



EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY
ЕВРОПЕЙСКА АГЕНЦИЯ ЗА АВИАЦИОННА БЕЗОПАСНОСТ

ГОДИШЕН ПРЕГЛЕД НА БЕЗОПАСНОСТТА ЗА 2008 Г.





EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY
ЕВРОПЕЙСКА АГЕНЦИЯ ЗА АВИАЦИОННА БЕЗОПАСНОСТ

ГОДИШЕН ПРЕГЛЕД НА БЕЗОПАСНОСТТА ЗА 2008 Г.

СЪДЪРЖАНИЕ

	РЕЗЮМЕ	5
1.0	ВЪВЕДЕНИЕ	7
1.1.	Историческа справка	7
1.2.	Обхват	7
1.3.	Съдържание на доклада	7
2.0	ИСТОРИЧЕСКО РАЗВИТИЕ НА АВИАЦИОННАТА БЕЗОПАСНОСТ	8
3.0	ТЪРГОВСКИ ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ	11
3.1.	Самолети	12
3.1.1.	Произшествия с причинени жертви	12
3.1.2.	Коефициент на произшествия с причинени жертви	12
3.1.3.	Произшествия с причинени жертви по вид на операциите	13
3.1.4.	Категории произшествия	15
3.2.	Хеликоптери	16
3.2.1.	Произшествия с причинени жертви	17
3.2.2.	Произшествия с причинени жертви по вид на операциите	17
3.2.3.	Категории произшествия	18
4.0	АВИАЦИЯ С ОБЩО ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ И СПЕЦИАЛИЗИРАНИ АВИАЦИОННИ ДЕЙНОСТИ - ВС С МТОМ НАД 2 250 KG	21
4.1.	Категории произшествия — авиация с общо предназначение- Самолети	23
4.2.	Категории произшествия — специализирани авиационни дейности — самолети	24
4.3.	Бизнес авиация — самолети	24
5.0	ЛЕКИ САМОЛЕТИ, САМОЛЕТИ С МАСА ПОД 2 250KG МТОМ	27
5.1.	Произшествия с причинени жертв	28
5.2.	Категории произшествия	29
6.0	ДЕЙСТВИЯ НА АГЕНЦИЯТА, СВЪРЗАНИ С БЕЗОПАСНОСТТА	33
6.1.	Стандартизация	33
6.2.	Сертифициране	34
6.3.	Нормотворчество	35
6.4.	Европейската стратегическа инициатива за безопасност (ESSI)	38
6.4.1.	Екип за безопасност на търговската авиация в Европа (ECAST)	38
6.4.2.	Екип за безопасност на хеликоптерите в Европа (EHEST)	38
6.4.3.	Екип за безопасност на авиацията с общо предназначение в Европа (EGAST)	39
	ДОПЪЛНЕНИЕ 1: Общи забележки относно събирането на данни и качеството им	40
	ДОПЪЛНЕНИЕ 2: Определения и съкращения	41
	ДОПЪЛНЕНИЕ 3: Списък на фигурите и таблиците	43
	ДОПЪЛНЕНИЕ 4: Списък на произшествията с причинени жертви (2008)	45
	БЛАГОДАРНОСТИ:	48



РЕЗЮМЕ

Върху авиационната безопасност в Европа през 2008 година беше хвърлена сянка с трагичното произшествие със самолета McDonnell Douglas MD-82 в Испания, при който загинаха 154 души. Това беше най-тежкият инцидент в световен мащаб през тази година.

Докладът по безопасността показва, че броят на произшествията с причинени жертви в търговския въздушен транспорт се запази на нивото на 2007 г. (три) и е един от най-ниските през десетилетието. През 2007 г. само 5,5 процента от всички произшествия в търговския въздушен транспорт в света са възникнали с участието на самолети, регистрирани в държава-членка на Европейската агенция за авиационна безопасност (EASA). В сравнение със средното ниво в световен мащаб, броят на произшествията с причинени жертви при пътническите операции по разписание в Европа е нисък. Произшествията с причинени жертви при търговските въздушнотранспортни операции с хеликоптери в Европа бяха две, при само едно през 2007 г., което обаче е по-малко от средния брой за десетилетието – три произшествия.

Броят на произшествията с причинени жертви при специализирани авиационни дейности и полети на авиацията с общо предназначение със самолети и хеликоптери остана сравнително стабилен. „Загуба на контрол по време на полет“ (LOC-I) е най-честата категория произшествия за този вид операции. Техническите проблеми очевидно играят много по-малка роля.

За трета поредна година Агенцията събира данни за произшествия с леки въздухоплавателни средства (ВС) (излетна маса под 2 250 kg) от държавите-членки на EASA. Общо, броят на произшествията в тази категория ВС беше под данните за 2006 и 2007 г. Получените данни обаче не бяха пълни. Агенцията продължава да си сътрудничи с държавите-членки на EASA за по-нататъшно подобряване на хармонизацията на събиране и обмен на данни между държавите.

ГОДИШНИЯТ ПРЕГЛЕД НА БЕЗОПАСНОСТТА предлага също така преглед на мерките за авиационна безопасност, предприети от различни дирекции на EASA. Дирекцията за сертифициране е отговорна за първоначалната и продължаващата летателна годност на въздухоплавателни продукти, части и прибори. Дирекцията за разработване на регулаторни инструменти подготвя нови регламенти или изменения към съществуващи регламенти, за да се гарантират високи общи стандарти за авиационна безопасност в Европа. Дирекцията за стандартизация следи за съответствието с тези регулаторни инструменти.

През 2007 г. беше постигнат значителен напредък по Европейската стратегическа инициатива за безопасност (ESSI). Европейският екип за безопасност на търговското въздухоплаване (ECAST) сформира две работни групи – по Системи за управление на безопасността (SMS) и по Наземна безопасност (GS). Материалите, разработени от SMS групата, бяха публикувани през април 2009 г. Европейският екип за безопасност на хеликоптерите (EHEST) направи анализ на 186 произшествия с хеликоптери в сътрудничество с девет регионални екипа за анализи из цяла Европа и разработи предложения за подобряване на безопасността, основани на тази работа. Първоначалният доклад бе публикуван през Април 2009 г. Европейският екип за безопасност на авиацията с общо предназначение (EGAST) извърши преглед на инициативите за безопасност в авиацията с общо предназначение (GA), на публикациите и материалите по безопасност за изграждане на Европейско хранилище и за разработване на работни приоритети.

Следва да се отбележи, че настоящият ГОДИШЕН ПРЕГЛЕД НА БЕЗОПАСНОСТТА обхваща периода до края на 2008 г. Произшествията, настъпили през 2009 г. не са част от този доклад, а ще бъдат включени в следващия, който ще бъде публикуван в първата половина на 2010 г.



1.0

ВЪВЕДЕНИЕ

1.1 ИСТОРИЧЕСКА СПРАВКА

Въздушният транспорт е един от най-безопасните начини за пътуване. Тъй като въздушният трафик продължава да нараства, е необходима обща инициатива на европейско равнище, която да поддържа безопасен и непрекъснат въздушен транспорт. Европейската агенция за авиационна безопасност (EASA), която функционира от 2003 г., е основният стълб в стратегията на Европейския съюз за авиационна безопасност. Агенцията разработва общи регулаторни инструменти за безопасност и опазване на околната среда на европейско равнище. Също така тя следи за въвеждането на стандартите, като инспектира държавите-членки и осигурява техническа експертиза, обучение и изследователска дейност. Агенцията работи заедно с националните органи, които продължават да изпълняват оперативни задачи, като издаване на Сертификати за летателна годност за отделни въздухоплавателни средства и лицензи на пилоти.

EASA публикува настоящия документ, 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 (ЕС) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г. Анализ на информацията, получена при дейности по надзор и правоприлагане, може да се публикува отделно.

1.2 ОБХВАТ

Настоящият ГОДИШЕН ПРЕГЛЕД НА БЕЗОПАСНОСТТА (ГПБ) представя статистически данни за безопасността на гражданското въздухоплаване в Европа и по света. Статистическите данни са групирани според вида на операциите, например търговски въздушен транспорт и категорията на ВС, например самолети, хеликоптери и безмоторни самолети.

Агенцията имаше достъп до информация за произшествия и статистическа информация, събрана от Международната организация за гражданска авиация (ICAO). В съответствие с Анекс 13 на ICAO „Разследване на произшествия и инциденти с въздухоплавателни средства“ от държавите се изисква да докладват на ICAO информация за произшествия и сериозни инциденти с въздухоплавателни средства, които имат максимална сертифицирана излетна маса (MTOM) над 2 250 kg. Следователно, повечето статистически данни в настоящия

преглед се отнасят до въздухоплавателни средства, надвишаващи тази маса.

ГОДИШНИЯТ ПРЕГЛЕД НА БЕЗОПАСНОСТТА се основава на данните, постъпили в Агенцията към 9 март 2009 г. Промените, настъпили след тази дата, не са включени. Забележка: голяма част от информацията се основава на първоначални данни. Тези данни се актуализират след излизане на резултатите от разследванията. Тъй като разследванията могат да отнемат по няколко години, се налага актуализация и на данните от предишни години. Това води до различия между данните, посочени в настоящия ГПБ, при сравнението им с данните от прегледите от предходните години.

В настоящия преглед понятията „Европа“ и „държави-членки на EASA“ означават 27-те държави-членки на Европейския съюз (ЕС) плюс Исландия, Лихтенщайн, Норвегия и Швейцария. Регионът е определен въз основа на държавния регистър, в който е вписано претърпялото произшествие въздухоплавателно средство.

В рамките на статистическите данни специално внимание е отделено на произшествията с причинени жертви. В общия случай тези произшествия са подробно документирани в международен план. Представени са също така данни, включващи броя на произшествията без причинени жертви. В сравнение с предишни доклади, настоящият Годишен преглед на безопасността може в някои случаи да съдържа някои различни резултати поради рекласификацията на инцидентите, извършена в ICAO или на национално ниво.

1.3 СЪДЪРЖАНИЕ НА ДОКЛАДА

В **ГЛАВА 2** е представен преглед на историческото развитие на авиационната безопасност. Статистическите данни за операциите на търговския въздушен транспорт са представени в **ГЛАВА 3**. **ГЛАВА 4** съдържа данни за авиацията с общо предназначение (GA) и специализираните авиационни дейности. **ГЛАВА 5** включва произшествията с ВС по-леки от 2250 Kg в държавите-членки на EASA. И, накрая, в **ГЛАВА 6** е представен преглед на мерките за авиационна безопасност, предприети от различните Дирекции на EASA.

Използваните **ОПРЕДЕЛЕНИЯ И СЪКРАЩЕНИЯ**, както и допълнителна информация за категориите произшествия са представени в приложенията.

2.0

ИСТОРИЧЕСКО РАЗВИТИЕ НА АВИАЦИОННАТА БЕЗОПАСНОСТ

От 1945 г. ICAO публикува данни за коефициентите за произшествия, включващи случаи с причинени жертви сред пътниците (с изключение на случаите на незаконна намеса в гражданската авиация) за операциите на търговския транспорт по разписание. Дадените по-долу данни се базират на коефициентите за произшествия, публикувани в ГОДИШНИЯ ДОКЛАД НА СЪВЕТА на ICAO. Коефициентите за 2008 г. се основават на предварителни прогнози.

Данните от **ФИГУРА 2-1** показват, че авиационната безопасност се е подобрила след 1945 г. На базата на регистриране на смъртни случаи с пътници за 100 милиона прелетени мили се отчита, че са били необходими около 20 години (от 1948 г. до 1968 г.), за да се постигне първото десетократно намаление на коефициента от 5 до 0.5. Второто десетократно намаление е постигнато около 30 години по-късно, през 1997 г., когато коефициентът спада под 0.05. За 2008 г. този коефициент се оценява като намаляващ до 0.010 смъртни случаи за 100 милиона прелетени мили.

Коефициентът на произшествията в тази фигура изглежда като права линия през последните години. Това е в резултат от използвания мащаб, който дава възможност да се отразят високите коефициенти в края на 40-те години от XX век.

В Годишния доклад на Съвета ICAO предоставя също така коефициенти за произшествия, включващи смъртни случаи с пътници. Изменението на коефициентите през последните 20 години е показано на **ФИГУРА 2-2**.

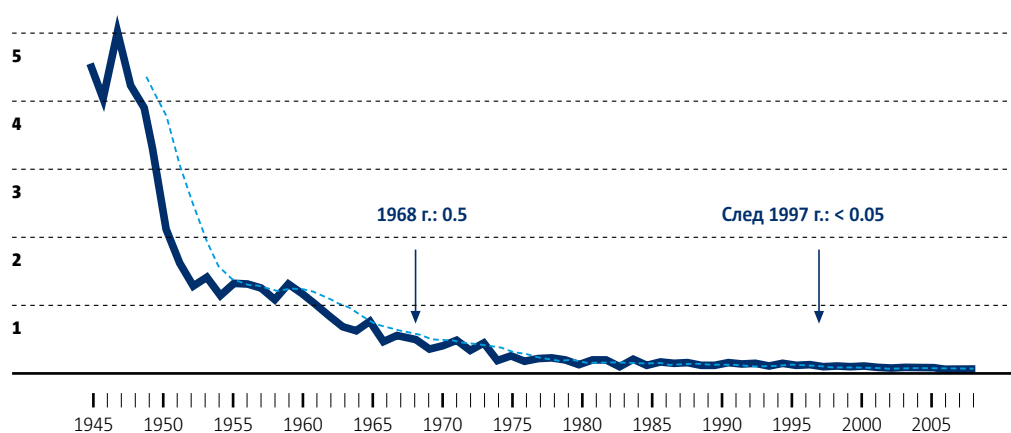
Коефициентът на произшествията, включващи смъртни случаи с пътници за полети по разписание (с изключение на случаите на незаконна намеса) за 10 милиона полети се променя от 16 (1990 г.) на 21 (1993 г.) и не показва подобрения чак до 1993 г. След тази година коефициентът спада постоянно до 2003 г., когато достига своята най-ниска стойност от 3. След увеличението през 2004 г. и 2005 г., поради намаляващия брой на произшествията с причинени жертви, коефициентът спада през 2007 г. до 4 и остава на това ниво през 2008 г. Нивото на 5-годишното усредняване остава почти постоянно от 2004 г. Трябва да се отбележи, че коефициентът за произшествия при полетите по разписание се различава значително в отделните региони от света (виж **ФИГУРА 2-3**).

показва средният коефициент на произшествия с причинени жертви за 10 милиона полети от 2001 г. до 2008 г. по световни региони. Регионът на Южна Америка включва Централна Америка и Карибския басейн. Регионите на Северна Америка, Източна Азия и държавите-членки на EASA имат най-ниски коефициенти на произшествия с причинени жертви в света.

ФИГУРА 2-1

Общо смъртни случаи с пътници на 100 милиона пътнически мили, операции на търговския транспорт по разписание, с изключение на случаите на незаконна намеса

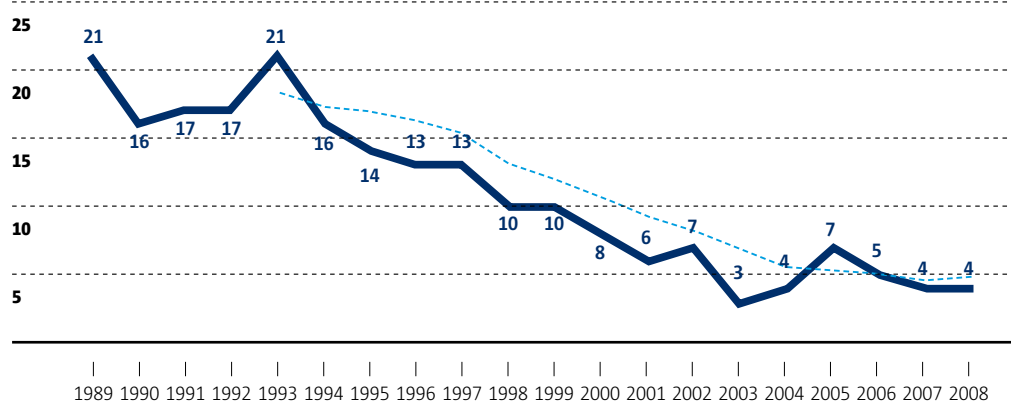
Коефициент смъртни случаи
5-годишно усредняване



ФИГУРА 2-2

Общ коефициент на произшествия, включващи смъртни случаи с пътници за 10 милиона полета, операции на търговския транспорт по разписание, с изключение на случаите на незаконна намеса

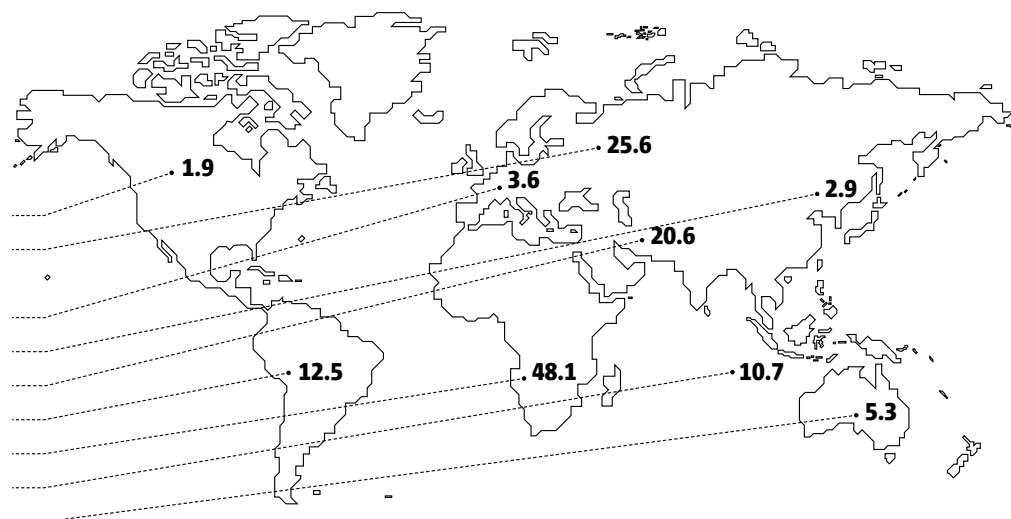
Степен на смъртни случаи
5-годишно усредняване



ФИГУРА 2-3

Коефициент на произшествия с причинени жертви за 10 милиона полети по световни региони - 2001-08 г., пътнически и товарни полети по разписание

Северна Америка
Европа Държави, които не са членки на EASA
Държави-членки на EASA
Източна Азия
Западна и Централна Азия
Южна Америка
Африка
Южна и Югоизточна Азия
Австралия и Нова Зеландия



3.0

ТЪРГОВСКИ ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ

В настоящата глава се прави преглед на данните за авиационни произшествия при операциите на търговския въздушен транспорт. Тези операции включват превоз на пътници, товари или поща срещу възнаграждение или под наем. Произшествията включват най-малко едно смъртоносно нараняване при ВС с максимална сертифицирана излетна маса (МТОМ) над 2 250 kg през периода 1999–2008 г. Въздухоплавателните средства могат да бъдат самолети или хеликоптери. Произшествията с ВС са обобщени по държава на регистрация. Използването на регистрационния знак на въздухоплавателните средства за определяне на географското местоположение на произшествията има определени характеристики. Например, включени са произшествия с ВС, регистрирани в държавите-членки на EASA, въпреки че са били експлоатирани от организации извън юрисдикцията на тези държави.

ТАБЛИЦА 3-1

Общ брой произшествия и произшествия с причинени жертви с ВС, регистрирани в държавите-членки на EASA.

ПЕРИОД	ОБЩ БРОЙ ПРОИЗШЕСТВИЯ	ПРОИЗШЕСТВИЯ С ПРИЧИНЕНИ ЖЕРТВИ	ПОСТРАДАЛИ НА БОРДА	ПОСТРАДАЛИ НА ЗЕМЯТА
1997–2006 г. (средно)	32	6	105	1
2007 г. (общо)	37	3	25	1
2008 г. (общо)	35	3	160	2

3.1. САМОЛЕТИ

За оценка на нивото на безопасност могат да бъдат използвани няколко показателя. Един от тях може да бъде броят на произшествията, включващи най-малко едно пострадало лице. Произшествията с ВС, включващи смъртни случаи, са случайни събития и поради тази причина броят им през дадена година може да се различава значително от броя им през предишната година.

3.1.1. ПРОИЗШЕСТВИЯ С ПРИЧИНЕНИ ЖЕРТВИ

Броят на произшествията с причинени жертви през 2008 г. (160 причинени жертви) бе по-висок от средния през десетилетието 1997–2006 г. (105 причинени жертви). Общо 154 души загинаха, когато самолет McDonnell Douglas MD-82 се разби при излитане от Мадрид на 20 август. Вторият инцидент се случи с Airbus A320 в Хондурас, който излезе от пистата за излитане и кацане (ПИК). Макар че с този самолет оперираше авиокомпания извън Европа, той беше регистриран в държава-членка на EASA. **ФИГУРА 3-1** представя броя на произшествията със самолети, регистрирани в държавите-членки на EASA и в чужди държави (които не са членки на EASA) през десетилетието от 1999 до 2008 г. За самолетите с чужда регистрация броят на произшествията с причинени жертви е намалял от 53 през 2007 г. на 51 през 2008 г. Броят на произшествията през 2008 г. е средният за десетилетието (53 произшествия). Тенденцията през десетилетието сочи

намаляване на броя на произшествията в световен мащаб.

Броят на произшествията с причинени жертви с ВС, регистрирани в държавите-членки на EASA, се запазва непроменен за втора поредна година (3 произшествия). Броят на произшествията с причинени жертви през 2008 г. е един от най-ниските през десетилетието, доста под средната стойност от шест произшествия с причинени жертви за година. Броят на произшествията с ВС, регистрирани в държавите-членки на EASA, представлява 6 % от общия брой произшествия, настъпили в света през 2008 г.

3.1.2. КОЕФИЦИЕНТ НА ПРОИЗШЕСТВИЯ С ПРИЧИНЕНИ ЖЕРТВИ

С цел извеждане на значими изводи от абсолютния брой на произшествията, представени по-горе, броят на произшествията с причинени жертви при въздушнотранспортните операции по разписание е комбиниран само с броя на полетите, проведени при такива операции. Тези коефициенти позволяват да се направи сравнение на тенденциите за безопасност, като се отчитат промените в нивото на трафика. **ФИГУРА 3-2** представя коефициента на произшествия с причинени жертви при 10 милиона пътнически полета по разписание, усреднени в тригодишен период.

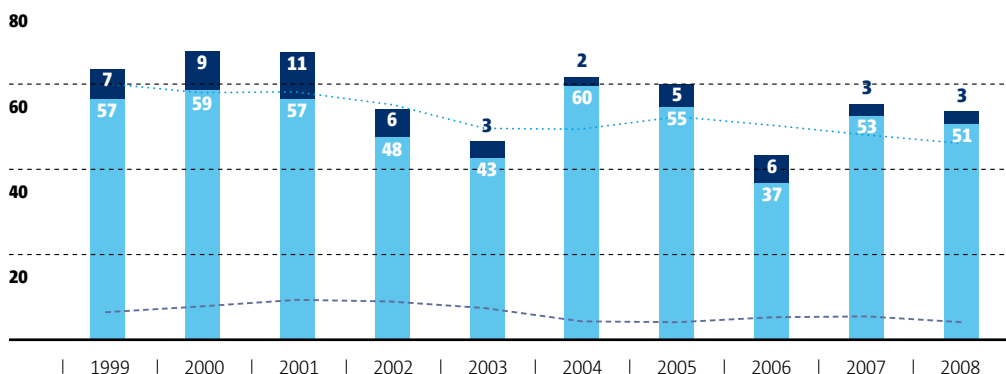
Данните за безопасността за ВС, регистрирани в държавите-членки на EASA и извършващи пътнически операции по разписание, са значително по-добри от тези

ФИГУРА 3-1

Брой произшествия с фатален изход

Произшествия с причинени жертви при търговския въздушен транспорт — ВС, регистрирани в държавите-членки на EASA и чужди ВС

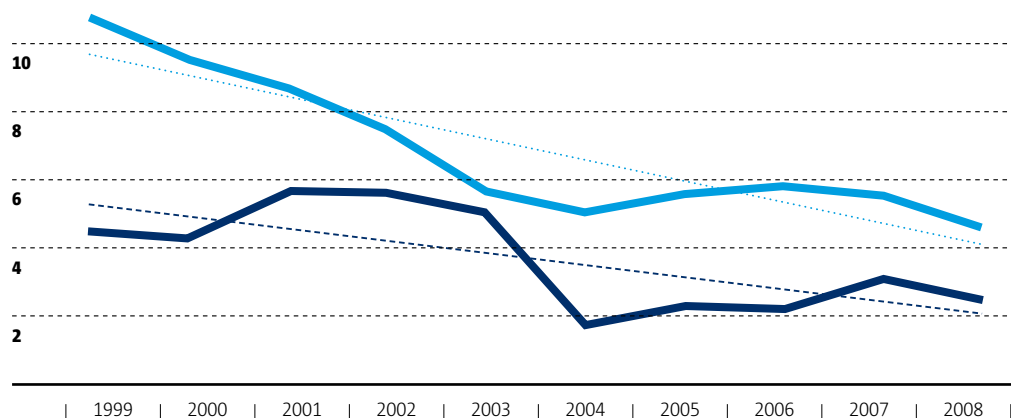
Произшествия с причинени жертви, регистрация в EASA
 Произшествия с причинени жертви, чужда регистрация
 Чужда регистрация
 3-годишно усредняване
 3-годишно усредняване, държава-членка на EASA



ФИГУРА 3-2

Коефициент на произшествия с причинени жертви при пътнически операции по разписание – ВС, регистрирани в държави на EASA и чужди ВС

Чужда регистрация, усреднено за 3 г.
 ВС, регистрирани в държави-членки на EASA, усреднено за 3 г.
 Линейно - ВС, регистрирани в държави-членки на EASA, усреднено за 3 г.)
 Линейно - чужда регистрация, усреднено за 3 г.

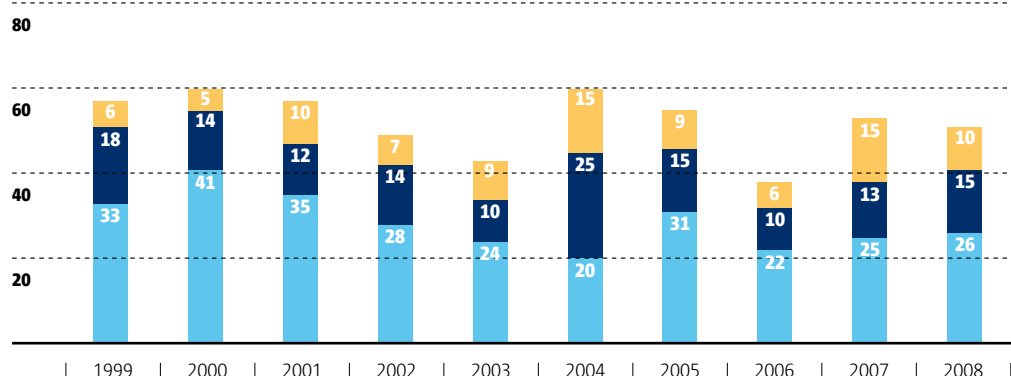


ФИГУРА 3-3

Произшествия с причинени жертви по вид операции — чужди самолети

Други с чужда регистрация
 Товарни с чужда регистрация
 Пътнически с чужда регистрация

БРОЙ ПРОИЗШЕСТВИЯ



за останалата част от света. През последното десетилетие коефициентът на произшествията намалява от средно четири до три произшествия за 10 милиона полети за държавите-членки на EASA.

На **ФИГУРА 3-2** се вижда, че през 2001 г. коефициентът на произшествията с причинени жертви се увеличава значително над средния за десетилетието. През тази година възникват седем произшествия при пътническите операции по разписание, което представлява повече от една трета от броя на всички произшествия през десетилетието. Поради използваното тригодишно усредняване, през 2004 г. коефициентът на произшествията за ВС, регистрирани в държавите-членки на EASA, намалява рязко в сравнение с предходните години.

Броят на произшествията с причинени жертви не е показател за нивата на безопасност. Произшествие с едно единствено пострадало лице има същата тежест като произшествие, включващо множество пострадали лица.

3.1.3. ПРОИЗШЕСТВИЯ С ПРИЧИНЕНИ ЖЕРТВИ ПО ВИД НА ОПЕРАЦИТЕ

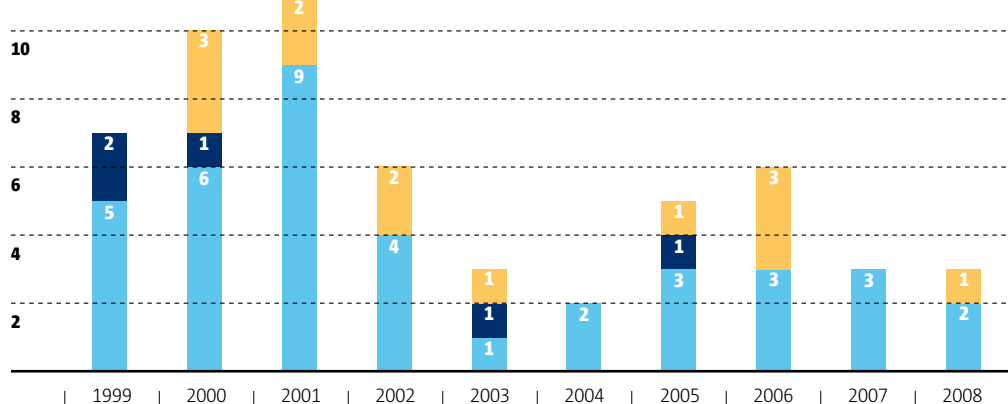
Броят на произшествията с причинени жертви е различен при различните видове операции. Както е показано на **ФИГУРА 3-3**, в световен мащаб (с изключение на държавите-членки на EASA), пътническите полети на търговския въздушен транспорт имат намаляващ дял в общия брой на произшествията с причинени жертви. Други видове операции на търговския въздушен транспорт като въздушно такси

ФИГУРА 3-4

Произшествия с причинени жертви по вид операции — държави-членки на EASA

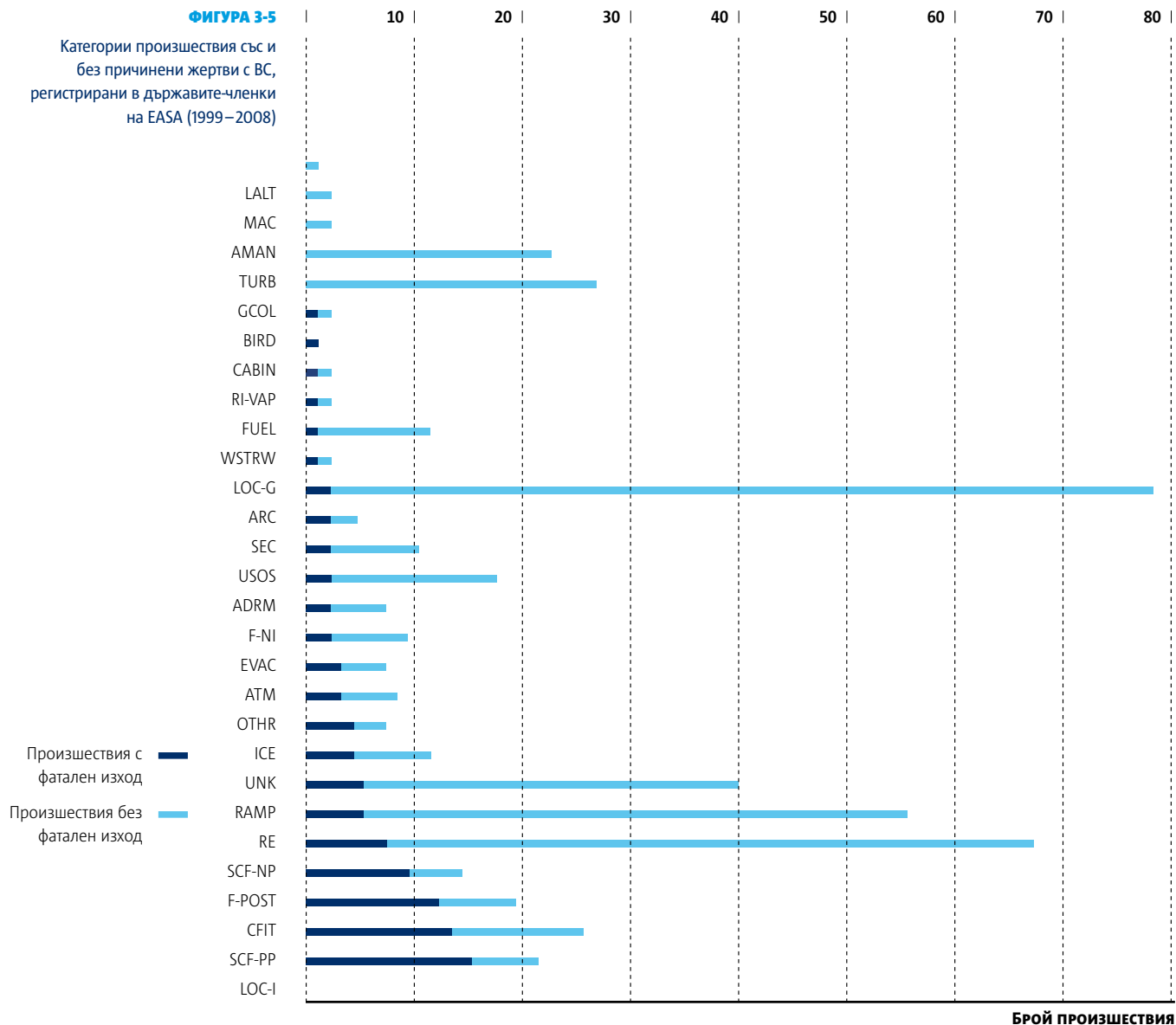
Други с регистрация в държава-членка на EASA
Товарни с регистрация в държава-членка на EASA
Пътнически с регистрация в държава-членка на EASA

БРОЙ ПРОИЗШЕСТВИЯ



ФИГУРА 3-5

Категории произшествия със и без причинени жертви с ВС, регистрирани в държавите-членки на EASA (1999–2008)



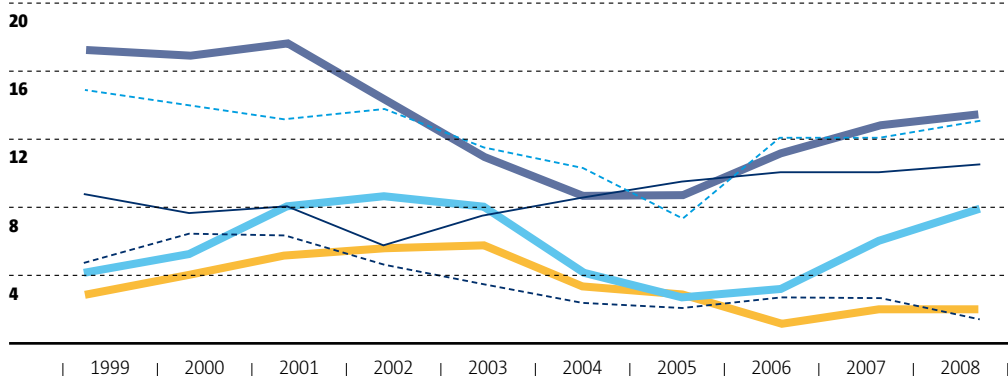
БРОЙ ПРОИЗШЕСТВИЯ

ФИГУРА 3-6

Процент на произшествията със и без причинени жертви, разделени по категории, с ВС, регистрирани в държавите-членки на EASA státech EASA

ARC: Анормален контакт с пистата
SCF-NP: Отказ или неизправност на система/компонент, несвързани с двигател
RE: Излизане от пистата
CFIT: Контролиран полет в терена
RAMP: Наземно обслужване
LOC-I: Загуба на контрол - в полет

ПРОЦЕНТ ПРИ 10 МИЛИОНА ПОЛЕТА



- (1) Екипът CICTT разработи единна таксономия за системите за докладване на произшествия и инциденти. Допълнителна информация може да се намери в Допълнение 2: Определения и съкращения

или полети за пребазиране имат увеличаващ се дял (категория „други“). Почти една четвърт от всички произшествия включват ВС, извършващи операции от тази категория

Заслужава да се отбележи, че процентът на произшествията в тази категория е значително по-висок от процента на ВС, извършващи такива операции. В настоящия преглед на безопасността не е представена информация за броя на ВС и вида на операцията, за които се използват.

3.1.4. КАТЕГОРИИ ПРОИЗШЕСТВИЯ

Отнасянето на произшествията към една или повече категории подпомага идентифицирането на специфични проблеми на безопасността. Произшествията със и без причинени жертви с ВС, регистрирани в държавите-членки на EASA, настъпили при операции на търговския въздушен транспорт, се класифицират в съответните категории произшествия. Тези категории се основават на работата (1), извършена от екипа за единна таксономия (CICTT) към ICAO. ФИГУРА 3-5 представя категориите за всички произшествия, случили се с ВС, регистрирани в държавите-членки на EASA, през десетилетието 1999–2008 г.

Както е показано на ФИГУРА 3-5, сред категориите произшествия с най-голям брой произшествия с причинени жертви са категориите LOC-I (загуба на контрол — в

полет), SCF-PP (отказ или неизправност на система/компонент, свързани с двигател/ силова уредба) и CFIT (контролиран полет в терена).

Събитията от категория LOC-I включват кратковременна или пълна загуба на контрол върху въздухоплавателното средство от страна на екипажа. Тази загуба на контрол може да се дължи на влошени характеристики на въздухоплавателното средство или на това, че е експлоатирано извън възможностите за контрол. Категорията SCF-PP включва неизправност на един или повече двигателя поради отказ на негови компонент или система.

Едно произшествие може да попадне в повече от една категория в зависимост от броя на факторите, допринасящи за възникването му. Категориите с най-висок процент произшествия са ARC (анормален контакт с пистата), SCF-NP (отказ на компонент, несвързан с двигателите), RE (излизане от пистата) и RAMP (наземно обслужване). Дадено произшествие се класифицира в категорията излизане от пистата, ако по време на това произшествие въздухоплавателното средство се отклони и излезе извън повърхността на пистата. В много случаи излизането от пистата е последващо събитие при произшествие и следователно голям брой произшествия попадат в тази категория. Съществува увеличение на броя на

произшествията, свързани с подготовката на полета, товаренето или наземното обслужване (категоризирани като RAMP). Макар че този процент нарасна до средно почти 8 происшествия на 10 милиона полета, той остава относително нисък. Отказът на системи или компоненти, несвързани с двигателите (SCF-NP), също се среща все по-често при ВС, регистрирани в държавите-членки на EASA. Происшествия, причинени от контролиран полет в терена (CFIT), показват обща тенденция към намаляване.

3.2. ХЕЛИКОПТЕРИ

В тази част е представен преглед на происшествията при операции с хеликоптери на търговския въздушен транспорт (MTOM над 2 250 kg). За този доклад не разполагаме с подробни оперативни данни за хеликоптерите (например брой летателни часове).

В общия случай операциите с хеликоптери се различават от операциите със самолети.

Хеликоптерите често работят в близост до терена и излитат или кацат на места, различни от летищата, като хеликоптерни, частни и неподготвени площадки. Също така, хеликоптерите имат различни от самолетите аеродинамични характеристики и характеристики на управление. Всичко това е отразено в различните характеристики на происшествията.

3.2.1. ПРОИЗШЕСТВИЯ С ПРИЧИНЕНИ ЖЕРТВИ

Между 1999 и 2008 г., са настъпили 25 происшествия с причинени жертви с регистрирани в държавите-членки на EASA хеликоптери, докато происшествия с причинени жертви с въздухоплавателни средства с чужда регистрация са били 124. Пропорционално, происшествия с хеликоптери, регистрирани в държавите-членки на EASA, са 17% от общия брой происшествия. Този брой се променя през

ТАБЛИЦА 3-2

Общ брой происшествия и происшествия с причинени жертви за хеликоптери, регистрирани в държавите-членки на EASA

ПЕРИОД	ОБЩ БРОЙ ПРОИЗШЕСТВИЯ	ПРОИЗШЕСТВИЯ С ПРИЧИНЕНИ ЖЕРТВИ	ПОСТРАДАЛИ НА БОРДА	ПОСТРАДАЛИ НА ЗЕМЯТА
1997–2006 г. (средно)	8	3	12	0
2007 г. (общо)	7	1	7	0
2008 г. (общо)	8	2	4	0

ФИГУРА 3-7

Брой происшествия с причинени жертви с хеликоптери, регистрирани в държавите-членки на EASA и с чужди хеликоптери

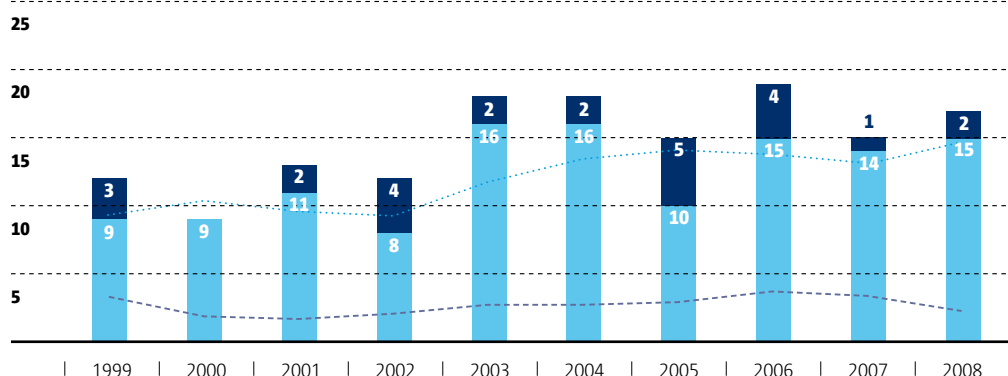
Произшествия с причинени жертви със средства, регистрирани в държави-членки на EASA

Произшествия с причинени жертви с регистрирани чужди средства

3-годишно усреднение с чужди регистрирани средства

3-годишно усреднение с регистрирани в държави-членки на EASA средства

БРОЙ ПРОИЗШЕСТВИЯ С ПРИЧИНЕНИ ЖЕРТВИ

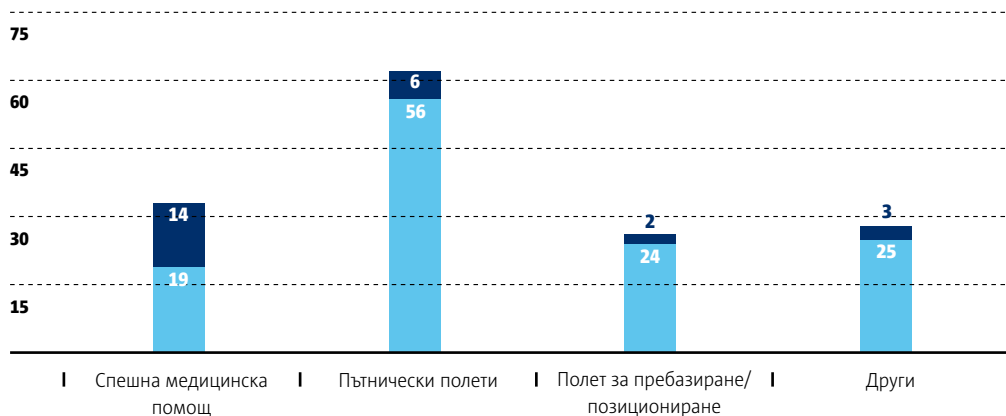


ФИГУРА 3-8

Произшествия с причинени жертви по вид операции — хеликоптери, регистрирани в държавите-членки на EASA и хеликоптери с чужда регистрация

Регистрация в държава-членка на EASA
Чужда регистрация

БРОЙ ПРОИЗШЕСТВИЯ С ПРИЧИНЕНИ ЖЕРТВИ



десетилетието. При преглед на усреднената крива за 3 години се вижда, че броят на произшествията с причинени жертви се е увеличил през втората половина от десетилетието, докато средната стойност за ВС, регистрирани в държавите-членки на EASA, остава почти постоянна.

3.2.2. ПРОИЗШЕСТВИЯ С ПРИЧИНЕНИ ЖЕРТВИ ПО ВИД НА ОПЕРАЦИИТЕ

На **ФИГУРА 3-8** са представени видовете операции, при които са възникнали произшествия с причинени жертви. При прегледа им може да се открие разлика между броя на произшествията с ВС, регистрирани в държави-членки на EASA и броя на произшествията с ВС с чужда регистрация.

Като се погледнат хеликоптерите с чужда регистрация, пътническите полети са основният вид операция, при който възникват произшествия с причинени жертви. Повечето произшествия с причинени жертви (14) с ВС, регистрирани в държавите-членки на EASA, включват хеликоптери, използвани за спешна медицинска помощ (HEMS). Тези произшествия представляват 42 % от общия брой произшествия с причинени жертви при HEMS полети по света. HEMS полетите улесняват оказването на спешна медицинска помощ, когато е наложително незабавното транспортиране на медицински персонал,

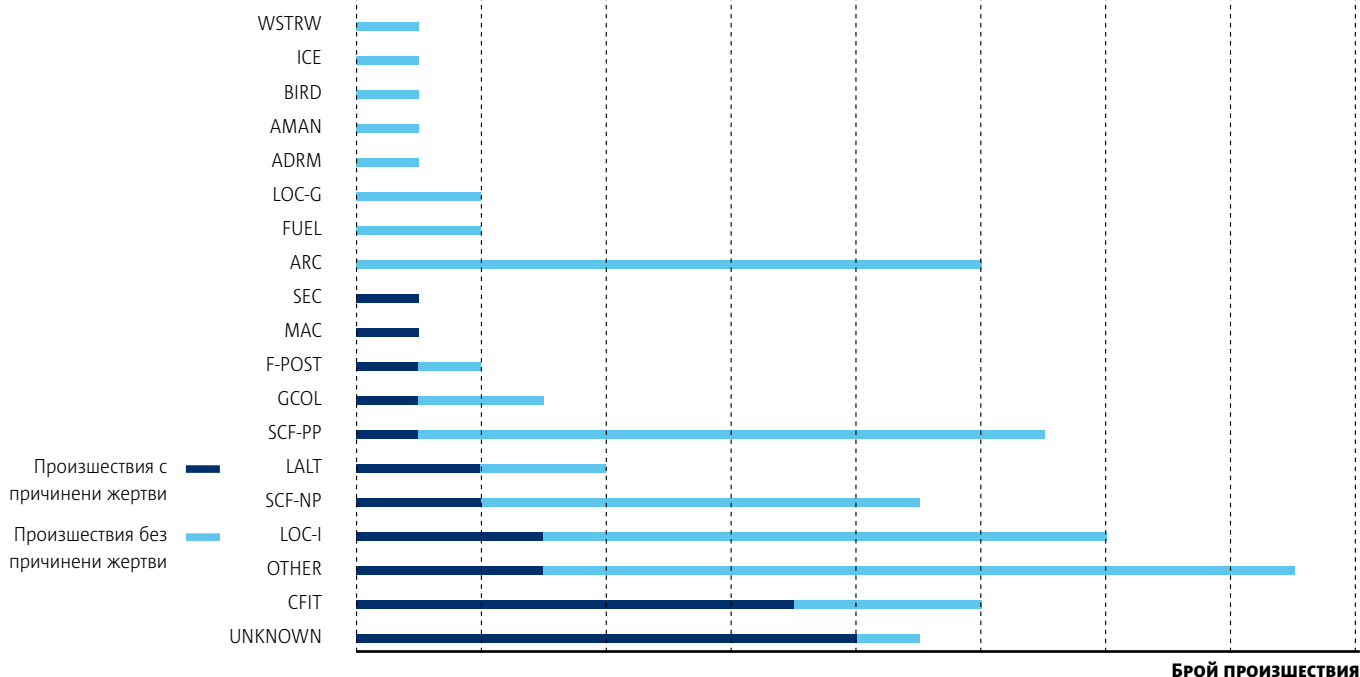
медикаменти или пострадали лица.

Категорията „други“ операции включва операции като товарни полети, тренировъчни полети или операции от неизвестен вид.

Заслужава да се отбележи, че през последното десетилетие в световен мащаб са възникнали произшествия с причинени жертви с 24 хеликоптера, докато са изпълнявали офшорен полет (над вода) – полет към или от офшорно местоположение. Тези произшествия се включват във всичките четири категории, посочени по-горе.

ФИГУРА 3-9

Категории произшествия с причинени жертви — хеликоптери, регистрирани в държавите-членки на EASA и хеликоптери с чужда регистрация



БРОЙ ПРОИЗШЕСТВИЯ

3.2.3. КАТЕГОРИИ ПРОИЗШЕСТВИЯ

Категориите произшествия на екипа CISTT са разработени първоначално за произшествия, в които участват големи търговски самолети. В настоящия ГОДИШЕН ПРЕГЛЕД НА БЕЗОПАСНОСТТА в тези категории произшествия се класифицират и произшествията с причинени жертви с хеликоптери. Едно произшествие може да попадне в повече от една категория.

Както е показано на **ФИГУРА 3-9**, повечето произшествия с хеликоптери попадат в категорията „неизвестни“. Това се дължи на факта, че в някои случаи е невъзможно да се определи причината за произшествието поради недостатъчно информация. През последните години Агенцията се опитва да събира допълнителна информация с цел постоянно да се намалява частта от произшествия, категоризирани като „неизвестни“.

Втората по ред категория с най-висок брой произшествия с причинени жертви е CFIT

(контролиран полет в терена). В повечето случаи са преобладавали неблагоприятни атмосферни условия като намалена видимост поради димка или мъгла. Освен това няколко полета са били извършени през нощта.

Категорията „загуба на контрол в полет“ (LOC-I) е на четвърто място по брой произшествия. Трудности при управлението на хеликоптера заедно с неблагоприятни атмосферни условия са посочени като причини при няколко произшествия. Категорията „други“ (OTHR) включва основно произшествия във фазите на излитане и кацане, когато е настъпил сблъсък с предмети на земята.

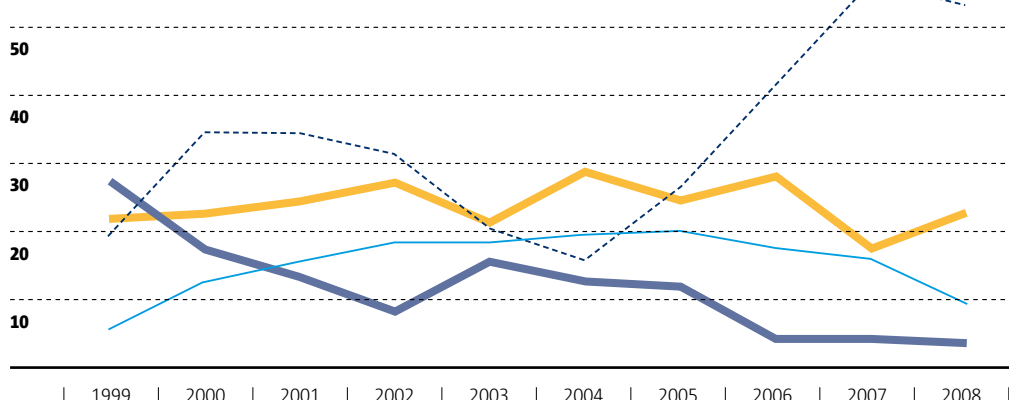
Произшествията при „операции на ниски височини“ (LALT) са удар в терена и препятствия при целенасочено летене близо до повърхността, като фазите на излитане и кацане се изключват. Важно е да се отбележи, че значителен брой произшествия в категории LALT и OTHR включват сблъсък с електропроводи.

ФИГУРА 3-10

Процент на произшествията, включени в първите четири категории — произшествия с причинени жертви — операции с хеликоптери при търговския транспорт, регистрирани в държави-членки на EASA и хеликоптери с чужда регистрация

TECH: Отказ или неизправност на система или компонент
 CFIT: Контролиран полет в терена
 UNK: Неизвестно или неопределено
 LOC-I: Загуба на контрол — в полет

ПРОЦЕНТ, %



Категориите SCF-NP и SCF-PP могат да бъдат обединени в категорията TECH, включваща произшествия, свързани с техническите системи. Произшествията в тази категория включват основно критични системи: отказ на двигател, откази на основната или опашната роторна система.

Във **ФИГУРА 3-10** са показани тенденциите при първите шест категории произшествия през десетилетието (с 3-годишно усреднено движение). Рязкото повишение за категорията „неизвестни“ се дължи на липсата на информация за тези години. За справянето с този проблем, Агенцията работи заедно с Европейския екип за Анализ на хеликоптерната безопасност (European Helicopter Safety Analysis Team).



4.0

АВИАЦИЯ С ОБЩО ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ И СПЕЦИАЛИЗИРАНИ

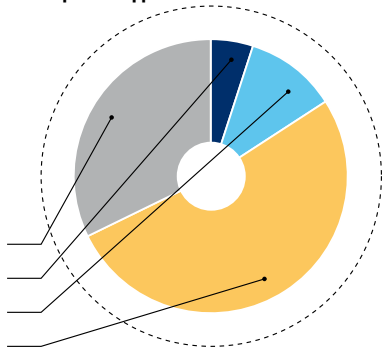
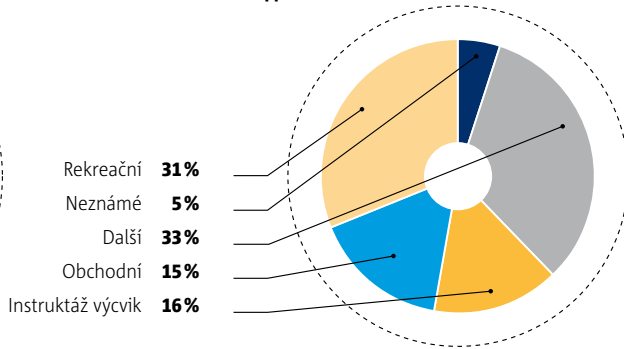
АВИАЦИОННИ ДЕЙНОСТИ – ВС С МТОМ НАД 2250 KG

Тази глава съдържа данни за произшествия с ВС при операции на авиацията с общо предназначение (GA) и при специализирани авиационни дейности. Информацията се основава на данни, получени от ICAO. В документите на ICAO терминът „специализирани авиационни дейности“ се определя като експлоатация на въздухоплавателно средство, при която то се използва за предоставяне на специализирано обслужване от въздуха в области като селско стопанство, строителство, фотография, картографиране, наблюдение и патрулиране, търсене и спасяване, или реклама от въздуха. Според определението на ICAO „авиация с общо предназначение“ включва всички операции на гражданската авиация, различни от извършваните срещу заплащане или под наем въздушнотранспортни операции по разписание или без разписание, както и различни от специализираните авиационни дейности. По-долу е показано разпределението на произшествия с причинени жертви по вид операции за десетилетието 1999–2008 г.

ФИГУРА 4-1

Самолети над 2 250 kg —
произшествия с причинени жертви
— държави-членки на EASA

Další 32%
Neznámé 5%
Zemědělství 11%
Hašení požárů 52%

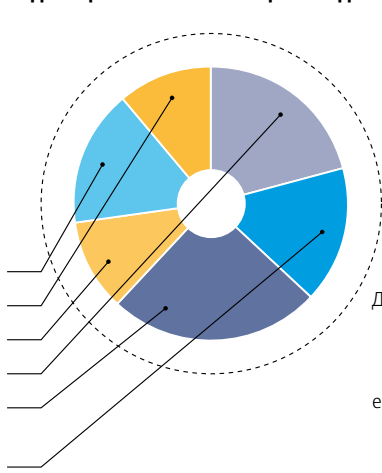
РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ ПО ВИД СПЕЦИАЛИЗИРАНА
АВИАЦИОННА ДЕЙНОСТРАЗПРЕДЕЛЕНИЕ ПО ВИД АВИАЦИЯ С ОБЩО
ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ

ФИГУРА 4-2

Хеликоптери над 2 250 kg —
произшествия с причинени жертви
— държави-членки на EASA

Селскостопанска 16%
Търсене и спасяване 11%
Гасене на пожари 11%
Друга/неизвестна 21%
Горска 25%
Строителна и товари на
външно окачване 16%

ВИД СПЕЦИАЛИЗИРАНА АВИАЦИОННА ДЕЙНОСТ



ВИД АВИАЦИЯ С ОБЩО ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ

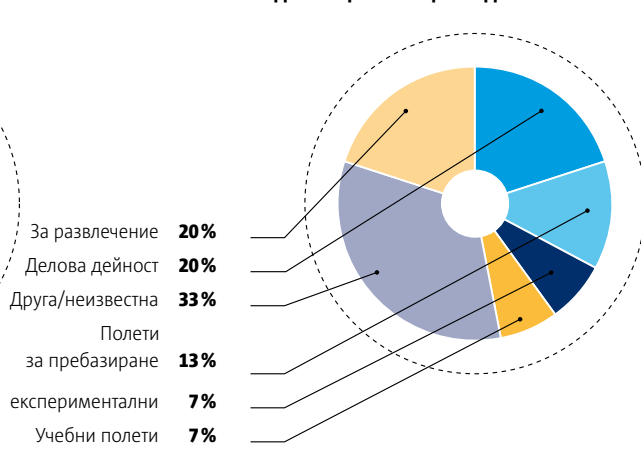
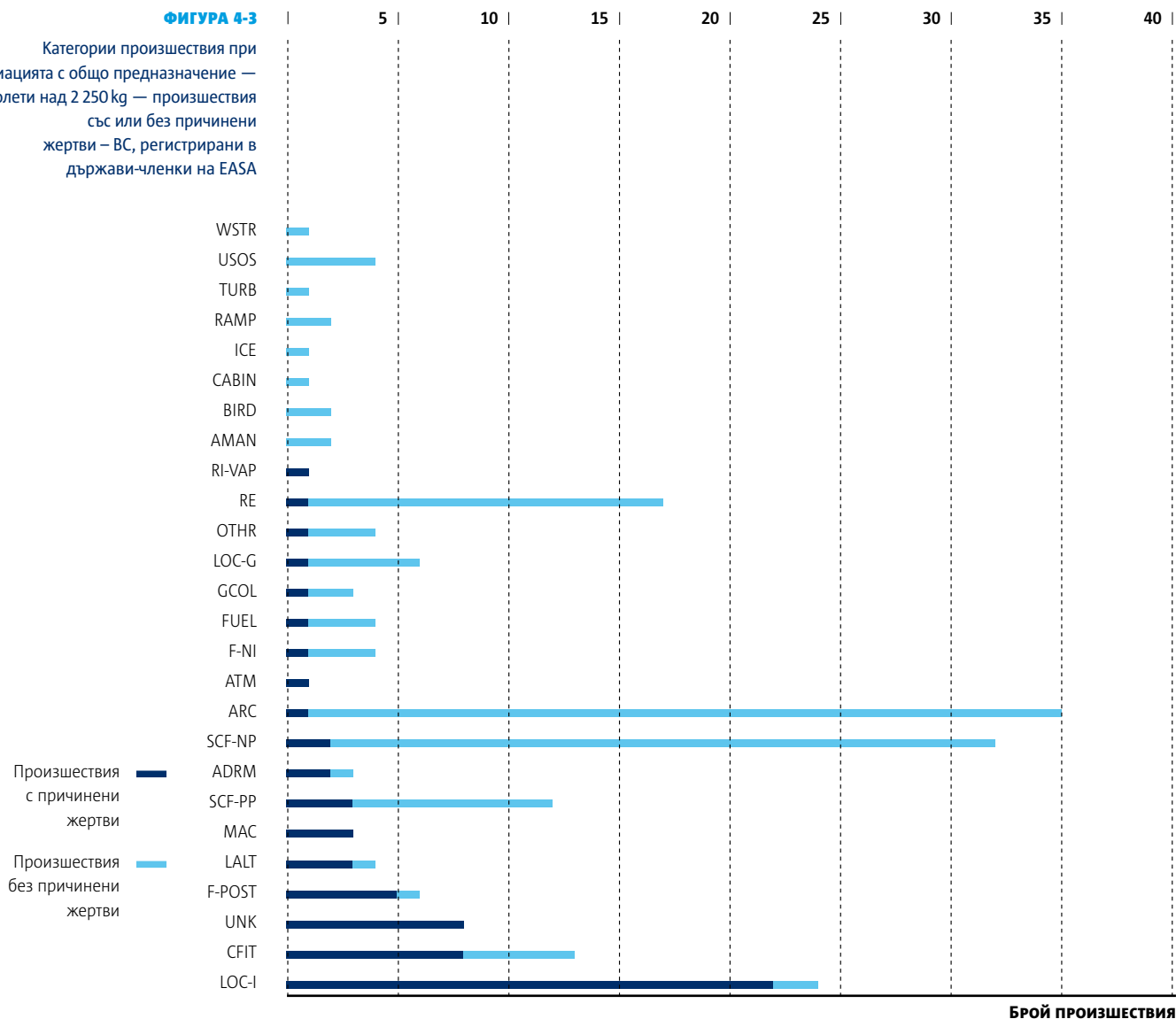


ТАБЛИЦА 4-1

ВС над 2 250 kg — брой
произшествия, Происшествия
с причинени жертви и
пострадали по тип на ВС и вид
на операцията — само за ВС,
регистрирани в
държавите-членки на EASA

Вид ВС	Вид на ОПЕРАЦИИТЕ	ПЕРИОД	Общ брой Происшествия произшествия	с причинени жертви	Острадали на борда	Пострадали на земята
Самолет	Специализирана авиационна работа	1997–2006 г. (средно)	6	2	4	0
		2007 г. (общо)	4	2	3	0
		2008 г. (общо)	7	2	3	1
Самолет	Авиация с общо предназначение	1997–2006 г. (средно)	16	5	13	< 1
		2007 г. (общо)	14	4	5	0
		2008 г. (общо)	17	7	17	1
Хеликоптер	Специализирана авиационна работа	1997–2006 г. (средно)	6	2	4	< 1
		2007 г. (общо)	8	1	0	1
		2008 г. (общо)	5	1	2	0
Хеликоптер	Авиация с общо предназначение	1997–2006 г. (средно)	4	1	2	0
		2007 г. (общо)	4	3	10	0
		2008 г. (общо)	3	1	3	0

Предоставя броя на произшествията и броя на пострадалите след 1997 г. Броят на произшествията при специализираните авиационни дейности е сходен за самолети и хеликоптери през десетилетието 1997–2006 г. При авиацията с общо предназначение малкият брой произшествия с хеликоптери в сравнение с произшествията със самолети вероятно отразява сравнително малкия брой хеликоптери, използвани при този вид дейности.



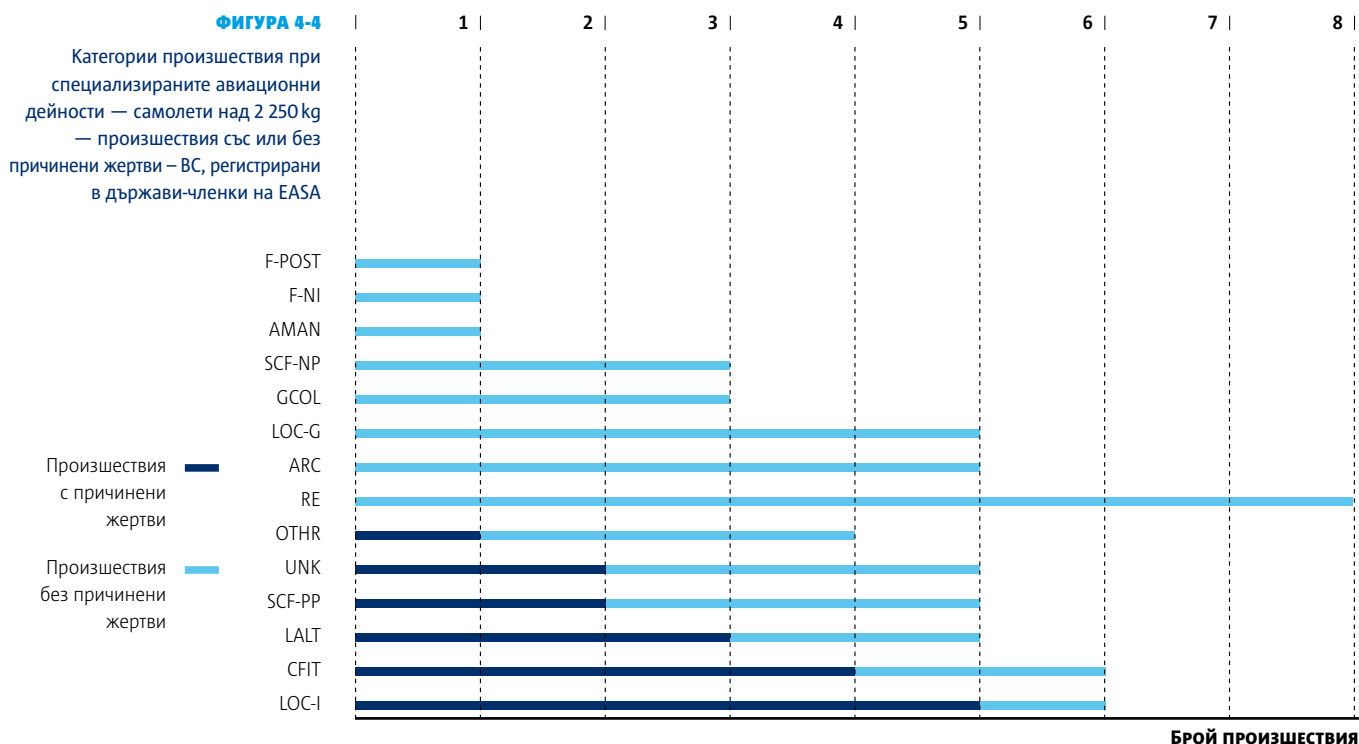
4.1. КАТЕГОРИИ ПРОИЗШЕСТВИЯ — АВИАЦИЯ С ОБЩО ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ- САМОЛЕТИ

Беше отбелязано, че данните за няколко произшествия, получени от ICAO, не са класифицирани в съответствие с категоризацията на произшествията. Следователно, представените данни представляват приблизителна оценка за честотата на всички категории произшествия. Всички данни се отнасят за десетилетието 1999–2008 г.

За ВС от авиацията с общо предназначение по света и в държавите-членки на EASA водеща е категорията

произшествия LOC-I (загуба на контрол в полет). Броят на случаите CFIT (контролиран полет в терена) в световен мащаб е почти наполовина по-малък от LOC-I, докато за държавите-членки на EASA той съставлява около една трета. Техническите проблеми изглежда играят много по-малка роля.

В заключение, опитът от авиацията с общо предназначение е подобен на опита от операциите на търговския въздушен транспорт с водещи категории за произшествия с причинени жертви „контролиран полет в терена” и „загуба на контрол в полет”.



4.2. КАТЕГОРИИ ПРОИЗШЕСТВИЯ — СПЕЦИАЛИЗИРАНИ АВИАЦИОННИ ДЕЙНОСТИ — САМОЛЕТИ

Както е посочено по-горе, специализираните авиационни дейности включват специализирани операции като борба с пожари, селскостопански дейности и наблюдение от въздуха.

При получаването на данни, свързани с произшествия при специализирани авиационни дейности, съществува специфичен проблем. Една от най-опасните операции в това отношение е борбата с пожари. В някои държави тази дейност се извършва от държавни органи (например военновъздушните сили) и поради това не се класифицира като специализирана авиационна работа, а като „държавни полети“ и произшествията при тях не са включени в настоящия преглед.

Големият брой на произшествията с причинени жертви, свързани със „загуба на контрол в полет“ (LOC-I), „контролиран полет в терена“ (CFIT) и „операции при ниски височини“ (LALT) не е изненадващ, тъй като специализираните авиационни дейности често включват операции в близост до земята,

например при селскостопанските дейности. При полетите на ниски височини възстановяването на контрол след загуба или при непредвидено събитие е по-трудно. Големият брой произшествия в категорията „неизвестни“ е показател, че разследването и докладването на такива произшествия могат да бъдат подобрени.

4.3. БИЗНЕС АВИАЦИЯ — САМОЛЕТИ

По дефинициите на ICAO съдържащи се в Приложение 6 към КОНВЕНЦИЯТА ЗА МЕЖДУНАРОДНО ГРАЖДАНСКО ВЪЗДУХОПЛАВАНЕ, търговската авиация е раздел от авиацията с общо предназначение. Данните за търговската авиация са представени отделно поради голямото значение на този сектор.

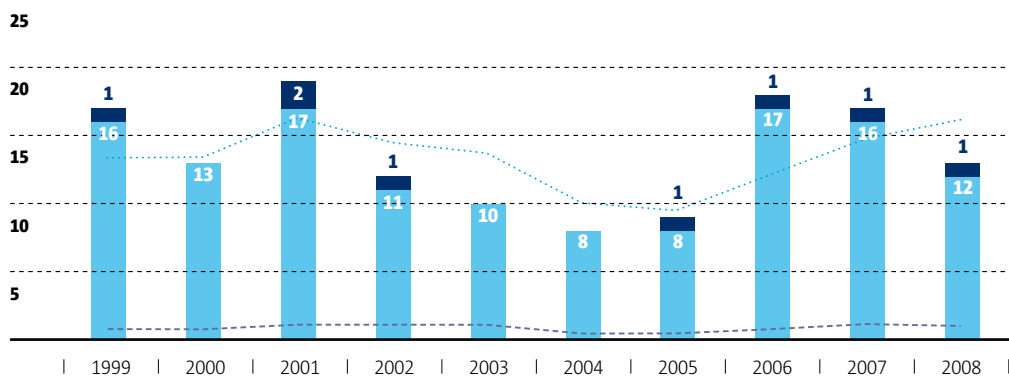
Броят на произшествията с причинени жертви за търговска авиацията с ВС, регистрирани в държавите-членки на EASA, е нисък. В световен мащаб броят на произшествията при този вид операции изглежда е намалял през 2008 г. въпреки подробно документираното увеличение на флота от ВС, извършващи такива операции.

ФИГУРА 4-5

БРОЙ ПРОИЗШЕСТВИЯ С ФАТАЛЕН ИЗХОД

Търговска авиация – произшествия с причинени жертви – ВС, регистрирани в държавите-членки на EASA и ВС с чужда

- Произшествия с ВС, регистрирани в държава-членка на EASA
- Произшествия с ВС с чужда регистрация
- Държава-членка на EASA 3-годишно усреднение
- Чужда регистрация 3-годишно усреднение





5.0

ЛЕКИ САМОЛЕТИ, САМОЛЕТИ С МАСА ПОД 2250 KG МТОМ

EASA поиска данни за произшествията с леки ВС от държавите-членки през януари 2009 г. До април 2009 г., повечето държави предоставиха информацията. Липсваха данни от Италия, Лихтенщайн, Люксембург и Словения. Таблицата по-долу представя броя произшествия и свързаните с тях пострадали за годините 2006, 2007 и 2008, на базата на докладваните данни.

ТАБЛИЦА 5-1

ВС с маса под 2 250 kg – брой произшествия, произшествия с причинени жертви и пострадали по категория на ВС и вид на операциите – ВС, регистрирани в държавите-членки на EASA

КАТЕГОРИЯ ВС	Година	Общ брой ПРОИЗШЕСТВИ	NEHODY SE SMRTELNÝMI NÁSLEDKY	ПОСТРАДАЛИ НА БОРДА	ПОСТРАДАЛИ НА ЗЕМЯТА
Самолет	2006	546	72	124	1
Самолет	2007	533	61	120	0
Самолет	2008	517	53	98	2
Балон	2006	21	0	0	0
Балон	2007	14	0	0	0
Балон	2008	25	1	1	0
Планер	2006	175	17	17	0
Планер	2007	187	20	21	1
Планер	2008	178	16	16	0
Автожир	2006	5	1	1	0
Автожир	2007	6	3	4	0
Автожир	2008	12	3	3	0
Хеликоптер	2006	89	7	17	0
Хеликоптер	2007	86	11	23	4
Хеликоптер	2008	64	7	12	0
Свръхлеки ВС	2006	177	34	44	0
Свръхлеки ВС	2007	213	26	35	0
Свръхлеки ВС	2008	261	45	70	0
Мотопланер	2006	52	9	15	0
Мотопланер	2007	46	9	19	0
Мотопланер	2008	41	10	11	0
Други	2006	56	11	13	2
Други	2007	72	12	16	0
Други	2008	46	5	5	0
Неизвестни	2006	0	0	0	0
Неизвестни	2007	0	0	0	0
Неизвестни	2008	1	0	0	0
Общо	2006	1121	151	231	3
	2007	1157	142	238	5
	2008	1145	140	216	2
Общо за периода		3423	433	685	10

Докладването от държавите е неравномерно. Някои държави предоставят ревизирани данни за предишни години; 24 държави предоставиха данни за 2006 г., 25 за 2007 г. и 27 за 2008 г. По отношение на категориите ВС, някои държави-членки на EASA предоставиха данни за произшествия с парашутисти, пилоти на мотопарапланери и делтапланери, но повечето не са предоставили такива данни. Някои използват лимит за масата от 1,000 фунта (453 kg), за да разграничат “микро-лек” самолет от “нормален” самолет, а други - не. Използването на лимитите, указани в Регламент (ЕО) №216/2008 Приложение II буква е) може да намали тази неравномерна класификация. Степента на попълване на полетата, необходима за изготвянето на статистиките, както и степента на качеството на кодиране на категории, събития и др., също показват значителни различия.

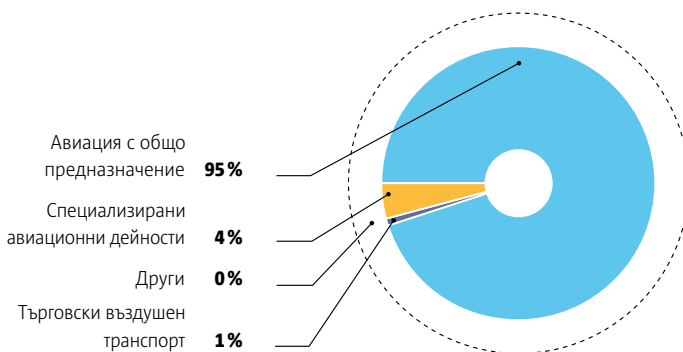
5.1. ПРОИЗШЕСТВИЯ С ПРИЧИНЕНИ ЖЕРТВИ

По-голямата част от леките ВС в държавите-членки на EASA извършват полети на авиацията с общо предназначение. Някои от тях, по-специално леките хеликоптери, извършват специализирани авиационни дейности, като например наблюдение от въздуха.

Повечето леки ВС, претърпели произшествия през 2006–2007 г., са самолети. Неравномерното разпределение на ВС в категориите ВС (напр. свръхлеки към самолети или към жирокоптери) може да е довело до леки разминавания в тези цифри.

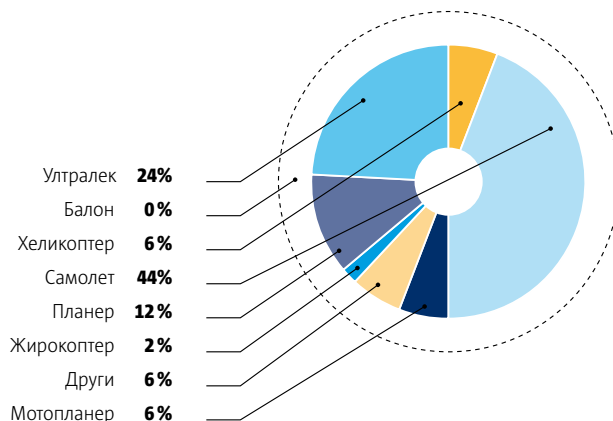
ФИГУРА 5-1

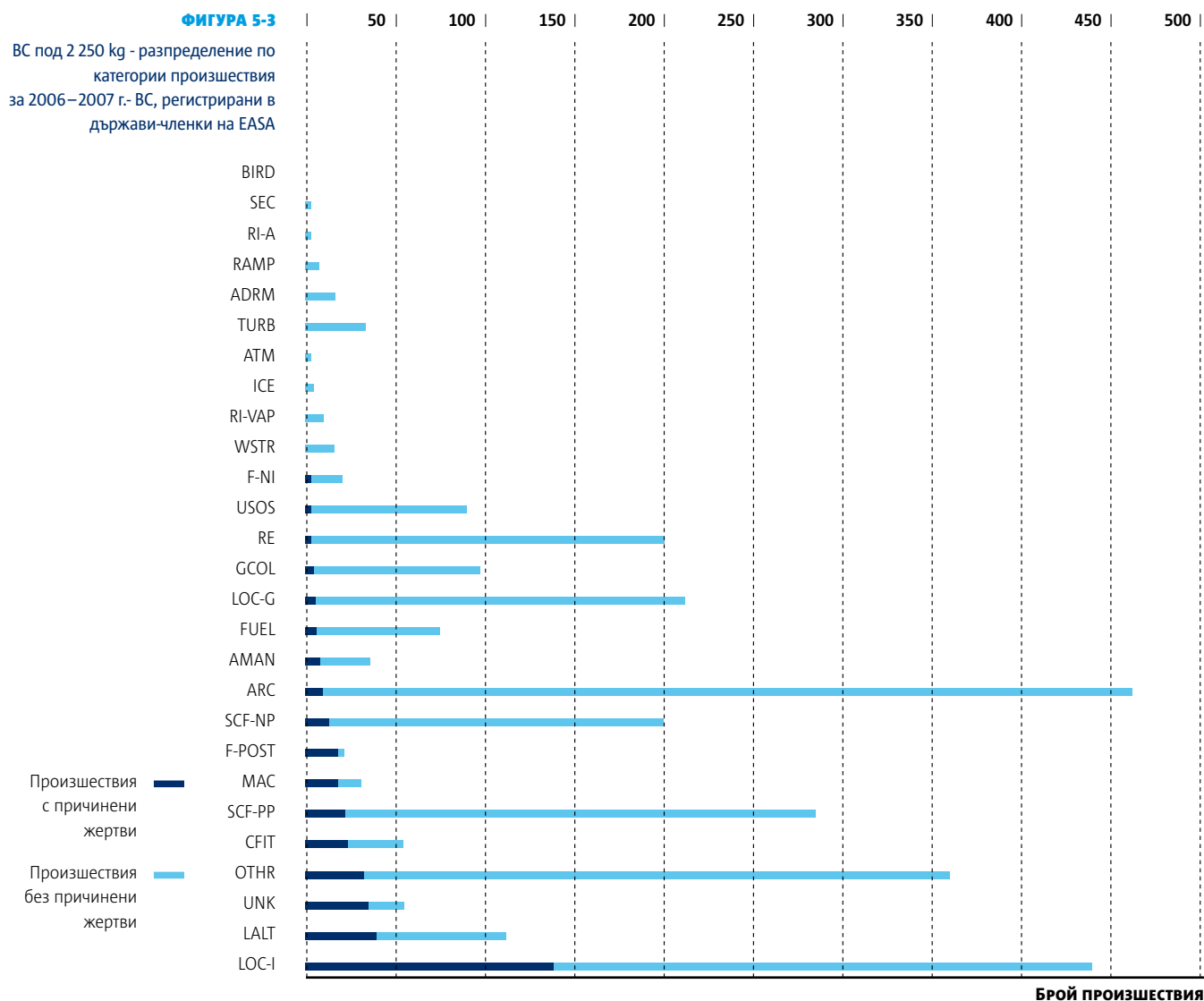
ВС под 2250 kg – произшествия с причинени жертви, вид операции, 2006–2008 г. – само ВС, регистрирани в държави-членки на EASA



ФИГУРА 5-2

ВС под 2 250 kg – произшествия с причинени жертви, категория на ВС, 2006–2008 г. – ВС, регистрирани в държави-членки на EASA





5.2. КАТЕГОРИИ ПРОИЗШЕСТВИЯ

Държавите, предоставили данните, приложиха категоризацията на произшествията на CAST-ICAO за класифициране на данните за произшествията с леки ВС за периода 2006–2008 г. В исторически аспект, категориите произшествия са разработени, за да позволят проследяването на усилията за подобряване на безопасността при въздушни транспортни операции с ВС с неподвижно крило. Разработват се нови подходи, които все още не се прилагат изцяло, с цел по-точното отговаряне на нуждите на този сегмент от авиационната система, понеже се доказва, че е трудно прилагането им към леките ВС. Анализът се базира само на данните, получени

за 2006 и 2007 г., тъй като анализът на събитията за 2008 г. все още не е завършен в повечето държави.

Нееднаквото прилагане на кодирането на категориите произшествия от докладващите държави може да е довело до изкривявания в горните графики. Най-големият брой произшествия с причинени жертви са категоризирани като LOC-I „загуба на контрол в полет” и LALT „операции при ниски височини”. В частност, LOC-I е една от най-съществените категории в произшествията без причинени жертви. Тези категории също така показват висок процент причинени жертви отнесени към общия брой произшествия.



Големият брой произшествия, класифицирани като „други“, е показател за слабост в таксономията, от друга страна големият брой „неизвестни“ може да отразява трудността от анализирането на произшествията при ВС, които обикновено не са оборудвани със записваща апаратура.

Макар и понастоящем да не разполагаме с надеждни публични данни за държавите-членки на EASA, броят произшествия (над 1,100) и броят на свързаните с тях жертви (от 216 до 238) са причина за безпокойство. В сравнение с големите ВС, тук е необходим точен разчет на летателните часове или на извършените полети, за да може да се извърши съдържателен анализ на данните.

С налични данни само за три години не може да бъде разработена тенденция. Освен това анализът на причините бе ограничен от недостига на данни от държавите. Очакваше се, че през 2009 г. ще разполагаме с пълните данни за повечето произшествия от 2006/2007 г. Това обаче не се случи. Без своевременно получаване на резултатите от разследванията, без пълното и своевременно предоставяне на данните от държавите, Агенцията не може да представи пълна картина на всички аспекти от безопасността на въздухоплаването в Европа. Агенцията ще продължи съвместната работа със своите държави-членки за подобряването на картината.



6.0

ДЕЙСТВИЯ НА АГЕНЦИЯТА, СВЪРЗАНИ С БЕЗОПАСНОСТТА

Главната цел на Агенцията е насърчаването и поддържането на високо постоянно ниво на безопасност и опазване на околната среда. За да постигне тази цел, EASA се ангажира с няколко дейности, свързани с безопасността, в това число сертифициране, разработка на регулаторни инструменти и стандартизация. Тези дейности са отразени в организационната структура чрез съответните дирекции. Наред с другите си задачи, Дирекцията за сертифициране, се занимава и със сертифицирането на нови или съществуващи ВС, двигатели и системи. Една от задачите на Дирекцията за разработване на регулаторни инструменти е разработването на нови регламенти или изменението на съществуващи регламенти, свързани с авиационната безопасност. Основната цел на Дирекцията за стандартизация е стандартизирането и поддържането на нивата на безопасност във всички държави-членки на EASA. Към момента Дирекцията изпълнява няколко дейности, в това число инспекции на гражданските авиационни органи, операторите на въздухоплавателни средства и други заинтересовани страни от авиационната индустрия.

6.1. СТАНДАРТИЗАЦИЯ

Инспекциите на Агенцията през 2008 г. Показаха, че стандартизационният процес вече е станал доста зрял по отношение на първоначалната и продължаващата летателна годност, като Регламент (ЕО) № 736/2006 на Комисията осигурява надеждна рамка за проследяване на прилагането на регламента от държавите-членки, ясно изразени в Основен Регламент 216/2008 и в Правилата за прилагане (2042/2003 и 1702/2003). Въпреки това, все още има нужда от значително подобрение в областите на операциите, Синтетични средства за летателно обучение (тренажори) и лицензирането на полетните екипажи. Тук все още не са издадени Правила за прилагане, а системата на Обединените авиационни органи (JAA) е в етап на закриване и ще прекрати дейността си на 30 юни 2009 г.

В правната рамка на Европейския Съюз (ЕС), броят на инспекциите (13 за начална летателна годност, 26 за продължаваща летателна годност), определени чрез подход, основан на риска, остана стабилен в сравнение с предходната година.

Групата за начална летателна годност потвърди положението от предходните години, като показва задоволително и постоянно ниво на разбиране и прилагане във всички включени държави. В групата за продължаваща летателна годност (CAW), където всички държави-членки упражняват своите компетенции, въпреки общото средно подобрене, еднаквото и правилно прилагане на правилата все още се нуждае от допълнителни усилия. Това потвърждава състоянието на CAW от предходните години.

Заслужава да се отбележи, че броят на откритите несъответствия при проведените инспекции значително е намалял и в двете области. Причината е, че през 2008 г. бе започнат пълен повторен цикъл от инспекции. Очевидно е, че към началото на влизане в сила на Регламент (ЕО) № 736/2006 процесът на стандартизиране е имал значително въздействие върху подпомагането на националните авиационни органи (NAA) за спазването на регламентите на ЕС. Това важи с особена сила за много от новоприетите държави, където обаче все още остават някои трудности.

Повечето от компетентните органи, включително тези от новоприетите държави, продължават активно да поддържат изпълнението на процеса и да осигуряват на EASA ресурси за екипите по стандартизация. Заедно с растящия успех на срещите по стандартизация, организирани от Агенцията, това е потвърждение на добре приетия подход за проактивна стандартизация.

Стратегията на EASA да извършва обучение на инспекторите от NAA се оказва добър инструмент за подобряване на еднаквото прилагане на правилата между държавите-членки. Въпреки това, необходимо е по-нататъшно развитие.

Дейността по одобряването на организации, която първоначално бе основна за Агенцията, логично достигна до ниво на зрялост както по отношение на дейността, така и по отношение на методологиите. Що се отнася до дейността по одобряването

на организации-производители (РОА), през 2008 г. бе постигнат голям успех с издаването на Единно европейско РОА на Airbus на 21 юли. С увеличаването на броя на производствените мощности в Китай, дейността на този сектор нарасна в тази посока. Очаква се тя да се разширява в бъдеще и по отношение на Русия.

Координационните действия по Оценка на безопасността на чужди ВС (SAFA) бяха прехвърлени от JAA към Агенцията на 1 януари 2007 г. Ролята на Агенцията в тази област е двустранна. От една страна тя трябва да поддържа и подобрява базата данни на SAFA, а от друга тя извършва тримесечни анализи на данните както и извънредни анализи по искане на Комисията. През 2008 г. Агенцията въведе съществена модернизация на уеб-базираното приложение на SAFA, което ще подобри нивото на хармонизация и ще предостави на държавите, участващи в SAFA, нови функционалности (предварително зададено търсене, по-добра поддръжка за последващи дейности и за целеви инспекции). Освен това, анализът на данните по SAFA предоставя важни индикатори за общото ниво на безопасност на авиокомпаниите, опериращи в Европа, което помага за откриването на потенциалните рискови фактори и за директно адресиране на качеството. И накрая, след консултация с държавите-участници в SAFA и други заинтересовани страни, Ръководството за квалификацията на инспекторите по SAFA бе прието на 29 септември и в последствие бе публикувано на уеб сайта на EASA. Останалата част от Ръководството е планирана за публикуване в първата половина на 2009 г.

6.2. СЕРТИФИЦИРАНЕ

Дирекцията за сертифициране директно допринася за авиационната безопасност като провежда дейности по сертифициране, водещи до общоевропейско одобряване на аеронавигационни продукти, части и устройства на най-високото възможно ниво на безопасност. В тази връзка всеки аеронавигационен продукт може да получи одобрение на своя дизайн само когато съответства на всички приложими изисквания за безопасност. През 2008 г., Агенцията е издала общо 5,379 сертификата, свързани с дизайна.

В допълнение към дейностите по сертифициране, важна задача на Дирекцията за сертифициране е активно да осигурява продължаването на летателната годност на авиационните продукти, части и устройства през целия им период на експлоатация. За целта Дирекцията за сертифициране е установила подробен процес на продължаване на летателната годност, чиято цел е предотвратяване на небезопасни условия и произшествия. Процесът се основава върху данните, получавани чрез задължителното докладване на събития, разследванията на произшествия или инциденти, прегледите на типовите проекти и различни други дейности.

На базата на разследвания и анализ от притежателя на сертификата или въз основа на друга информация, EASA определя подходящи действия, които в случай на идентифициране на условие за небезопасност могат да доведат до издаване на директиви за летателна годност (AD), в които се посочват задължителни коригиращи действия.

През 2008 г., Агенцията издаде 261 AD, включително 45 извънредни AD. Секторът “Директиви за летателна годност, управление и проучване на безопасността” в Дирекцията за сертифициране осигурява съгласуваност на процеса по продължаване на летателната годност.

В допълнение се извършват действия, като създаване на информационна мрежа за летателна годност с гражданските въздухоплавателни органи, които притежават валидирани сертификати от EASA за основните Европейски продукти (напр. A380). Провеждат се редовни срещи за продължаване на летателната годност с производителите и чуждите органи, които адресират потенциални проблеми с безопасността. Всичко това е част от подхода на Агенцията и на Дирекцията за сертифициране за тясно сътрудничество с Европейските и неевропейските заинтересовани страни чрез двустранни споразумения за изграждане на иновативна мрежа за безопасност с Държавата на регистрация и др.

Редовните проверки от независими органи (например ICAO) потвърждават, че Дирекцията за сертифициране и Агенцията като цяло действат в правилна посока за изпълнение на задълженията си и допринасят за повишаване на нивото на авиационната безопасност.

6.3. НОРМОТВОРЧЕСТВО

Дирекцията за разработване на регулаторни инструменти към Агенцията допринася за изготвянето на цялото Европейско законодателство и на ръководствата за прилагането му по отношение на регулиране на безопасността на гражданската авиация и за съвместимостта с опазването на околната среда. Тя предоставя становища на Европейската комисия, като Комисията задължително се консултира с нея по всички технически въпроси от нейната компетентност.

Дирекцията отговаря и за съответното международно сътрудничество. Следващата таблица посочва текущите нормотворчески задачи с пряко въздействие върху определените категории произшествия и инциденти.

ТАБЛИЦА 6-1

Úkoly EASA v oblasti tvorby
předpisů seříděné podle vlivu
na kategorie nehod

КАТЕГОРИЯ НА ПРОИЗШЕСТВИЕТО	НОРМОТВОРЧЕСКА ЗАДАЧА	ВРЕМЕНА РАМКА
RI-VAP (Průnik do vzletové/přistávací dráhy – vozidlo, letadlo či osoba)	OPS.009 Изготвяне на Ръководство при сблъсък на ПИК, базирано на пренесени задачи от JAA и доклада EAPRI на EUROCONTROL	2012–2015 г.
ARC (Анормален контакт с ПИК)	OPS.012 Задача за неочаквани промени на ПИК, пренесена от JAA OPSG	2012–2015 г.
	25.026 Електронен контролен списък, интелигентни предупреждения и автоматично съобщаване на височината	2011–2012 г.
	25.027 Дизайн на ВС	2012–2014 г.
	AWO.006 GNSS система за кацане	2011–2013 г.
RE (Излизане от ПИК)	OPS.012 Задача за неочаквани промени на ПИК, пренесена от JAA OPSG	2012–2015 г.
	25.026 Електронен контролен списък, интелигентни предупреждения и автоматично съобщаване на височината	2011–2012 г.
	25.027 Дизайн на ВС	2012–2014 г.
	AWO.006 GNSS система за кацане	2011–2013 г.
LATL (Операции при ниски височини)	OPS.054 Хеликоптерни радиовисотомери; преглед на правилото за приложение поради проблеми при прилагането/тълкуването	2012–2015 г.
CFIT (Контролиран полет в терена)	OPS.057 Преразглеждане на JAA TGL-43	2012–2015 г.
	HEMS планински операции	
	20.003 Изискуеми навигационни характеристики/ зонална навигация	2009 г.
	20.006 APV/LPV RNAV	2009 г.
	25.026 Електронен контролен списък, интелигентни предупреждения и автоматично съобщаване на височината	2011–2012 г.
	25.027 Дизайн на ВС	2011–2014 г.
ATM/CNS (управление на въздушното движение/ комуникация, навигация, обзор)	20.003 Изискуеми навигационни характеристики/ зонална навигация	2009 г.
	20.006 APV/LPV RNAV	2009 г.
	AWO.006 GNSS система за кацане	2011–2013 г.
	ANS/ATM. 001 IR, CS и AMC при ANS/ATM	2009–2013 г.
F-NI (огън/ дим (без последствия))	25.006 Материал за термо и акустична изолация	2009 г.
	MDM.002 Системи за свързване на електрическото окабеляване	приключен
	25.028 Защита от удар на отломки и пожар	започнал–2011 г.
	26.003 Багажно отделение за Клас D до Клас C	2010–2011 г.
	26.004 Материал за термо и акустична изолация	2010–2011 г.
	26.005 Багажно отделение за Клас B/ F	
	25.056(b) Намаляване на запалимостта/ безопасност на горивните резервоари	2009 г.
F-POST (огън/ дим (с последствия))	25.006 Материал за термо и акустична изолация	2009 г.

КАТЕГОРИЯ НА ПРОИЗШЕСТВИЕТО	НОРМОТВОРЧЕСКА ЗАДАЧА	ВРЕМЕНА РАМКА
EVAC (Евакуация)	25.004 25.039 Тип и брой на аварийните пътнически изходи 26.001 Изход Тип II: достъп и лекота на използване 27/29.008 Оцеляемост на пътниците при принудително кацане във вода	2009–2011 г. започнал–2011 г. 2011–2013 г.
SCF-NP (система/компонент отказ или повреда (не на двигател))	25.056(b) Намаляване на запалимостта/ безопасност на горивните резервоари MDM.002 Системи за свързване на електрическото окабеляване 25.055 Индикиране на ниско ниво на горивото/ изчерпване на горивото 25.027 Дизайн на ВС 25.028 Защита от удар на отломки и пожар 27/29.002 27/29.002 Толеранс на повредите и оценка на умората (на конструкцията и материалите) MDM.028 Износване на структурите на ВС	2009 г. приключен 2009–2011 г. 2012–2014 г. започнал–2011 г. 2009–2011 г. започнал–2013 г.
SCF-PP (система/компонент отказ или повреда (двигател))	25.055 Индикиране на ниско ниво на горивото/ изчерпване на горивото E.009 Защита от обледенение E.011 Смазочно масло за силовата уредба E.014 Стабилизиращо устройство на вътрешния контур на двигателя	2009–2011 г. започнал–2010 г. 2012–2013 г. 2010–2012 г.
LOC-I (Загуба на контрол в полет)	23.010 Разглеждане на условия за неизпадане в свредел CS-23 25.028 Защита от удар на отломки и пожар 27/29.003 Условия за отклоняване от курса 21.039 OSC	2011–2013 г. започнал–2011 г. започнал–2011 г. започнал–2010 г.
USOS (Недолитане до прага на ПИК/ минаване на втори кръг)	25.026 Електронен контролен списък, интелигентни предупреждения и автоматично съобщаване на височината 25.027 Дизайн на ВС AWO.006 GNSS система за кацане	2011–2012 г. 2012–2014 г. 2011–2013 г.
ADRM (летище)	ADR.001 Правила за прилагане и CS/AMC	2010–2013 г.
CABIN (Събития, свързани с безопасността, на борда)	25.035 Условия в кабината – качество на въздуха - ANPA 26.002 Динамично тестване на седалките (16g) 27/29.008 Оцеляемост на пътниците при принудително кацане на вода	започнал–2011 г. 2009–2011 г. 2011–2013 г.
FUEL (свързани с горивото)	25.055 Индикиране на ниско ниво на горивото/ изчерпване на горивото	2009–2011 г.
SEC (свързани със сигурността)	25.057 Сигурност 26.006 Подсилени врати на пилотската кабина - двойно осигуряване	2009–2011 г. 2012–2014 г.
ICE (Обледенение)	MDM.054 AMC за организациите по поддръжката, произтичащи от ANPA 2007-13	2009–2010 г.

6.4. ЕВРОПЕЙСКАТА СТРАТЕГИЧЕСКА ИНИЦИАТИВА ЗА БЕЗОПАСНОСТ (ESSI)

Европейската стратегическа инициатива за безопасност (ESSI) е доброволно, частно финансирано и правно незадължително партньорство за авиационна безопасност между EASA, националните авиационни органи, EUROCONTROL, оператори, производители, асоциации, изследователски лаборатории и други заинтересовани страни, насочено към по-нататъшно увеличаване на авиационната безопасност в Европа и за хората по света. Над 150 организации участват в инициативата. Учредена през април 2006 г., ESSI е приемник на Обединената инициатива за авиационна безопасност (JSSI) на Обединените авиационни органи (JAA).

За повече информация, компетенциите, списъка на участващите организации, можете да посетите уебсайта на EASA www.easa.europa.eu/essi.

EASA е член на групата за Европейско авиационно партньорство в Изследователската работа (EARPG) ръководена от EASA, която може да осигури предложения за изследователски проекти.

EASA има три екипа по безопасност:

- Екип за безопасност на търговската авиация в Европа (ECAST),
- Екип за безопасност на хеликоптерите в Европа (HENEST),
- Екип за безопасност на авиацията с общо предназначение в Европа (EGAST).

6.4.1. ЕКИП ЗА БЕЗОПАСНОСТ НА ТЪРГОВСКАТА АВИАЦИЯ В ЕВРОПА (ECAST)

С повече от 60 участващи организации, ECAST представлява Европейския еквивалент на US CAST. Създаден на 12 октомври 2006 г., той се председателства съвместно от IATA и EASA.

Екипът ECAST следи въвеждането в Европа на планове за действие, наследени от JSSI в Европа. Тези планове се отнасят до намаляване на рисковете при произшествия при контролиран полет в терена (CFIT), подход и кацане, както и при загуба на контрол. През 2007–2008 г. бяха проведени две изследвания за приключени планове за действие заедно с националните авиационни органи и с авиокомпаниите. Понастоящем, от 23-те плана за действие,

наследени от JSSI, 20 са завършени, а 3 са в процес на осъществяване.

Успоредно с това екипът ECAST разработи през 2007 г. нов триетапен процес:

- **ЕТАП 1:** Определяне и подбор на въпроси, свързани с безопасността в Европа;
- **ЕТАП 2:** Анализ на въпросите, свързани с безопасността; и
- **ЕТАП 3:** Разработване, изпълнение и следене на планове за действие.

ЕТАП 1 стартира през април 2007 г. Целта беше да се определят приоритетите при по-нататъшната работа на ECAST на основата на три критерия: значение на безопасността, обхват (степен, до която темите са обхванати по повод други дейности по безопасността) и високо ниво на рентабилност, свързани с ползи и разходи или оценка на въздействието.

Като част от **ЕТАП 2**, през 2008 г. екипът ECAST създаде две работни групи по Системи за управление на безопасността (SMS) и безопасност на земята, а също така и под-екип по методология за анализ на безопасността. На работната група SMS бе възложена задачата да разработи материал за най-добри практики, който да помогне на заинтересованите страни да спазват стандартите на ICAO и бъдещите правила на EASA по отношение на управлението на безопасността. Този материал бе публикуван на уебсайта на ESSI през април 2009 г. и е със свободен достъп.

За повече информация посетете уебсайта на ECAST www.easa.europa.eu/essi/ecastEN.html.

6.4.2. ЕКИП ЗА БЕЗОПАСНОСТ НА ХЕЛИКОПТЕРИТЕ В ЕВРОПА (HENEST)

Стартирал през ноември 2006 г., HENEST събира заедно основни производители на корпуси, двигатели и системи за хеликоптери, оператори, регулаторни органи, асоциации на пилоти, научноизследователски организации, разследващи произшествия органи от цяла Европа, както и представители на някои военни оператори. HENEST се председателства съвместно от EASA, Европейския комитет на хеликоптерните оператори (EHOC) и EUROCOPTER.

Екипът EHEST е също така европейският компонент на Международния екип за безопасност на хеликоптерите (IHST). Екипът EHEST е ангажиран с целта на екипа IHST за намаляване на коефициента на произшествия с хеликоптери в световен мащаб с 80% до 2016 г.

През 2008 г., Европейският екип за анализ на безопасността при хеликоптерите (EHSAT) (екипът за анализи на EHEST) е извършил анализ на 186 произшествия, за които са били публикувани окончателни доклади за разследванията от Бюрото за разследване на произшествия (AIB). Това представлява цели 58% от целия списък за този период от време.

За справяне с разнообразието от езици, използвани при докладите за произшествия и за оптимизиране използването на ресурсите, EHSAT установиха девет регионални екипа за анализ на различни места в Европа. Регионалните анализи се консолидират на европейско ниво. Тази инициатива е уникална в усилията си да провежда анализ на произшествията с хеликоптери, обхващащ цяла Европа.

От анализите EHSAT извлича и предложения за подобряване на безопасността. Повечето от тях се отнасят до обучението и инструктажа, полетните операции, Управлението на безопасността и културата на безопасност, както и нормативните актове и стандартите. Тези предложения се обработват от февруари 2009 г. от Европейския екип за прилагане на безопасност при хеликоптерите (EHSIT) при EHEST. Първоначалният доклад бе публикуван през април 2009 г.

За повече информация посетете уебсайта на EHEST www.easa.europa.eu/essi/ehestEN.html.

6.4.3. ЕКИП ЗА БЕЗОПАСНОСТ НА АВИАЦИЯТА С ОБЩО ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ В ЕВРОПА (EGAST)

EGAST е третият компонент на ESSI. Учредителната среща се проведе в EASA през октомври 2007 г. и на нея присъстваха над 60 представители на авиацията с общо предназначение (GA) от цяла Европа. „Авиацията с общо предназначение е основен приоритет за Европейската агенция за авиационна безопасност. Екипът EGAST е ново

начинание в Европа, както и предизвикателство. Агенцията приветства широкото участие на авиационната общност като част от своите усилия за укрепване на авиацията с общо предназначение”, заяви Патрик Гуду, изпълнителен директор на EASA при откриването на срещата.

EGAST отговаря на нуждата за координирано европейско усилие. Като развива съществуващите инициативи, тя се председателства съвместно от EASA, Европейската асоциация на търговската авиация (EBAА), Европейския съвет на авиоизложенията (ЕАС) и Европейския съвет за подкрепа на авиацията с общо предназначение (ECOGAS).

Инициативата се състои от представители на асоциации, производители, регулаторни органи, аеро-клубове, разследващи произшествия, изследователски организации, и други заинтересовани страни в авиацията с общо предназначение. Тя е организирана в три слоя, представляващи различните нива на участие: Ниво 1, е основният екип, който ръководи инициативата. Той се състои от около 20 участника, отразяващи различните сектори на авиацията с общо предназначение. EGAST Ниво 2 се състои от около 60 организации, участващи в инициативата без ръководна роля. EGAST Ниво 3 цялата Европейска GA общност.

През 2008 г., EGAST проведе изследване на съществуващите инициативи по безопасност в авиацията с общо предназначение, публикациите и материалите по безопасност, както и на приоритетите по безопасност в Европа с цел съставяне на европейски сборник и определяне на приоритетите за работа. Бяха изготвени инструкции, създаден бе уебсайт на EGAST и бе установено тясно сътрудничество с Института за подобряване на авиационната безопасност (IASA) във Франция.

За повече информация посетете уебсайта на EGAST www.easa.europa.eu/essi/egastEN.html.

ДОПЪЛНЕНИЕ 1:

ОБЩИ ЗАБЕЛЕЖКИ ОТНОСНО СЪБИРАНЕТО НА ДАННИ И КАЧЕСТВОТО ИМ

Представените данни не са пълни. Липсва информация от някои държави-членки за леки въздухоплавателни средства. Без своевременно представяне на резултатите от разследванията и без цялостно или навременно предоставяне на данни от държавите, Агенцията не може да състави и представи пълна картина с всички аспекти на безопасността на въздухоплаването в Европа.

Агенцията ще продължи да полага усилия за получаване на данни за произшествия с леки въздухоплавателни средства за бъдещите Годишни прегледи на безопасността и очаква по-голям обхват на данните, тъй като се усъвършенстват системите за докладване и нараства степента на осъзнаване на недостига от данни в държавите-членки на EASA.

Работата с данните показва, че ползата от таксономичните категории произшествия на СИСТТ е ограничена, когато тези категории се прилагат за хеликоптери, леки въздухоплавателни средства и други авиационни дейности, като използване на планери или парашути. Досега бяха разработени нови подходи за по-добро проследяване на безопасността в този сегмент от авиационната система. Относителните промени, които вече са направени в таксономичните категории произшествия на СИСТТ не биха могли да се приложат към произшествията от текущата година, тъй като органите ще започнат да използват новата схема за класифициране от 2009 г. нататък.

За по-големи въздухоплавателни средства данните са пълни, доколкото държавите са докладвали данни за произшествия в ICAO в съответствие с Приложение 13. Направени проверки показват, че не всички държави докладват изцяло и навреме в ICAO.

ДОПЪЛНЕНИЕ 2:

ОПРЕДЕЛЕНИЯ И СЪКРАЩЕНИЯ

A2-1: ОБЩИ

**Директиви за
летателна годност
(AD)**

Уведомление към собствениците или операторите на ВС за известни проблеми по безопасността на съответен модел въздухоплавателно средство, двигател, система от авиационната електроника или друга система.

**Специализирани
авиационни дейности
(AW)**

Експлоатация на ВС, при която то се използва за предоставяне на специализирано обслужване от въздуха на такива области като селско стопанство, строителство, фотография, картографиране, наблюдение и патрулиране, търсене и спасяване, или за реклама от въздуха.

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 търговската авиация. Екипът ECAST е Европейска инициатива.

CISTT

Екип за обща таксономия CAST-ICAO

CNS

Комуникация, навигация и обзор

EASA

Европейска агенция за авиационна безопасност

**Държави-членки
на EASA (EASA MS)**

Държави-членки на Европейската агенция за авиационна безопасност
Това са 27-те държави-членки на Европейския съюз плюс Исландия, Лихтенщайн, Норвегия и Швейцария.

ECAST

Екип за безопасност на търговската авиация в Европа

EGAST

Екип за безопасност на авиацията с общо предназначение в Европа

ENEST

Екип за безопасност на хеликоптерите в Европа

ESSI

Европейската стратегическа инициатива за безопасност

Fatal accident

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. (Източник: Приложение 13 на ICAO)

Чуждо ВС

Всяко ВС, което не е регистрирано в държава-членка на EASA.

**Авиация с общо
предназначение**

Операция на въздухоплавателно средство, различна от търговска въздушнотранспортна операция или специализирана авиационна работа.

ICAO

Международна организация за гражданска авиация

Light aircraft

Въздухоплавателно средство с максимална сертифицирана излетна маса под 2 251 kg.

MTOM

Максимална сертифицирана излетна маса

SAFA

Оценка на безопасността на чуждестранни ВС

**Въздушна услуга
по разписание**

Въздушна услуга, открита за използване от обществеността 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 обществеността.

SISG

Група на ICAO за проучване показателите за безопасност

**Въздухоплавателно
средство от трета страна**

ВС, което не се използва или експлоатира под контрола на компетентен орган в държава-членка на ЕС.

ДОПЪЛНЕНИЕ 2:

ОПРЕДЕЛЕНИЯ И СЪКРАЩЕНИЯ

A2-2: СЪКРАЩЕНИЯ НА КАТЕГОРИИТЕ ПРОИЗШЕСТВИЯ

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	Събития, свързани с безопасността в пътническия салон
CFIT	Контролиран полет в терена
EVAC	Евакуация
F-NI	Огън/Дим (без последствия)
F-POST	Огън/Дим (с последствия)
FUEL	Свързано с горивото
GCOL	Сблъсък със земята
RAMP	Наземно обслужване
ICE	Обледеняване
LOC-G	Загуба на контрол — земя
LOC-I	Загуба на контрол — в полет
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
USOS	Недолитане/Прелитане на зона за спиране
UNK	Неизвестно или неопределено
WSTRW	Срез на вятъра или гръмотевична буря

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

ДОПЪЛНЕНИЕ 3:

СПИСЪК НА ФИГУРИТЕ И ТАБЛИЦИТЕ

АЗ-1: СПИСЪК НА ФИГУРИТЕ

ФИГУРА 2-1:	Общо смъртни случаи с пътници на 100 милиона пътнически мили, операции на търговския транспорт по разписание, с изключение на случаите на незаконна намеса	9
ФИГУРА 2-2:	Общ коефициент на произшествия, включващи смъртни случаи с пътници за 10 милиона полета, операции на търговския транспорт по разписание, с изключение на случаите на незаконна намеса	9
ФИГУРА 2-3:	Коефициент на произшествия с причинени жертви за 10 милиона полети по световни региони – 2001–08 г., пътнически и товарни полети по разписание.....	9
ФИГУРА 3-1:	Произшествия с причинени жертви при търговския въздушен транспорт — ВС, регистрирани в държавите-членки на EASA и чужди ВС	12
ФИГУРА 3-2:	Коефициент на произшествия с причинени жертви при пътнически операции по разписание — ВС, регистрирани в държави на EASA и чужди ВС	13
ФИГУРА 3-3:	Произшествия с причинени жертви по вид операции — чужди самолети	13
ФИГУРА 3-4:	Произшествия с причинени жертви по вид операции — държави-членки на EASA	14
ФИГУРА 3-5:	Категории произшествия със и без причинени жертви с ВС, регистрирани в държавите-членки на EASA (1999–2008)	14
ФИГУРА 3-6:	Процент на произшествията със и без причинени жертви, разделени по категории, с ВС, регистрирани в държавите-членки на EASA	15
ФИГУРА 3-7:	Брой произшествия с причинени жертви с хеликоптери, регистрирани в държавите-членки на EASA и с чужди хеликоптери.....	16
ФИГУРА 3-8:	Произшествия с причинени жертви по вид операции — хеликоптери, регистрирани в държавите-членки на EASA и хеликоптери с чужда регистрация	17
ФИГУРА 3-9:	Категории произшествия с причинени жертви — хеликоптери, регистрирани в държавите-членки на EASA и хеликоптери с чужда регистрация	18
ФИГУРА 3-10:	Процент на произшествията, включени в първите четири категории — произшествия с причинени жертви — операции с хеликоптери при търговския транспорт, регистрирани в държави-членки на EASA и хеликоптери с чужда регистрация	19
ФИГУРА 4-1:	Самолети над 2250 kg — произшествия с причинени жертви — държави-членки на EASA	21
ФИГУРА 4-2:	Хеликоптери над 2250 kg — произшествия с причинени жертви — държави-членки на EASA.....	21
ФИГУРА 4-3:	Категории произшествия при авиацията с общо предназначение — самолети над 2250 kg — произшествия със или без причинени жертви — ВС, регистрирани в държави-членки на EASA	23
ФИГУРА 4-4:	Категории произшествия при специализираните авиационни дейности — самолети над 2250 kg — произшествия със или без причинени жертви — ВС, регистрирани в държави-членки на EASA	24
ФИГУРА 4-5:	Търговска авиация — произшествия с причинени жертви — ВС, регистрирани в държавите-членки на EASA и ВС с чужда регистрация ...	25
ФИГУРА 5-1:	ВС под 2250 kg — произшествия с причинени жертви, вид операции, 2006–2008 г. — само ВС, регистрирани в държави-членки на EASA	28
ФИГУРА 5-2:	ВС под 2250 kg — произшествия с причинени жертви, категория на ВС, 2006–2008 г.— ВС, регистрирани в държави-членки на EASA ...	28
ФИГУРА 5-3:	ВС под 2250 kg — разпределение по категории произшествия за 2006–2007 г.— ВС, регистрирани в държави-членки на EASA	29

ДОПЪЛНЕНИЕ 3:

СПИСЪК НА ФИГУРИТЕ И ТАБЛИЦИТЕ

А3-2 СПИСЪК НА ТАБЛИЦИТЕ

ТАБЛИЦА 3-1:	Общ брой произшествия и произшествия с причинени жертви с ВС, регистрирани в държавите-членки на EASA.	11
ТАБЛИЦА 3-2:	Общ брой произшествия и произшествия с причинени жертви за хеликоптери, регистрирани в държавите-членки на EASA	16
ТАБЛИЦА 4-1:	ВС над 2 250 kg — брой произшествия, произшествия с причинени жертви и пострадали по тип на ВС и вид на операциите — само за ВС, регистрирани в държавите-членки на EASA	22
ТАБЛИЦА 5-1:	ВС с маса под 2 250 kg — брой произшествия, произшествия с причинени жертви и пострадали по категория на ВС и вид на операциите — ВС, регистрирани в държавите-членки на EASA	27
ТАБЛИЦА 6-1:	Úkoly EASA v oblasti tvorby předpisů seříděné podle vlivu na kategorie nehod	36

ДОПЪЛНЕНИЕ 4:

СПИСЪК НА ПРОИЗШЕСТВИЯТА С ПРИЧИНЕНИ ЖЕРТВИ (2008)

Следващите таблици съдържат списък на произшествията с причинени жертви през 2007 г. при операции на търговския въздушен транспорт само за самолети с максимална сертифицирана излетна маса над 2250 kg.

ДЪРЖАВА-ЧЛЕНКА

ДАТА	ДЪРЖАВА НА ВЪЗНИКВАНЕ	ТИП ВС	ВИД НА ПОЛЕТА	ПОСТРАДАЛИ НА БОРДА	ПОСТРАДАЛИ НА ЗЕМЯТА
30.05.2008	Хондурас	AIRBUS INDUSTRIES - A320	Пътнически	3	2
20.06.2008	Норвегия	FAIRCHILD - 300	Тренировъчен/Проверка	3	0
20.08.2008	Испания	MCDONNELL-DOUGLAS - MD80 SERIES	Пътнически	154	0

ВС, РЕГИСТРИРАНИ В ОСТАНАЛАТА ЧАСТ ОТ СВЕТА (ЧУЖДА РЕГИСТРАЦИЯ)

ДАТА	ДЪРЖАВА НА ВЪЗНИКВАНЕ	ТИП ВС	ВИД НА ПОЛЕТА	ПОСТРАДАЛИ НА БОРДА	ПОСТРАДАЛИ НА ЗЕМЯТА
04.01.2008	Венецуела	LET AERONAUTICAL WORKS L410UVP	Пътнически	14	
05.01.2008	САЩ	PIPER PA-31P-350 (MOJAVE)	Пътнически	6	
14.01.2008	САЩ	BEECH 1900	Товарен	1	
16.01.2008	САЩ	NORTH AMERICAN COMMANDER 500	Товарен	1	
16.01.2008	САЩ	RAYTHEON 58 BARON	Полет за пребазиране/ позициониране	1	
19.01.2008	Ангола	BEECH 200 KING AIR	Пътнически	13	
26.01.2008	Индонезия	IPTN NC-212-100	Товарен	3	
30.01.2008	Индонезия	DE HAVILLAND DHC6-300	Пътнически	1	
13.02.2008	САЩ	PIPER PA-23-250 AZTEC	Товарен	1	
21.02.2008	Венецуела	AVIONS DE TRANSPORT REGIONAL ATR 42-300	Пътнически	46	
04.03.2008	САЩ	CESSNA 500/501 CITATION	Пътнически	5	
15.03.2008	Нигерия	RAYTHEON 1900	Полет за пребазиране/ позициониране	3	
30.03.2008	Великобритания	CESSNA 500/501 CITATION	Пътнически	5	
31.03.2008	Бразилия	NEIVA NE-821 (CARAJA)	Товарен	2	
03.04.2008	Суринам	PZL-Polskie Zaklady Lotnicze AN-28	Пътнически	19	
09.04.2008	Австралия	FAIRCHILD SA227 III	Товарен	1	
11.04.2008	Република Молдова	ANTONOV AN-32	Полет за пребазиране/ позициониране	8	

ДАТА	ДЪРЖАВА НА ВЪЗНИКВАНЕ	ТИП ВС	ВИД НА ПОЛЕТА	ПОСТРАДАЛИ НА БОРДА	ПОСТРАДАЛИ НА ЗЕМЯТА
15.04.2008	Демократична република Конго	MCDONNELL-DOUGLAS DC-9-50	Пътнически	15	33
02.05.2008	Бразилия	CESSNA 310	Въздушно такси	6	
02.05.2008	Судан	BEECH 1900	Пътнически	21	
10.05.2008	Южна Африка	BRITTEN-NORMAN BN-2A ISLANDER	Пътнически	9	
17.05.2008	САЩ	DE HAVILLAND DHC2 MK I BEAVER	Пътнически	2	
23.05.2008	САЩ	BEECH 1900	Товарен	1	
26.05.2008	Руска Федерация	ANTONOV AN-12	Полет за пребазиране/ позициониране	9	
07.06.2008	Чили	CESSNA 208 CARAVAN I	Пътнически	1	
18.06.2008	САЩ	DE HAVILLAND DHC6 TWIN OTTER	Товарен	1	
27.06.2008	Судан	ANTONOV AN-12	Товарен	7	
30.06.2008	Судан	ILYUSHIN IL-76	Товарен	4	
06.07.2008	Мексико	MCDONNELL-DOUGLAS DC-9-10	Товарен	1	
07.07.2008	Колумбия	BOEING 747-100/200	Товарен		2
10.07.2008	Чили	BEECH 99 AIRLINER	Пътнически	9	
31.07.2008	САЩ	BRITISH AEROSPACE 125 SERIES 800	Пътнически	8	
03.08.2008	Канада	GRUMMAN G21 GOOSE	Въздушно такси	5	
09.08.2008	Индонезия	PILATUS PC-6B TURBO-PORTER	Товарен	1	
13.08.2008	Сомалия	FOKKER F27 MK 500	Товарен	3	
24.08.2008	Киргизстан	BOEING 737-200	Пътнически	65	
24.08.2008	Гватемала	CESSNA 208 CARAVAN I	Пътнически	11	
30.08.2008	Венецуела	BOEING 737-200	Пътнически	3	
30.08.2008	Еквадор	BOEING 737-200	Полет за пребазиране/ позициониране	3	
01.09.2008	Демократична Република	BEECH 1900	Пътнически	17	
14.09.2008	Руска Федерация	BOEING 737-300	Пътнически	88	
19.09.2008	САЩ	LEARJET 60	Пътнически	4	

ДАТА	ДЪРЖАВА НА ВЪЗНИКВАНЕ	ТИП ВС	ВИД НА ПОЛЕТА	ПОСТРАДАЛИ НА БОРДА	ПОСТРАДАЛИ НА ЗЕМЯТА
06.10.2008	Судан	AIRBUS INDUSTRIES A310	Пътнически	33	
08.10.2008	Непал	DE HAVILLAND DHC6-300	Пътнически	18	
13.11.2008	Ирак	ANTONOV AN-12	Товарен	7	
16.11.2008	Канада	GRUMMAN G21 GOOSE	Въздушно такси	7	
03.12.2008	Пуерто Рико	NORTH AMERICAN COMMANDER 690/1685	Пътнически	3	
03.12.2008	Колумбия	NORTH AMERICAN COMMANDER 500 BRITTEN-NORMAN BN-2A	Спешно медицинско обслужване	2	
15.12.2008	еверен Атлантически океан	MK3 TRISLANDER AERO INDUSTRIAL COLOMBIANA SA PA-31T-	Пътнически	12	
18.12.2008	Аржентина	620/T2-620 CHEYENNE 2	Неизвестен	2	
19.12.2008	Вануату	BRITTEN-NORMAN BN-2A ISLANDER	Пътнически	1	

Декларация за ограничаване на отговорността:

Представените данни за произшествия са само за информационни цели. Те са получени от базата данни на Агенцията, съдържаща данни от ICAO и авиационната индустрия. Данните отразяват степента на познание към момента на съставяне на доклада.

Въпреки че при подготовката на съдържанието на доклада са положени всички усилия за избягване на грешки, Агенцията не гарантира за точността, пълнотата или действителността на съдържанието. Агенцията не носи отговорност за всякакъв вид вреди или други увреждания, претърпени в резултат от неточни, недостатъчни или недействителни данни, или настъпили при или по повод използването, размножаването или възпроизвеждането на съдържанието в степен, разрешена съгласно европейското и националното законодателство. Информацията, съдържаща се в настоящия доклад, не може да се счита за правен съвет.

За допълнителна информация или пояснения по този документ можете да се свържете с отдела на EASA за анализ и изследване на безопасността.

Благодарности:

Авторите искат да отбележат приноса на Държавите-членки и да им благодарят за подкрепата в процеса на работа и при изготвянето на този доклад.

Авторите също така искат да отбележат и приноса на ICAO и NLR при провеждането на работата.

Снимки:

Корица: Tom Davison, fotolia / Предна вътрешна корица: Dassault Falcon /

Страница 4: Rolls-Royce plc 2009; Elisabeth Schöffmann, EASA /

Страница 6: European Commission; Thomas Zimmer / Страница 10: BananaStock Ltd. /

Страница 20: Eurocopter; aerosud elicotteri / Страница 26: Eurocopter; 2008 Diamond

Aircraft Industries GmbH / Страница 30: Jeffrey van Daele, fotolia; Schröder fire balloons /

Страница 32: BananaStock Ltd.; Heller & C / Задна вътрешна корица: BananaStock Ltd.

ХУДОЖЕСТВЕНО ОФОРМЛЕНИЕ, ДИЗАЙН И ПЕЧАТ

Thomas Zimmer, Lindenstrasse 20, D-50674 Кьолн

ПЕЧАТ

ЕВРОПЕЙСКА АГЕНЦИЯ ЗА АВИАЦИОННА БЕЗОПАСНОСТ

Отдел за анализ и изследване на безопасността

Ottoplatz 1

D-50679 Кьолн

Tel. +49 (221) 89 99 00 00

Fax +49 (221) 89 99 09 99

E-mail: asr@easa.europa.eu

Копирането е разрешено при посочване на източника.

Информацията за Европейската агенция за авиационна безопасност е достъпна в интернет на адрес www.easa.europa.eu.

ISBN 978-92-9210-027-8

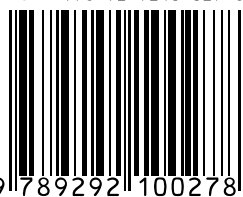




ЕВРОПЕЙСКА АГЕНЦИЯ ЗА АВИАЦИОННА БЕЗОПАСНОСТ

Ottoplatz 1, D-50679 Кьолн, Germany
www.easa.europa.eu

ISBN 978-92-9210-027-8



9 789292 100278