полета годишно по света (1993—2012 г., редовни пътнически и товарни полети)	13
Фигура 2: Коефициент на произшествия с причинени жертви на 10 милиона полета по световни региони (2003—2012 г., редовни пътнически и товарни полети).....	14
Фигура 3: Общ брой полети по прибори годишно в ДЧ на ЕААБ, 2003—2012 г.	17
Фигура 4: Общ брой полети по прибори годишно в ДЧ на ЕААБ по пазарни сегменти, 2008—2012 г.	18
Фигура 5: Брой полети във всеки пазарен сегмент, 2008—2012 г.....	18
Фигура 6: Брой регистрирани в ДЧ на ЕААБ въздухоплавателни средства, които попълват полетен план, 2008—2012 г.....	19
Фигура 7: Брой регистрирани в ДЧ на ЕААБ въздухоплавателни средства по категория ВС, които попълват полетен план, 2008—2012 г.....	19
Фигура 8: Брой регистрирани в ДЧ на ЕААБ въздухоплавателни средства по категория маса на ВС, които попълват полетен план, 2008—2012 г.....	20
Фигура 9: Общ брой пътници, превозени годишно в ДЧ на ЕААБ, 2008—2012 г.	20
Фигура 10: Тонове товари, превозени годишно в ДЧ на ЕААБ, 2008—2012 г.	21
Фигура 11: Брой превозени пътници по страни, 2008—2012 г.	22
Фигура 12: Тонове превозени товари по страни, 2008—2012 г.	23
Фигура 13: Брой произшествия с причинени жертви при търговския въздушен транспорт — самолети на оператори от ДЧ на ЕААБ и трети страни, с МТОМ над 2250 kg, 2003—2012 г.	26
Фигура 14: Коефициент на произшествията с причинени жертви при редовни пътнически операции — самолети на оператори от ДЧ на ЕААБ и трети страни, с МТОМ над 2250 kg, 2003—2012 г.	26
Фигура 15: Дял на произшествията с причинени жертви по категории маса на ВС в търговския въздушен транспорт — самолети на оператори от ДЧ на ЕААБ, с МТОМ над 2250 kg, 2003—2012 г.	27

Фигура 16: Дял на произшествията с причинени жертви по категории маса на ВС в търговския въздушен транспорт — самолети на оператори от трети страни, с МТОМ над 2250 kg, 2003—2012 г.	28
Фигура 17: Категории събития за произшествия с причинени жертви и без причинени жертви в търговския въздушен транспорт – в ДЧ на ЕААБ със самолети над 2250 kg (2003—2012 г.)	29
Фигура 18: Брой произшествия с причинени жертви в търговския въздушен транспорт — вертолети на оператори от ДЧ на ЕААБ и трети страни, с МТОМ над 2250 kg	30
Фигура 19: Дял на степените наранявания за произшествия с вертолети, експлоатирани в САТ от ДЧ на ЕААБ, всички категории маса, 2003—2012 г.	30
Фигура 20: Брой на произшествията по видове операции за вертолети, експлоатирани в САТ от ДЧ на ЕААБ, всички категории маса, 2003—2012 г.	31
Фигура 21: Дял на произшествията с причинени жертви и жертвите при крайбрежни операции и операции над сушата с вертолети, експлоатирани в САТ от ДЧ на ЕААБ, всички категории маса, 2003—2012 г.	32
Фигура 22: Категории събития за произшествия с причинени жертви и без причинени жертви с вертолети, експлоатирани в САТ от ДЧ на ЕААБ, всички категории маса, 2003—2012 г.	33
Фигура 23: 5-те най-важни категории събития за произшествия с причинени жертви и без жертви с вертолети с МТОМ над и под 2250 kg, 2003—2012 г.	34
Фигура 24: Брой произшествия с аеростати, регистрирани в ДЧ на ЕААБ, САТ, 2008—2012 г.	35
Фигура 25: Произшествия с причинени жертви — специализирани авиационни дейности по категория ВС и вид операция, всички категории маса, 2003—2012 г.	38
Фигура 26: Категории събития за произшествия с причинени жертви и без причинени жертви — специализирани авиационни дейности, регистрирани в ДЧ на ЕААБ самолети, 2003—2012 г.	39
Фигура 27: Категории събития за произшествия с причинени жертви и без причинени жертви — специализирани авиационни дейности, регистрирани в ДЧ на ЕААБ вертолети, 2003—2012 г.	40
Фигура 28: Произшествия при специализирани авиационни дейности по категория ВС и степен наранявания с ВС, различни от самолети и вертолети, регистрирани в ДЧ на ЕААБ, 2003—2012 г.	41
Фигура 29: Бизнес авиация — произшествия с причинени жертви — самолети, регистрирани в ДЧ на ЕААБ и в трети страни, 2003—2012 г.	43
Фигура 30: Дял на произшествията с причинени жертви по категории ВС и вид операция — ВС над 2250 kg от авиацията с общо предназначение, 2008—2012 г.	44
Фигура 31: Категории събития за произшествия с причинени жертви и без причинени жертви — авиация с общо предназначение, регистрирани в ДЧ на ЕААБ самолети с МТОМ над 2250 kg, 2008—2012 г.	45
Фигура 32: Категории събития за произшествия с причинени жертви и без причинени жертви — авиация с общо предназначение, регистрирани в ДЧ на ЕААБ вертолети с МТОМ над 2250 kg, 2008—2012 г.	46
Фигура 33: Общ брой произшествия годишно по категория ВС - авиация с общо предназначение - ВС с МТОМ под 2250 kg, 2008—2012 г.	48

Фигура 34: Дял на произшествията с причинени жертви по категории ВС – произшествия в ДЧ на ЕААБ с ВС под 2250 kg от авиацията с общо предназначение, 2008—2012 г.	49
Фигура 35: Категории събития за произшествия с причинени жертви и без причинени жертви – авиация с общо предназначение, регистрирани в ДЧ на ЕААБ ВС с МТОМ под 2250 kg, 2008—2012 г.	50
Фигура 36: Категории събития за произшествия с причинени жертви и без причинени жертви – авиация с общо предназначение, регистрирани в ДЧ на ЕААБ самолети с МТОМ под 2250 kg, 2008 – 2012 г.	51
Фигура 37: Категории събития за произшествия с причинени жертви и без причинени жертви – авиация с общо предназначение, регистрирани в ДЧ на ЕААБ вертоleti с МТОМ под 2250 kg, 2008—2012 г.	52
Фигура 38: Категории събития за произшествия с причинени жертви и без причинени жертви – авиация с общо предназначение, регистрирани в ДЧ на ЕААБ планери с МТОМ под 2250 kg, 2008—2012 г.	53
Фигура 39: Общ брой произшествия и сериозни инциденти годишно, свързани със събития на летища в ДЧ на ЕААБ, 2008—2012 г.	56
Фигура 40: Категории събития, към които заедно с категорията „Летище“ са отнесени произшествията и сериозните инциденти на летища в ДЧ на ЕААБ, 2008—2012 г.	56
Фигура 41: Общ брой произшествия и сериозни инциденти годишно, свързани с излизания от пистата на летища в ДЧ на ЕААБ, 2008—2012 г.	57
Фигура 42: Брой излизания от пистата на летища в ДЧ на ЕААБ, по етапи на полета, 2008—2012 г.	58
Фигура 43: Общ брой произшествия и сериозни инциденти годишно, свързани със сблъсък на земята на летища в ДЧ на ЕААБ, 2008—2012 г.	58
Фигура 44: Общ брой произшествия и сериозни инциденти годишно, свързани с перона, на летища в ДЧ на ЕААБ, 2008—2012 г.	59
Фигура 45: Брой сблъсквания с птици годишно по класове събития, 2008—2012 г.	60
Фигура 46: Общ брой свързани с УВД произшествия в FIR на ДЧ на ЕААБ, 2008—2012 г.	63
Фигура 47: Общ брой произшествия в FIR на ДЧ на ЕААБ, за които УВД има принос, 2012 г.	64
Фигура 48: Общ брой свързани с УВД произшествия по категории събития и по степени на сериозност в FIR на ДЧ на ЕААБ, 2008—2012 г.	65
Фигура 49: Общ брой свързани с УВД произшествия годишно в FIR на ДЧ на ЕААБ, 2008—2012 г.	66
Фигура 50: Коефициент на свързани с УВД произшествия годишно в FIR на ДЧ на ЕААБ, 2003—2012 г. ...	67
Фигура 51: Коефициент на нарушения на минималното разделяне на милион летателни часове годишно в FIR на ДЧ на ЕААБ, 2003—2012 г.	68
Фигура 52: Коефициент на неразрешени навлизания на пистата на милион летателни часове годишно в FIR на ДЧ на ЕААБ, 2003—2012 г.	68

Фигура 53: Коефициент на неразрешено проникване във въздушно пространство на милион летателни часове в FIR на ДЧ на ЕААБ, 2003—2012 г.	69
Фигура 54: Коефициент на неадекватно разделяне на ВС на милион летателни часове в FIR на ДЧ на ЕААБ, 2003—2012 г.	69
Фигура 55: Коефициент на отклонения на въздухоплавателното средство от КВД на милион летателни часове в FIR на ДЧ на ЕААБ, 2003—2012 г.	70
Фигура 56: Брой събития по години – ECR	74
Фигура 57: Дял на събитията по вид на операцията – ECR, 2005—2012 г.	74
Фигура 58: Дял на събитията по класове събития – ECR, 2005—2012 г.	75
Фигура 59: 10-те най-важни категории събития – ECR, 2005—2012 г.	76
Фигура 60: 5-те най-важни видове индивидуални събития от ниво 1 – ECR, 2005—2012 г.	76
Фигура 61: 10-те най-важни видове индивидуални събития от ниво 2 – ECR, 2005—2012 г.	77
Фигура 62: 10-те най-важни индивидуални събития с последици – ECR, 2005—2012 г.	78

Списък на таблиците

Преглед на броя произшествия, произшествия с причинени жертви и жертви в търговския въздушен транспорт за самолети с МТОМ на 2250 kg с оператори от ДЧ на ЕААБ	вътрешна корица
Преглед на броя произшествия, произшествия с причинени жертви и жертви по категория ВС и вид операция - всички ВС от авиацията с общо предназначение, регистрирани в ДЧ на ЕААБ, с МТОМ под 2250 kg	вътрешна корица
Таблица 1: Преглед на общия брой произшествия, произшествия с причинени жертви и жертви за самолети с МТОМ над 2250 kg, с оператори от ДЧ на ЕААБ	25
Таблица 2: Преглед на общия брой произшествия, произшествия с причинени жертви и жертви за вертолетите, експлоатирани от ДЧ на ЕААБ, всички категории маса.....	29
Таблица 3: Преглед на броя произшествия, произшествия с причинени жертви и жертви по категория ВС и вид операция – всички категории маса, всички регистрирани в ДЧ на ЕААБ ВС, специализирани авиационни дейности	37
Таблица 4: Преглед на броя произшествия, произшествия с причинени жертви и жертви по категория ВС и вид операция – всички ВС от авиацията с общо предназначение, регистрирани в ДЧ на ЕААБ, с МТОМ над 2250 kg	44
Таблица 5: Преглед на броя произшествия, произшествия с причинени жертви и жертви по категория ВС и вид операция – всички ВС от авиацията с общо предназначение, регистрирани в ДЧ на ЕААБ, с МТОМ под 2250 kg	47

ДОПЪЛНЕНИЕ 3: Списък на произшествията с причинени жертви (2012 г.)

Настоящият списък включва списък на произшествията с причинени жертви в световен мащаб при операции на търговския въздушен транспорт за самолети с максимална сертифицирана излетна маса над 2250 kg.

Дата	Държава на възникване	Тип на ВС	Тип на полета	Жертви на борда	Жертви на земята	Категории събития
30.1.2012 г.	ДР Конго	ANTONOV AN-28	Товарен	3	0	UNK: Неизвестно или неопределено
16.2.2012 г.	Бразилия	BEECH 55	Пътнически	4	0	UNK: Неизвестно или неопределено CTOL: Сблъсък с препятствие(я) по време на излитане/кацане
28.2.2012 г.	Бразилия	CESSNA 208	Полет за пребазиране/позициониране	1	0	UNK: Неизвестно или неопределено CTOL: Сблъсък с препятствие(я) по време на излитане/кацане
1.3.2012 г.	Чили	PIPER PA-31	Пътнически	7	0	UNK: Неизвестно или неопределено
15.3.2012 г.	Пуерто Рико	CONVAIR 440	Товарен	2	0	SCF-PP: Отказ или неизправност на система/компонент (двигател)
2.4.2012 г.	Руска Федерация	ATR 72-200	Пътнически	31	0	ICE: Обледеняване LOC-I: Загуба на контрол — в полет
8.4.2012 г.	Индонезия	DE HAVILLAND DHCG-300	Пътнически	1	0	GCOL: Сблъсък със земята SEC: Свързано със сигурността
20.4.2012 г.	Пакистан	BOEING 737-200	Пътнически	127	0	CFIT: Контролиран полет в терена F-POST: Огън/дим (с последствия)
21.4.2012 г.	Боливия	CURTISS WRIGHT C46	Товарен	3	0	UNK: Неизвестно или неопределено
14.5.2012 г.	Непал	HINDUSTAN	Пътнически	15	0	CTOL: Сблъсък с препятствие(я) по време на излитане/кацане
2.6.2012 г.	Гана	BOEING 727-200	Товарен	0	12	RE: Излизане от пистата UNK: Неизвестно или неопределено CTOL: Сблъсък с препятствие(я) по време на излитане/кацане
3.6.2012 г.	Нигерия	DOUGLAS DC9-80	Пътнически	153	10	SCF-PP: Отказ или неизправност на система/компонент (двигател) CTOL: Сблъсък с препятствие(я) по време на излитане/кацане

Дата	Държава на възникване	Тип на ВС	Тип на полета	Жертви на борда	Жертви на земята	Категории събития
6.6.2012 г.	Уругвай	SWEARINGEN SA-227	Товарен	2	0	UNK: Неизвестно или неопределено
22.6.2012 г.	Съединените щати	BEECH 90	Полет за пребазиране/позициониране	1	0	CFIT: Контролиран полет в терена
7.7.2012 г.	Съединените щати	BEECH 90	Полет за пребазиране/позициониране	1	0	WSTRW: Срез на вятъра или гръмотевична буря
19.8.2012 г.	Судан	ANTONOV AN-26	Пътнически	32	0	CFIT: Контролиран полет в терена UNK: Неизвестно или неопределено
22.8.2012 г.	Кения	LET L410	Пътнически	4	0	UNK: Неизвестно или неопределено
12.9.2012 г.	Руска Федерация	ANTONOV AN-28	Пътнически	10	0	UNK: Неизвестно или неопределено
28.9.2012 г.	Непал	DORNIER 228-200	Пътнически	19	0	BIRD: Сблъсък/почти състоял се сблъсък с птица (птици)
7.10.2012 г.	Антигуа и Барбуда	BRITTEN NORMAN BN2A-26	Пътнически	2	0	RE: Излизане от пистата UNK: Неизвестно или неопределено
7.10.2012 г.	Арканзас	GRUMMAN G44	Полет за пребазиране/позициониране	1	0	CTOL: Сблъсък с препятствие(я) по време на излитане/качане
7.10.2012 г.	Судан	ANTONOV AN-12	Товарен	15	0	SCF-PP: Отказ или неизправност на система/компонент (двигател)
6.11.2012 г.	Съединените щати	CESSNA 208	Товарен	1	0	SCF-PP: Отказ или неизправност на система/компонент (двигател) CTOL: Сблъсък с препятствие(я) по време на излитане/качане
11.11.2012 г.	Италия	AIRBUS A320	Пътнически	0	1	RAMP: Наземно обслужване
30.11.2012 г.	ДР Конго	ILYUSHIN IL-76	Товарен	7	25	CTOL: Сблъсък с препятствие(я) по време на излитане/качане
17.12.2012 г.	Перу	ANTONOV AN-26	Товарен	4	0	UNK: Неизвестно или неопределено
22.12.2012 г.	Канада	SWEARINGEN SA-227	Пътнически	1	0	RE: Излизане от пистата
25.12.2012 г.	Мианмар	FOKKER F28	Пътнически	1	1	CTOL: Сблъсък с препятствие(я) по време на излитане/качане
29.12.2012 г.	Руска Федерация	TUPOLEV TU-204-120	Полет за пребазиране/позициониране	5	0	RE: Излизане от пистата

Годишен преглед на безопасността за 2012 г.

Люксембург: Служба за публикации на Европейския съюз

2013 г. — 92 стр. — 21 × 29,7 см

ISSN 1831-2535

doi:10.2822/44611

ISBN 978-92-9210-160-2

