



EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY
ЕВРОПЕЙСКА АГЕНЦИЯ ЗА АВИАЦИОННА БЕЗОПАСНОСТ

ГОДИШЕН ПРЕГЛЕД НА БЕЗОПАСНОСТТА ЗА

2009 г.

easa.europa.eu





EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY
ЕВРОПЕЙСКА АГЕНЦИЯ ЗА АВИАЦИОННА БЕЗОПАСНОСТ

ГОДИШЕН ПРЕГЛЕД НА БЕЗОПАСНОСТТА ЗА

2009 г.

easa.europa.eu

ЕВРОПЕЙСКА АГЕНЦИЯ ЗА АВИАЦИОННА БЕЗОПАСНОСТ

Отдел за анализ и изследване на безопасността

Ottoplatz 1

D-50679 Köln

Tel. +49 (221) 89 99 00 00

Fax +49 (221) 89 99 09 99

E-mail: asr@easa.europa.eu

Възпроизвеждането е разрешено при посочване на източника.

ISBN 978-92-9210-051-3

Информацията за Европейската агенция за авиационна безопасност
е достъпна в интернет (www.easa.europa.eu).

СЪДЪРЖАНИЕ

	Резюме	7
1.0	Въведение	9
1.1	Историческа справка	9
1.2	Обхват	9
1.3	Съдържание на доклада	10
2.0	Историческо развитие на авиационната безопасност	11
3.0	Търговски въздушен транспорт	15
3.1	Самолети	15
3.1.1	Коефициент на произшествия с причинени жертви	16
3.1.2	Произшествия с причинени жертви по видове операции	17
3.1.3	Категории произшествия	18
3.2	Хеликоптери	20
3.2.1	Произшествия с причинени жертви	20
3.2.2	Произшествия с причинени жертви по видове операции	21
3.2.3	Категории произшествия	22
4.0	Авиация с общо предназначение и специализирани авиационни дейности	25
4.1	Категории произшествия – авиация с общо предназначение (самолети)	27
4.2	Категории произшествия – специализирани авиационни дейности (самолети)	28
4.3	Бизнес авиация	28
5.0	Леки ВС, ВС с МТОМ под 2 250kg	31
5.1	Произшествия с причинени жертви	33
5.2	Категории произшествия	34
6.0	Европейският централен регистър	37
6.1	ECR в един поглед	38
6.2	Заклучения	41
7.0	Действия на Агенцията, свързани с безопасността	43
7.1	Одобрения и стандартизация	43
7.2	Сертифициране	45
7.3	Нормотворчество	46
7.4	Европейската стратегическа инициатива за безопасност (ESSI)	48
7.5	Екип за безопасност на търговската авиация в Европа (ECAST)	48
7.6	Екип за безопасност на хеликоптерите в Европа (HEEST)	49
7.7	Екип за безопасност на авиацията с общо предназначение в Европа (EGAST)	50
	Допълнение 1: Общи бележки относно събирането на данни и качеството им	53
	Допълнение 2: Определения и съкращения	54
	Допълнение 3: Списък на фигурите и таблиците	56
	Допълнение 4: Списък на произшествията с причинени жертви (2009)	58
	Декларация за ограничаване на отговорността	62
	Благодарности	62



Резюме

Авиационната безопасност в Европа през 2009 година беше белязана от трагичното произшествие със самолета Airbus 330 над Атлантическия океан, при което загинаха 228 души. Това беше произшествието, взело най-много жертви през годината в световен мащаб. Друго голямо за Европа произшествие беше това с хеликоптера Super Puma по време на хеликоптерна операция над вода, при която загинаха 16 души.

Докладът по безопасността показва също така, че броят на произшествията с причинени жертви в търговския въздушен транспорт е намалял до 1 през 2009 г. и е един от най-ниските през десетилетието. През 2009 г. само 2,6 процента от всички произшествия с причинени жертви в търговския въздушен транспорт в света са възникнали с участието на самолети, експлоатирани от компании от държави-членки на Европейската агенция за авиационна безопасност (ДЧ на EASA). В сравнение с останалия свят коефициентът на произшествията с причинени жертви при пътническите операции по разписание в Европа е значително по-нисък. Произшествията с причинени жертви при търговските въздушнотранспортни операции с хеликоптери в Европа бяха две, колкото и през 2008 г., и това е равно на средния брой за десетилетието — две произшествия. Броят на произшествията с причинени жертви при полети на авиацията с общо предназначение и специализирани авиационни дейности със самолети и хеликоптери остана сравнително стабилен. „Загуба на контрол в полет“ (LOC I) е най-честата категория произшествия за този вид операции. Техническите проблеми очевидно играят много по-малка роля.

За четвърта поредна година Агенцията събира данни за произшествия с леки въздухоплавателни средства (ВС) (с максимална сертифицирана излетна маса (МТОМ) под 2 250 kg) от държавите-членки на EASA. Общо, броят на произшествията в тази категория въздухоплавателни средства беше над данните за 2006 г. (1 121) и 2007 г. (1 157). Получените данни не бяха пълни. Някои държави не представиха доклади. Агенцията продължава да си сътрудничи с държавите-членки на EASA за по-нататъшно подобряване на хармонизацията при събиране на данните и за улесняване на техния обмен.

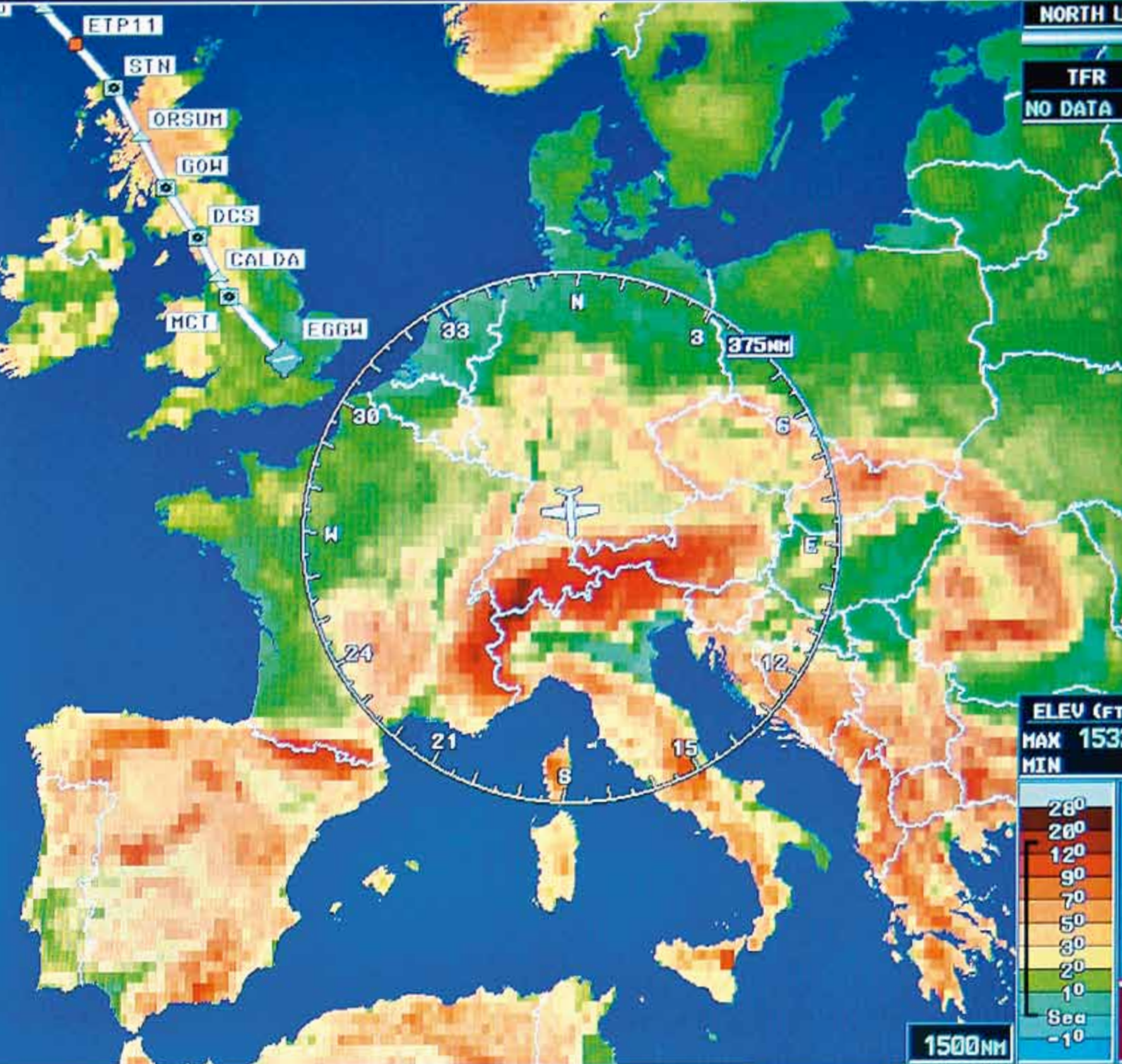
За първи път в Годишния преглед на безопасността е представена информация относно Европейския централен регистър на събитията (ECR). Броят на докладите и държавите, които представят доклади, е окуражаващ. Остават някои предизвикателствата с качеството и достъпността на данните.

ГОДИШНИЯТ ПРЕГЛЕД НА БЕЗОПАСНОСТТА предлага също така обзор на мерките за авиационна безопасност, предприети от различни дирекции на EASA. Дирекцията за сертифициране отговаря 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 2009 г. Европейската стратегическа инициатива за безопасност (ESSI) продължи своите дейности и напредък. Европейският екип за безопасност на търговското въздухоплаване (ECAST) публикува материал с най-добри практики в областта на системите за управление на безопасността (SMS). През април 2009 г. Европейският екип за безопасност на хеликоптерите (EHEST) публикува предварителен анализ на произшествията с хеликоптери в Европа през периода 2000–2005 г. Европейският екип за безопасност на авиацията с общо предназначение (ECAST) публикува материал за повишаване на безопасността по темите „загуба на контрол“ и „избягване на сблъсък“.

0KT DTK 121° TRK 358° ETE ___:___
MAP - NAVIGATION MAP

120.080 ↔ 121.500 CO
129.605 RX 121.505 CO



NORTH U
TFR
NO DATA

DCLTR-1



1.0 Въведение

1.1 ИСТОРИЧЕСКА СПРАВКА

Въздушният транспорт е един от най-безопасните начини за пътуване. Изключително важно е нивото на тази безопасност да бъде повишавано в полза на европейските граждани. Европейската агенция за авиационна безопасност (EASA) е основният стълб в стратегията на Европейския съюз за авиационна безопасност. Агенцията разработва общи регулаторни инструменти за безопасност и защита на околната среда на европейско равнище. Също така тя следи за въвеждането на стандартите, като инспектира държавите-членки и осигурява необходимата техническа експертиза, обучение и изследователска дейност. Агенцията работи заедно с националните органи, които продължават да изпълняват редица 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 (ЕО) № 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 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 планери. 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 (МТОМ) над 2 250 kg. Следователно, повечето статистически данни в настоящия преглед се отнасят до въздухоплавателни средства, надвишаващи тази маса. В допълнение към информацията от ICAO, от държавите-членки на EASA беше поискано да съберат данни за произшествията с леки въздухоплавателни средства през периода 2006-2009 година. Освен това, данни за операциите с ВС за търговски въздушен транспорт бяха получени от ICAO и Института за безопасност на въздушния транспорт NLR (Нидерландия).

ГОДИШНИЯТ ПРЕГЛЕД на безопасността (ГПБ) се основава на данните, постъпили в Агенцията към 23 март 2010 г. Промените, настъпили след тази дата, не са включени.

Бележка: 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, в някои случаи се налага актуализация и на данните от предишни години. Това води до различия между данните, посочени в настоящия ГПБ, при сравнението им с тези от предходните години.

В настоящия преглед понятията „Европа“ и „държави-членки на EASA“ 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 претърпялото



произшествие. За всички останали операции регионът е определен въз основа на държавата на регистрация.

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.

1.3 СЪДЪРЖАНИЕ НА ДОКЛАДА

Отчитайки получената обратна информация, в настоящия Годишен преглед на безопасността са направени някои промени: статистическите данни за търговската авиация в **глава 3** са на база държава на оператора за разлика от предишните години, когато данните бяха на база държава на регистрация. Включена е нова глава с първоначален преглед на данните в Европейския централен регистър на събитията (ECR). В сегашния си вид таблицата с произшествията в приложението показва и съответните категории произшествия.

В **глава 2** е представен обзор 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 и специализираните авиационни дейности. **Глава 5** включва произшествията с леки ВС в държавите-членки на EASA. **Глава 6** предлага първоначален преглед на данните от Европейския централен регистър на събитията. Накрая, в **глава 7** е представен обзор 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 **Допълнение 2: Определения и съкращения**

2.0 Историческо развитие на авиационната безопасност

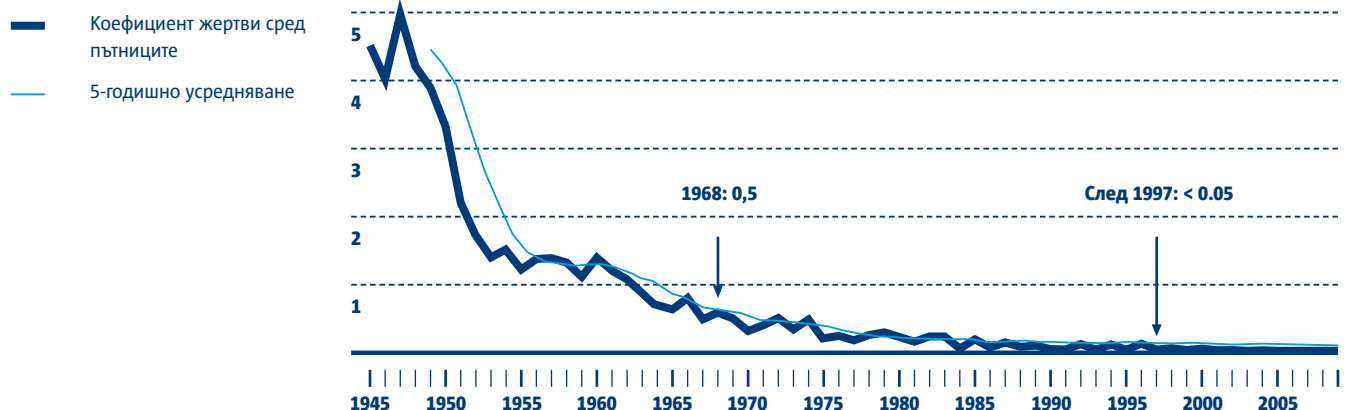
От 1945 г. ИСАО публикува данни за коефициентите на произшествия, включващи случаи с причинени жертви сред пътниците (с изключение на случаите на незаконна намеса в гражданската авиация) за операциите на търговския транспорт по разписание. Дадените по-долу данни се базират на коефициентите на произшествия, публикувани в ГОДИШНИЯ ДОКЛАД НА СЪВЕТА на ИСАО. Коефициентите за 2009 г. се основават на предварителни прогнози.

Данните от **ФИГУРА 2-1** показват, че авиационната безопасност се е подобрила след 1945 г. Въз основа 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 почти 30 години по-късно, през 1997 г., когато коефициентът спада под 0.05. За 2009 г. този коефициент се оценява като непроменен – 0.01 смъртни случаи за 100 милиона прелетени мили.

Коефициентът на произшествията в тази фигура изглежда като водоравна 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.

ФИГУРА 2-1

ОБЩО СМЪРТНИ СЛУЧАИ С ПЪТНИЦИ НА 100 МИЛИОНА ПЪТНИЧЕСКИ МИЛИ, ОПЕРАЦИИ НА ТЪРГОВСКИЯ ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ ПО РАЗПИСАНИЕ, С ИЗКЛЮЧЕНИЕ НА СЛУЧАИТЕ НА НЕЗАКОННА НАМЕСА



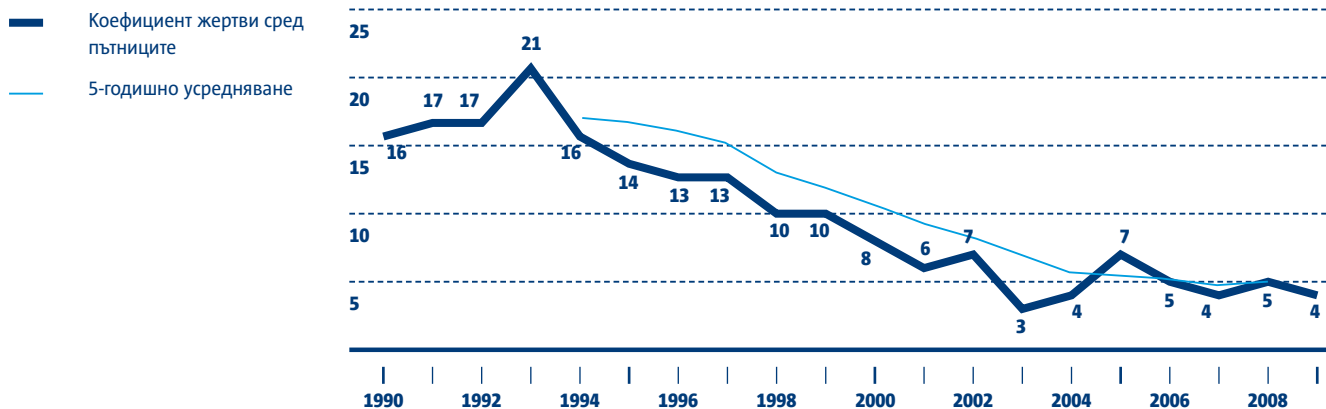
Бележка: ¹ Коефициентът може да се промени след излизането на данни за трафика през 2009 г.

В Годишния доклад на Съвета, ICAO също предоставя 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 полета се променя от 16 (1990 г.) на 21 (1993 г.) и не показва подобрения за периода 1990–1993 г. След тази година коефициентът спада постоянно до 2003 г., когато достига своята най-ниска стойност от 3. След увеличения през 2004 г. и 2005 г., поради намаляващия брой на произшествията с причинени жертви, коефициентът спада през 2007 г. до 4, увеличава се до 5 през 2008 г.² и отново спада до 4 (оценка) за 2009 г. Нивото на 5-годишното усредняване остава почти постоянно от 2004 г. Трябва да се отбележи, че коефициентът на произшествия при полетите по разписание се различава значително в отделните региони от света (**ВИЖ ФИГУРА 2-3**).

ФИГУРА 2-2

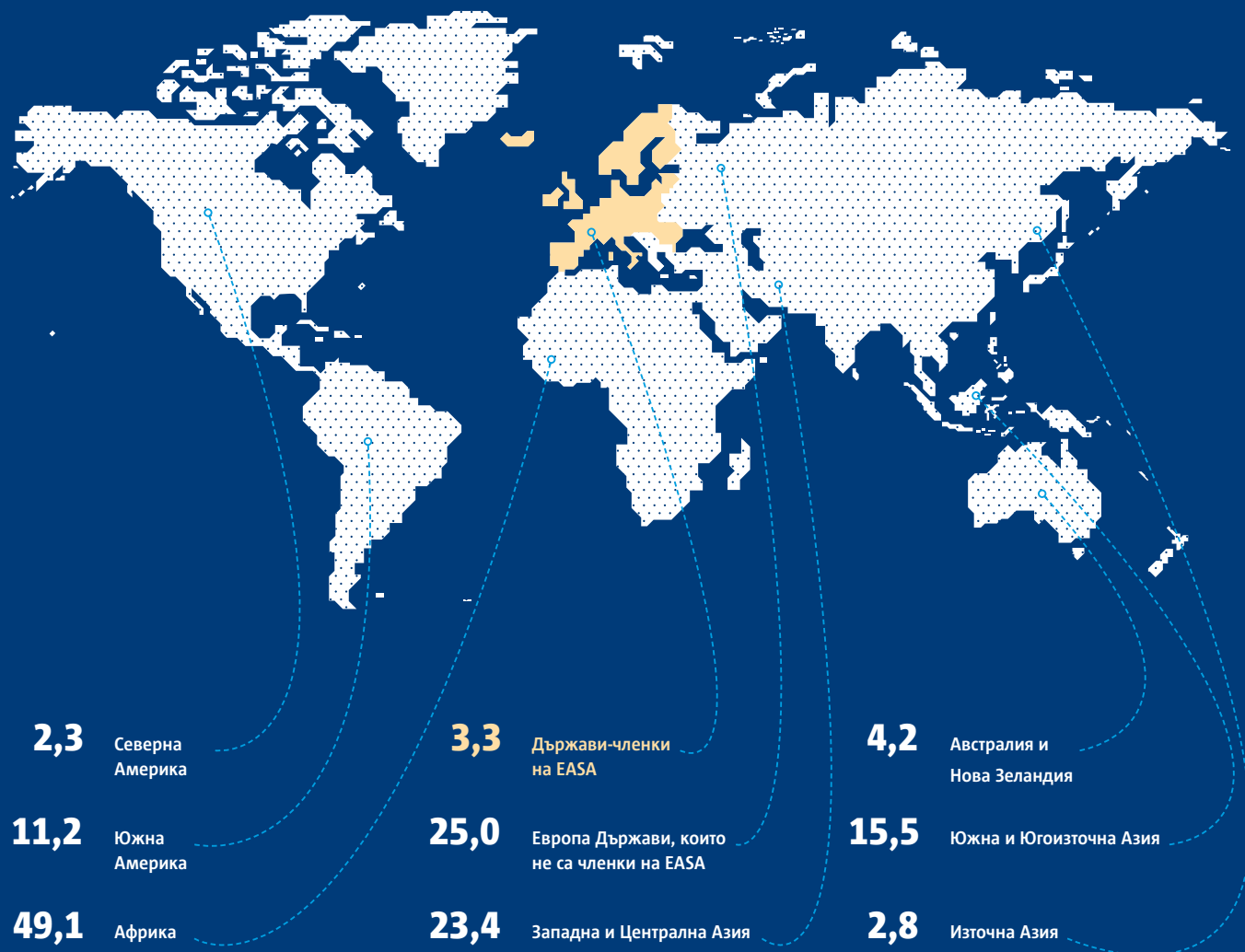
ОБЩ КОЕФИЦИЕНТ НА ПРОИЗШЕСТВИЯ, ВКЛЮЧВАЩИ СМЪРТНИ СЛУЧАИ С ПЪТНИЦИ ЗА 10 МИЛИОНА ПОЛЕТА, ОПЕРАЦИИ НА ТЪРГОВСКИЯ ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ ПО РАЗПИСАНИЕ, С ИЗКЛЮЧЕНИЕ НА СЛУЧАИТЕ НА НЕЗАКОННА НАМЕСА



Бележка: ²От първоначална оценка 4, този коефициент беше ревизиран на 5 поради намаляването на трафика през 2008 г.

ФИГУРА 2-3

КОЕФИЦИЕНТ НА ПРОИЗШЕСТВИЯ С ПРИЧИНЕНИ ЖЕРТВИ НА 10 МИЛИОНА ПОЛЕТА ПО
СВЕТОВНИ РЕГИОНИ (2000–2009 Г., ПЪТНИЧЕСКИ И ТОВАРНИ ПОЛЕТИ ПО РАЗПИСАНИЕ



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.



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 ВС с максимална сертифицирана излетна маса (МТОМ) над 2 250 kg. 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 Анекс 13 на ICAO „Разследване на произшествия и инциденти с въздухоплавателни средства“. Тази глава е разделена на два основни раздела: един за самолети и един за хеликоптери.

3.1 САМОЛЕТИ

Произшествията с ВС, при които има причинени жертви, са редки събития и броят им за дадена година може да се различава съществено от този за предишната година. Броят на жертвите на борда през 2009 г. (228 жертви) е над средната стойност за десетгодишния период 1998–2007 г. (93). Общо 228 души загинаха, когато Airbus A330 се разби в Атлантическия океан на 1 юни (**ТАБЛИЦА 3-1**).

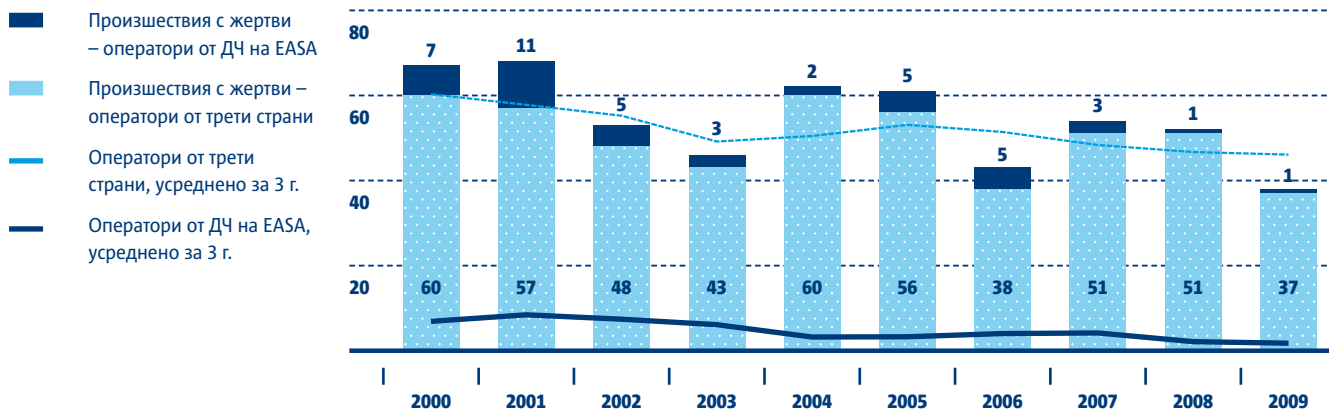
ТАБЛИЦА 3-1

ОБЩ БРОЙ ПРОИЗШЕСТВИЯ И ПРОИЗШЕСТВИЯ С ПРИЧИНЕНИ ЖЕРТВИ ЗА ОПЕРАТОРИ, РЕГИСТРИРАНИ В ДЪРЖАВИ-ЧЛЕНКИ НА EASA (САМОЛЕТИ)

Период	Общ брой произшествия	Произшествия с причинени жертви	Жертви на борда	Жертви на земята
1998–2007 (средно)	26	4	93	1
2008 (общо)	31	1	154	0
2009 (общо)	17	1	228	0

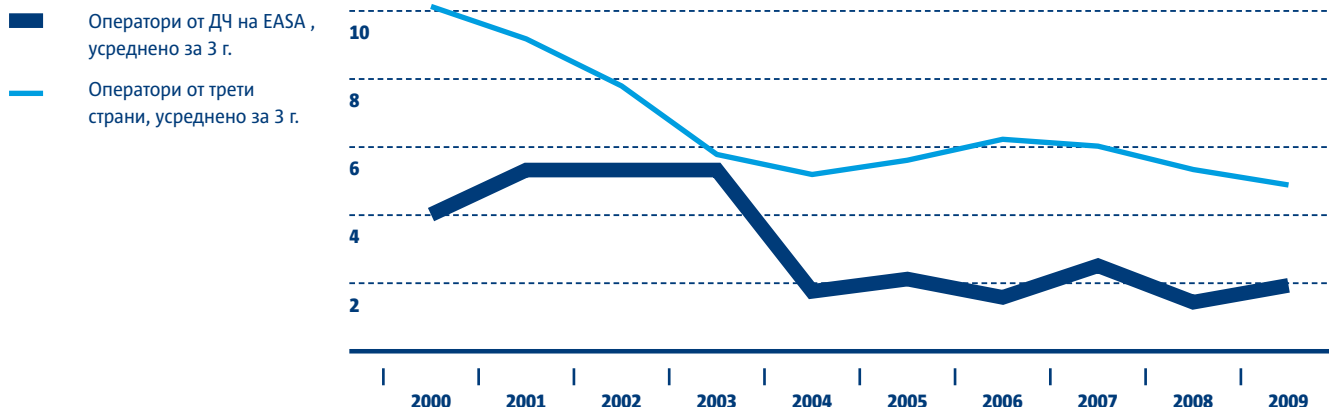
ФИГУРА 3-1

ПРОИЗШЕСТВИЯ С ПРИЧИНЕНИ ЖЕРТВИ ПРИ ТЪРГОВСКИЯ ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ — САМОЛЕТИ НА ОПЕРАТОРИ ОТ ДЧ НА EASA И ТРЕТИ СТРАНИ



ФИГУРА 3-2

КОЕФИЦИЕНТ НА ПРОИЗШЕСТВИЯТА С ПРИЧИНЕНИ ЖЕРТВИ ПРИ ПЪТНИЧЕСКИ ОПЕРАЦИИ ПО РАЗПИСАНИЕ — САМОЛЕТИ ОТ ДЧ НА EASA И ТРЕТИ СТРАНИ (ПРОИЗШЕСТВИЯ С ЖЕРТВИ НА 10 МИЛИОНА ПОЛЕТА)



ФИГУРА 3-1 представя броя на произшествията със самолети, експлоатирани от оператори от държави-членки на EASA и от трети страни (държави, които не са членки на EASA) за десетгодишния период от 2000 до 2009 г. Броят на произшествията с причинени жертви за самолети на оператори от трети страни е намалял от 51 през 2008 г. на 37 през 2009 г. Тенденцията за десетилетието показва намаляване на броя произшествия с причинени жертви в световен мащаб. През 2009 година броят на произшествията с ВС, експлоатирани от авиокомпаниите от държави-членки на EASA, продължи да бъде сред най-ниските в историята. Запазва се тенденцията от последните години за намаляване на броя произшествия с причинени жертви.

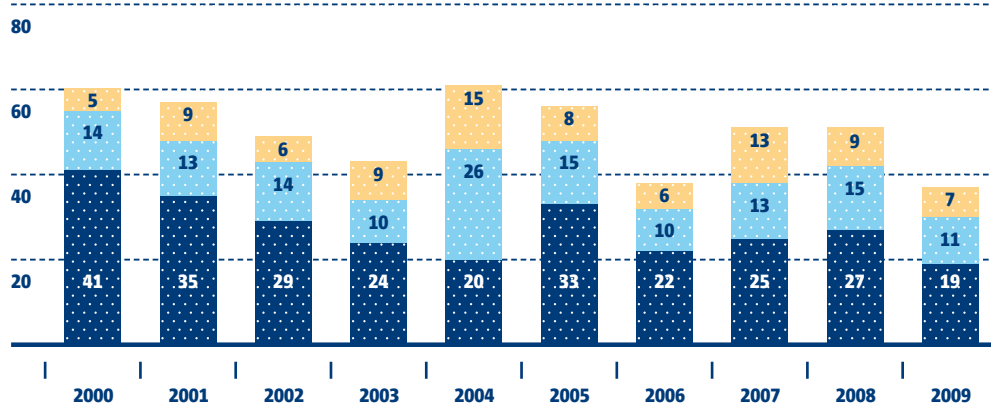
3.1.1 КОЕФИЦИЕНТ НА ПРОИЗШЕСТВИЯ С ПРИЧИНЕНИ ЖЕРТВИ

Разглеждан отделно, броят на произшествията отразява само част от нивото на безопасност за даден период. С цел извеждане на по-значими изводи, абсолютният брой на произшествията е комбиниран с броя на полетите. Тези коефициенти позволяват да се изведат 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, усреднен в тригодишен период, само за полети на търговския въздушен транспорт по разписание (трафикът за 2009 г. е базиран

ФИГУРА 3-3

ПРОИЗШЕСТВИЯ С ПРИЧИНЕНИ ЖЕРТВИ ПО ВИДОВЕ ОПЕРАЦИИ НА ТЪРГОВСКИЯ ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ – САМОЛЕТИ ОТ ТРЕТИ СТРАНИ

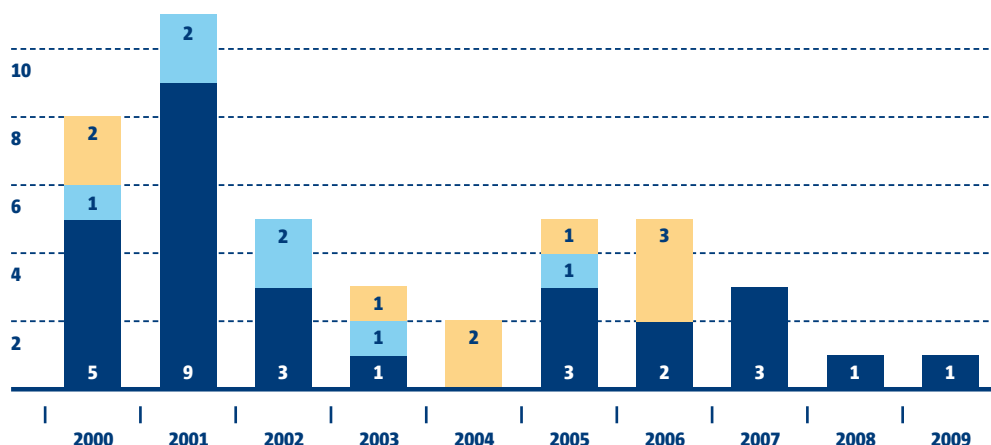
- Други
- Товарни
- Пътнически



ФИГУРА 3-4

ПРОИЗШЕСТВИЯ С ПРИЧИНЕНИ ЖЕРТВИ ПО ВИДОВЕ ОПЕРАЦИИ НА ТЪРГОВСКИЯ ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ – САМОЛЕТИ ОТ ДЧ НА EASA

- Други
- Товарни
- Пътнически



на предварителни оценки). Въпреки че броят произшествия с причинени жертви за ВС, експлоатирани от авиокомпаниите от държави-членки на EASA, остава непроменен през последните години (едно произшествие), по-малкият брой полети през 2008 и 2009 година води до увеличаване на коефициента на тези произшествия.

3.1.2 ПРОИЗШЕСТВИЯ С ПРИЧИНЕНИ ЖЕРТВИ ПО ВИДОВЕ ОПЕРАЦИИ

Повече подробности се получават при разделяне на операциите по видове. Както е показано на **ФИГУРА 3-3**, в световен мащаб (с изключение на държавите-членки на EASA), пътническите полети на въздушния транспорт имат намаляващ дял в общия брой на произшествията с причинени жертви. Други видове операции на търговския въздушен транспорт като въздушно такси 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. Информация за броя на полетите по видове операции не е налична.

Броят на произшествията по видове операции за държавите-членки на EASA е представен във **ФИГУРА 3-4**. Независимо от устойчиво намаляващия брой произшествия, през

последните години почти постоянно възникват произшествия с полети на пътническия въздушен транспорт.

3.1.3 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 на оператори от държавите-членки на EASA, възникнали при операции на търговския въздушен транспорт, се класифицират в съответните категории произшествия. Тези категории се основават на дефинициите, разработени от екипа за единна таксономия (СІСТТ)³ към ІСАО. **ФИГУРА 3-5** представя броя произшествия във всяка категория за всички произшествия със самолети, експлоатирани от авиокомпаниите от държавите-членки на EASA през десетилетието 2000–2009 г.

Едно произшествие може да попадне в повече от една категория в зависимост от броя на факторите, допринасящи за възникването му. Както е видно от **ФИГУРА 3-5**, сред категориите с голям брой произшествия с причинени жертви са LOC-I (загуба на контрол в полет) и SCF-PP (отказ или неизправност на система или компонент, свързани с двигател).

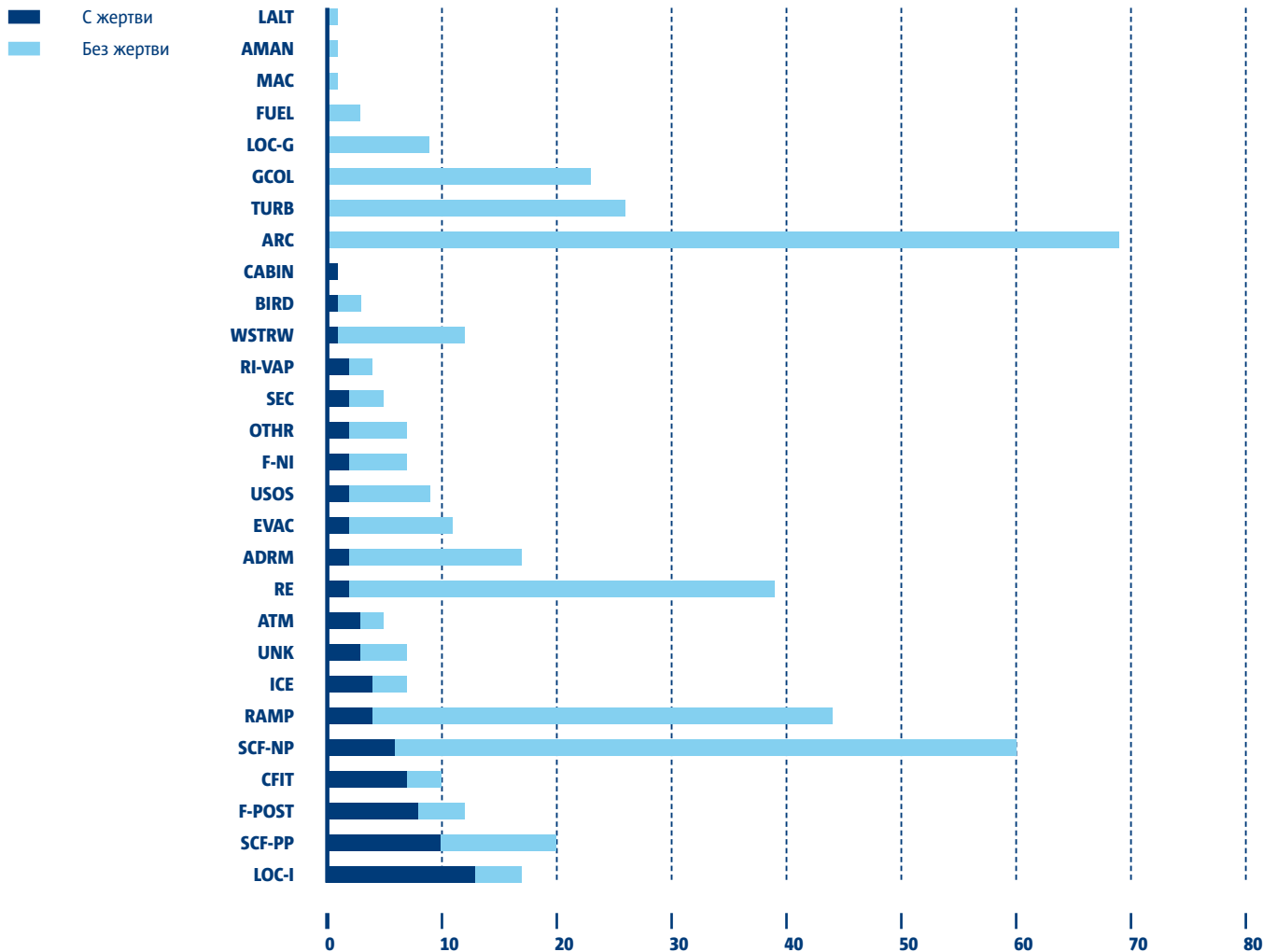
Събитията от категория LOC-I включват кратковременна или пълна загуба на контрол върху въздухоплавателното средство от страна на екипажа. Тази загуба на контрол може да се дължи на влошени характеристики на въздухоплавателното средство или на това, че е експлоатирано извън възможностите за контрол. Категорията SCF-PP включва неизправност на един или повече двигатели, която е можело да доведе до частична или пълна загуба на двигателна мощност.

Допълнителни наблюдения могат да бъдат направени чрез проследяване на тенденциите за тези категории през последното десетилетие. **ФИГУРА 3-6** представя процентния дял на всяка категория произшествия в общия брой произшествия. През последните години нараства делът на произшествията, отнесени в категория ARC (анормален контакт с пистата). Тези произшествия обикновено включват продължителни, кратки или твърди кацания. Произшествията от този вид често са съпроводени от повреди по колесника или други части на ВС. Нараства също така делът на инцидентите със събития от категория RAMP (наземно обслужване). Тези произшествия включват причиняване на щети по ВС от превозни средства или оборудване за наземно обслужване, или неправилно товарене на самолета. Произшествията, отнесени към „контролиран полет в терена“ (CFIT), показват обща тенденция към намаляване. Тези произшествия включват сблъсък или опасност от сблъсък с терена, най-често в условия на ограничена или значително намалена видимост.

Бележка: ³ Екипът СИСТТ разработи единна таксономия за класифициране на събитията, предназначена за системите за докладване на произшествия и инциденти. Повече информация може да се намери в Допълнение 2: Определения и съкращения.

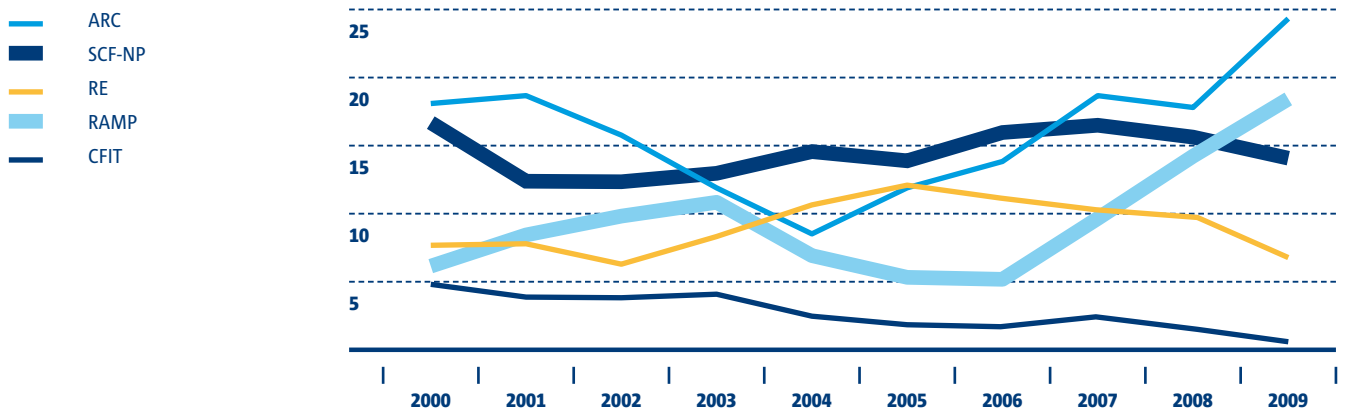
ФИГУРА 3-5

КАТЕГОРИИ ПРОИЗШЕСТВИЯ С ПРИЧИНЕНИ ЖЕРТВИ И БЕЗ ЖЕРТВИ – САМОЛЕТИ, ЕКСПЛОАТИРАНИ ОТ АВИОКОМПАНИИ РЕГИСТРИРАНИ В ДЧ НА EASA (2000-2009 г.)



ФИГУРА 3-6

ГОДИШЕН ДЯЛ НА ЧЕТИРИТЕ НАЙ-ВАЖНИ КАТЕГОРИИ ПРОИЗШЕСТВИЯ И КАТЕГОРИЯ CFIT – САМОЛЕТИ, ЕКСПЛОАТИРАНИ ОТ АВИОКОМПАНИИ РЕГИСТРИРАНИ В ДЧ НА EASA



3.2 ХЕЛИКОПТЕРИ

В тази част е представен преглед на произшествията при операции с хеликоптери на търговския въздушен транспорт (МТОМ над 2 250 kg). За този доклад не бяха налични подробни оперативни данни (например брой летателни часове).

В общия случай операциите с хеликоптери се различават от операциите със самолети (**ТАБЛИЦА 3-2**). 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 произшествията.

ТАБЛИЦА 3-2

ОБЩ БРОЙ ПРОИЗШЕСТВИЯ И ПРОИЗШЕСТВИЯ С ПРИЧИНЕНИ ЖЕРТВИ ЗА ОПЕРАТОРИ, РЕГИСТРИРАНИ В ДЪРЖАВИ-ЧЛЕНКИ НА EASA (ХЕЛИКОПТЕРИ)

Период	Общ брой произшествия	Произшествия с причинени жертви	Жертви на борда	Жертви на земята
1998–2007 (средно)	8	3	11	0
2008 (общо)	10	2	4	0
2009 (общо)	5	2	18	0

3.2.1 ПРОИЗШЕСТВИЯ С ПРИЧИНЕНИ ЖЕРТВИ

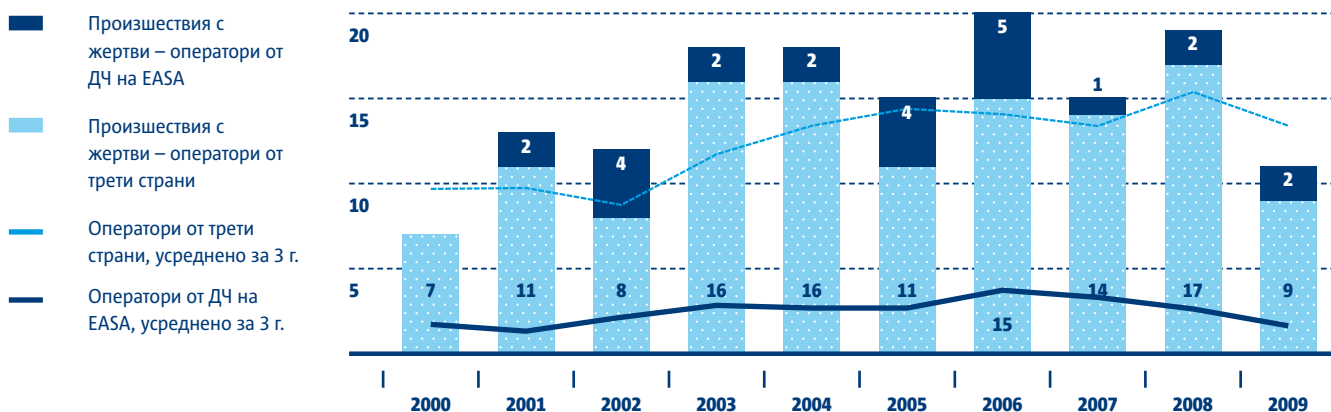
ФИГУРА 3-7 представя броя произшествия с причинени жертви с хеликоптери на оператори от ДЧ на EASA и трети страни. Между 2000 и 2009 г. са настъпили 24 произшествия с причинени жертви с участие на оператор от държава-членка на EASA, докато произшествията с причинени жертви с хеликоптери, експлоатирани от оператори от трети страни, са били 124. Общо, произшествията с причинени жертви с участие на оператори от ДЧ на EASA представляват 16% от общия брой произшествия в световен мащаб. За операторите от трети страни, броят на произшествията с причинени жертви през 2009 г. е нисък (9 произшествия) спрямо средния брой за десетилетието 2000–2009 г. (12 произшествия).

Броят на произшествията с причинени жертви с хеликоптери, експлоатирани от оператори от ДЧ на EASA, през 2009 г. остава същият като през 2008 г. (две произшествия) и е равен на средния показател за държавите-членки на EASA за десетилетието 2000–2009 г. (2 произшествия). Двама души са загинали в Полша при катастрофа на хеликоптер за спешна медицинска помощ. През април, шестнадесет души са загинали при катастрофа на Super Ryma, изпълняващ офшорен полет от нефтена платформа до Абърдийн, Шотландия.

Прегледът на усреднените данни за три години показва, че броят на хеликоптерните произшествия с причинени жертви в световен мащаб бележи увеличение през последните години, докато средният показател за операторите от ДЧ на EASA остава в общи линии непроменен.

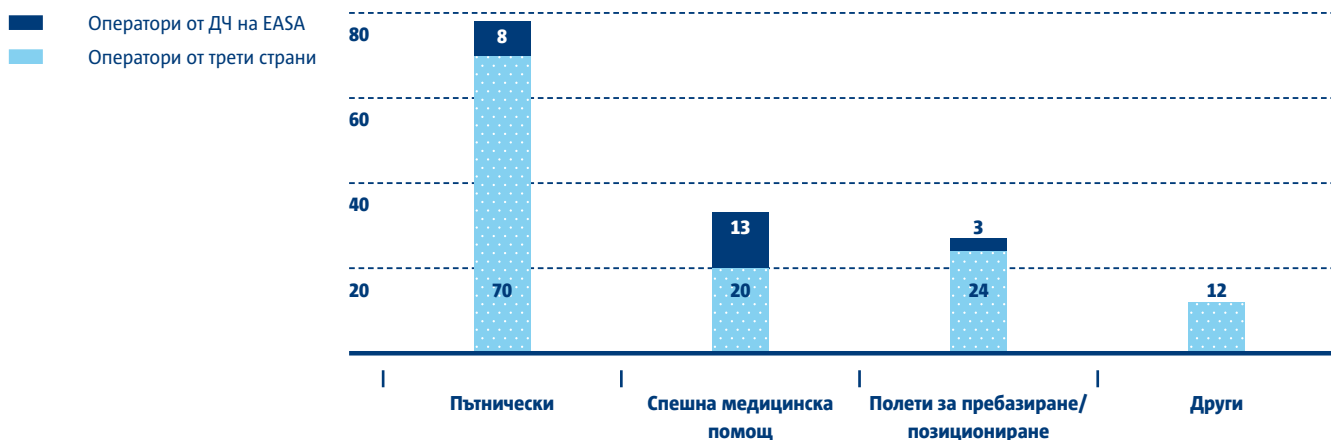
ФИГУРА 3-7

ПРОИЗШЕСТВИЯ С ПРИЧИНЕНИ ЖЕРТВИ В ТЪРГОВСКИЯ ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ – ХЕЛИКОПТЕРИ НА ОПЕРАТОРИ ОТ ДЧ НА EASA И ОТ ТРЕТИ СТРАНИ



ФИГУРА 3-8

ПРОИЗШЕСТВИЯ С ПРИЧИНЕНИ ЖЕРТВИ ПО ВИДОВЕ ТЪРГОВСКИ ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ – ХЕЛИКОПТЕРИ НА ОПЕРАТОРИ ОТ ДЧ НА EASA И ОТ ТРЕТИ СТРАНИ (2000–2009 г.)



3.2.2 ПРОИЗШЕСТВИЯ С ПРИЧИНЕНИ ЖЕРТВИ ПО ВИДОВЕ ОПЕРАЦИИ

ФИГУРА 3-8 представя броя на произшествията с причинени жертви по видове операции. При прегледа на видовете операции, при които са възникнали произшествия с причинени жертви, може да се установи разлика между операторите от ДЧ на EASA и тези от трети страни.

Пътническите полети са основният тип въздушнотранспортни операции на оператори от трети страни, при които са възникнали произшествия с причинени жертви. Повечето произшествия с причинени жертви, възникнали с ВС от ДЧ на EASA (13), са настъпили с хеликоптери за спешна медицинска помощ (HEMS⁴). Тези произшествия представляват 41% от общия брой произшествия с причинени жертви при HEMS полети по света. Категорията „Други“ включва товарни полети и операции като въздушно такси.

През последното десетилетие 26 хеликоптера, участвали в произшествия с причинени жертви в световен мащаб, са изпълнявали офшорен полет (над вода) — до и от офшорна инсталация. Тези произшествия са включени във ФИГУРА 3-8.

Бележка: ⁴HEMS полетите улесняват оказването на спешна медицинска помощ, когато е наложително незабавното транспортиране на медицински персонал, медикаменти или пострадали лица.

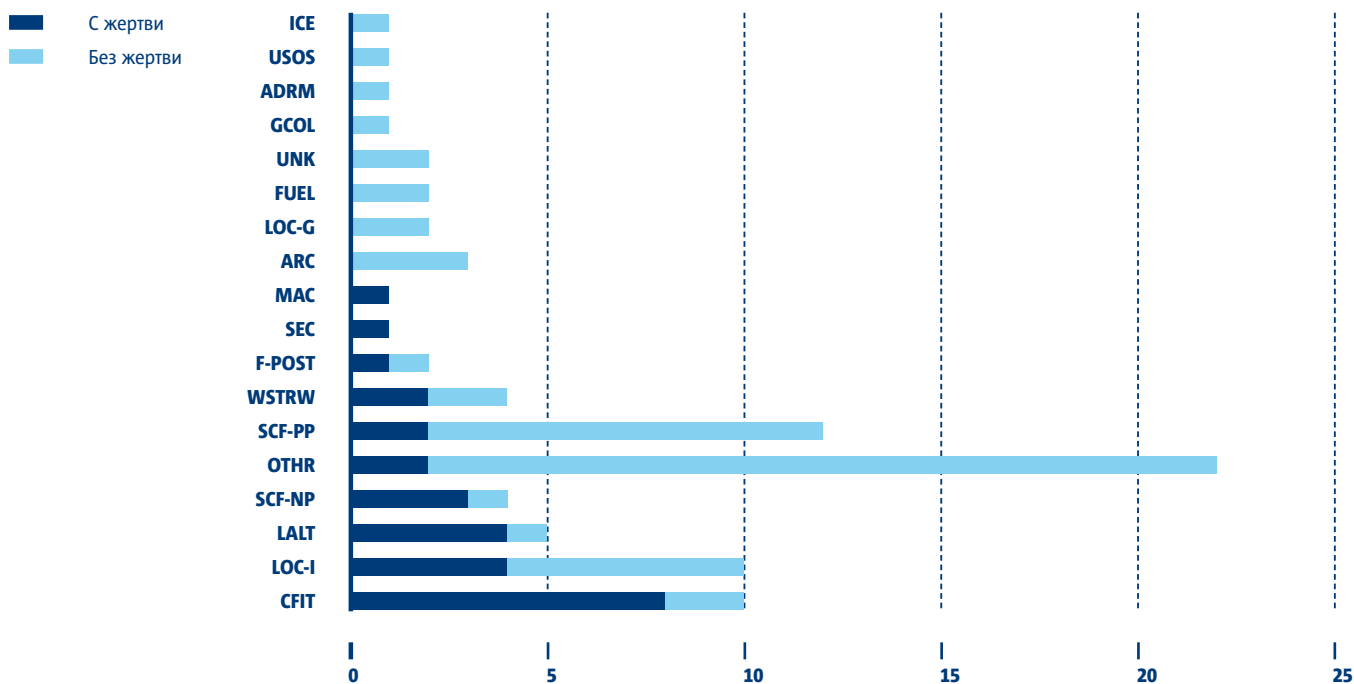
3.2.3 КАТЕГОРИИ ПРОИЗШЕСТВИЯ

В настоящия ГОДИШЕН ПРЕГЛЕД НА БЕЗОПАСНОСТТА категориите произшествия включват също така произшествия с причинени жертви и без жертви, възникнали с хеликоптери на оператори от ДЧ на EASA. Едно произшествие може да попадне в повече от една категория.

През последните години Агенцията непрекъснато се стреми да намалява дела на произшествията, класифицирани като „Неизвестни“ (UNK). Положени бяха усилия за получаване на допълнителни данни за произшествията. В сравнение с ГОДИШНИЯ ПРЕГЛЕД НА БЕЗОПАСНОСТТА ЗА 2008 Г. броят на произшествията в категория UNK е сведен до две, виж **ФИГУРА 3-9**.

ФИГУРА 3-9

КАТЕГОРИИ ПРОИЗШЕСТВИЯ С ПРИЧИНЕНИ ЖЕРТВИ И БЕЗ ЖЕРТВИ — ХЕЛИКОПТЕРИ НА ОПЕРАТОРИ ОТ ДЧ НА EASA (2000–2009 г.)



Категорията 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 дим или мъгла. Освен това няколко полета са били извършени през нощта или в планински и хълмисти терени.

Категория „Загуба на контрол в полет“ (LOC-I) е на второ място по брой произшествия с причинени жертви и на трето място по общ брой произшествия.

Произшествията от категория „Операции при ниски височини“ (LALT) са удар в терена и препятствия при целенасочено летене близо до повърхността, като фазите на излитане и кацане се изключват.

Двете категории за откази или неизправности на техническите системи и компоненти са SCF-NP и SCF-PP — съответно за откази или неизправности несвързани и свързани с

двигател/силова уредба. Произшествията в тези категории засягат основно откази или неизправности на двигателя, основната или опашната роторна система и системите за управление на полета.

Произшествието се отнася в категория „Други“ (OTHR), когато не попада в други категории. Тази категория включва основно произшествия през фазите на излитане и кацане, при които основният или опашният ротор удрят предмети на земята. Хеликоптерите често работят на тесни места в близост до препятствия. Също така, при някои произшествия силният низходящ вихър от ротора нанася сериозни поражения върху хора на земята или увлича неукрепени предмети, които причиняват повреди по самия хеликоптер.



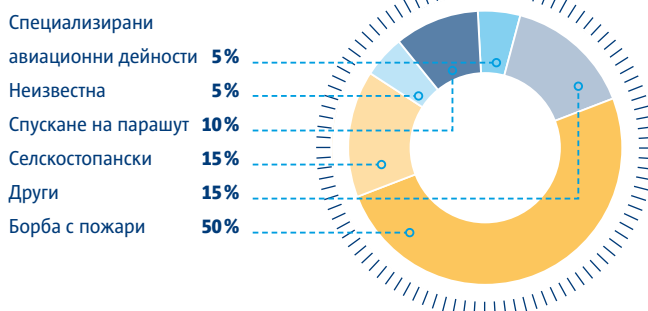
4.0 Авиация с общо предназначение и специализирани авиационни дейности

Тази глава съдържа данни за произшествия с участие на ВС с МТОМ над 2 250 kg при операции на авиацията с общо предназначение (GA) и при специализирани авиационни дейности. Информацията се основава на данни, получени от ICAO. Според определението на ICAO терминът „специализирани авиационни дейности“ означава 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. „Авиация с общо предназначение“ включва всички операции на гражданската авиация, различни от извършваните срещу заплащане или под наем въздушнотранспортни услуги по разписание или без разписание, както и различни от специализираните авиационни дейности. По-долу е показано разпределението на произшествията с причинени жертви по видове операции за десетилетието 2000–2009 г.

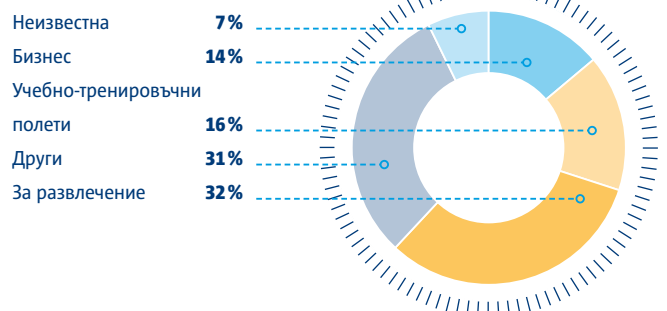
ФИГУРА 4-1

ПРОИЗШЕСТВИЯ С ПРИЧИНЕНИ ЖЕРТВИ – САМОЛЕТИ НАД 2 250 KG – РЕГИСТРИРАНИ В ДЪРЖАВИ-ЧЛЕНКИ НА EASA

Разпределение по вид специализирана авиационна дейност



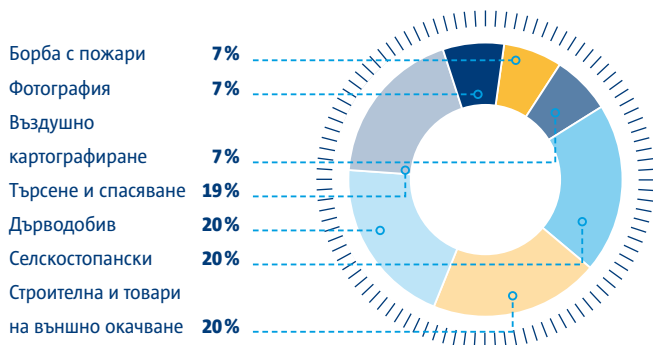
Разпределение по вид авиация с общо предназначение



ФИГУРА 4-2

ПРОИЗШЕСТВИЯ С ПРИЧИНЕНИ ЖЕРТВИ – ХЕЛИКОПТЕРИ НАД 2 250 KG – РЕГИСТРИРАНИ В ДЪРЖАВИ-ЧЛЕНКИ НА EASA

Разпределение по вид специализирана авиационна дейност



Разпределение по вид авиация с общо предназначение

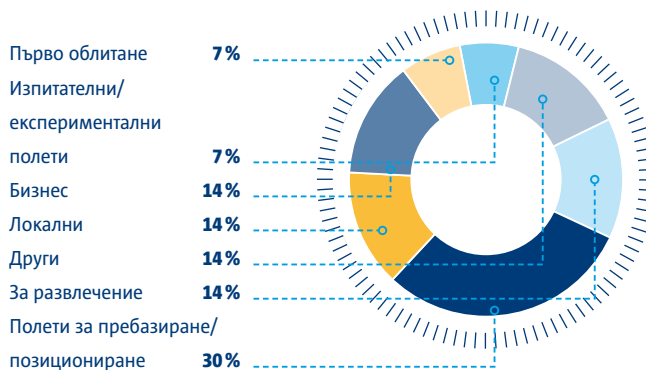


ТАБЛИЦА 4-1 обхваща периода 1998–2009 година, като показва броя произшествия за 2008 и 2009 г., както и средния брой за десетилетието, предшестващо тези години. За десетилетието 1998–2007 г. броят произшествия при специализирани авиационни дейности е приблизително еднакъв за самолети и хеликоптери.

ТАБЛИЦА 4-1

САМОЛЕТИ НАД 2250 KG – ОБЩ БРОЙ ПРОИЗШЕСТВИЯ, БРОЙ ПРОИЗШЕСТВИЯ С ЖЕРТВИ И БРОЙ ЖЕРТВИ ПО ВИД ВС И ОПЕРАЦИЯ – ВС РЕГИСТРИРАНИ В ДЧ НА EASA

Категория ВС	Вид операция	Период	Общ брой произшествия	Произшествия с жертви	Жертви на борда	Жертви на земята
Самолети	Авиация с общо предназначение	1998–2007 (средно)	16	6	25	0
		2008	19	7	18	1
		2009	12	5	9	0
Самолети	Специализирани авиационни дейности	1998–2007 (средно)	6	2	4	0
		2008	7	2	3	0
		2009	3	1	2	0
Хеликоптери	Авиация с общо предназначение	1998–2007 (средно)	5	2	3	0
		2008 ⁵	1	0	0	0
		2009	2	2	3	0
Хеликоптери	Специализирани авиационни дейности	1998–2007 (средно)	6	2	3	0
		2008	5	1	2	0
		2009	1	1	4	0

Бележка: ⁵ Две от настъпилите през 2008 г. произшествия с хеликоптери при авиацията с общо предназначение бяха прекласифицирани въз основа на по-актуални данни: за едното беше установено, че ВС е извършвало операции за търговски въздушен транспорт, а при другото произшествие хеликоптерът е бил експлоатиран незаконно и не е бил регистриран.

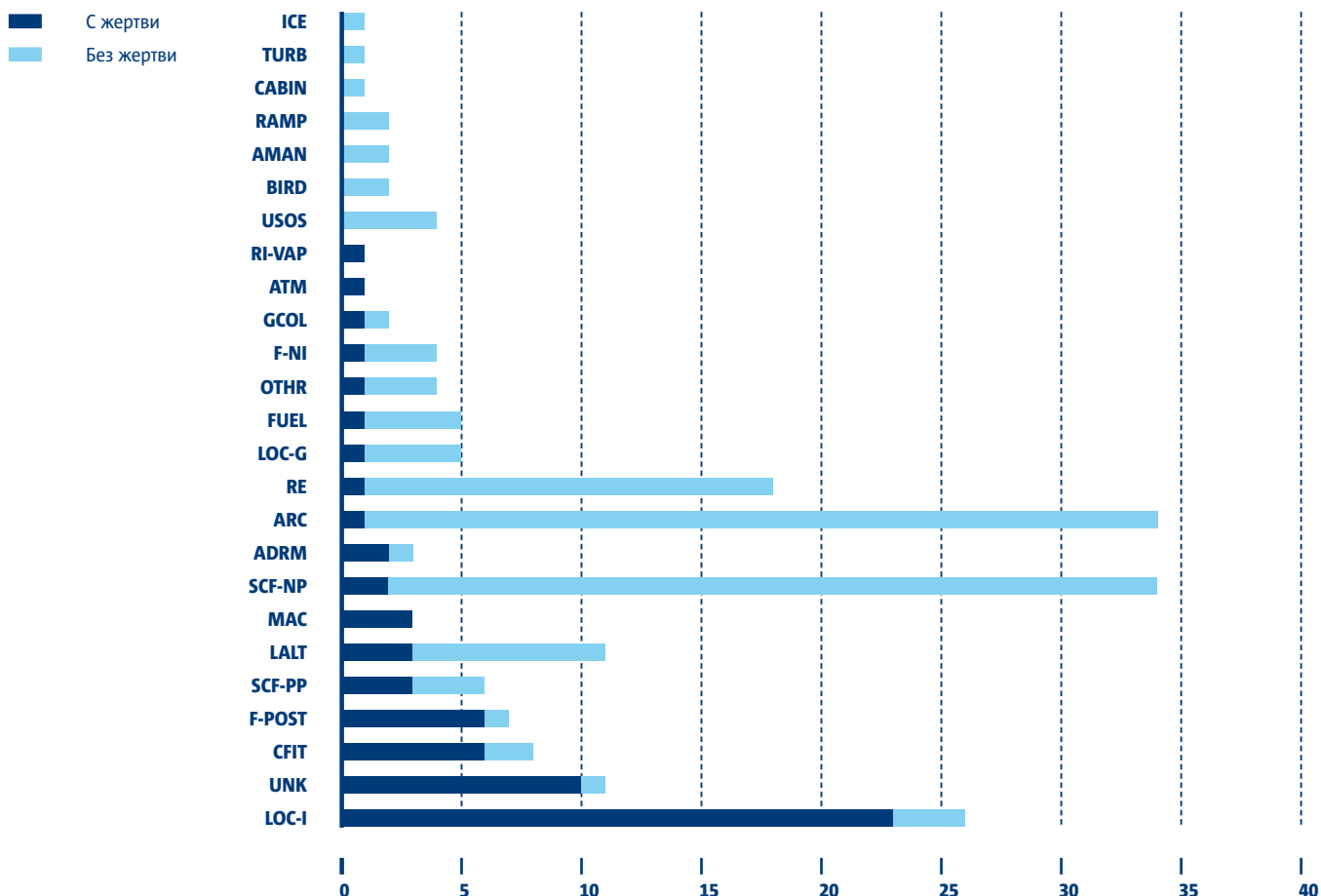
4.1 КАТЕГОРИИ ПРОИЗШЕСТВИЯ – АВИАЦИЯ С ОБЩО ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ (САМОЛЕТИ)

Беше отбелязано, че не всички произшествия при авиацията с общо предназначение, получени от ICAO, 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 2000–2009 г.

ФИГУРА 4-3 показва, че най-важната категория произшествия с причинени жертви е „Загуба на контрол в полет”. Имало е няколко произшествия с причинени жертви, отнесени в категория „Неизвестни”, което указва, че са липсвали достатъчно данни, за да могат да бъдат класифицирани. „Анормален контакт с пистата” и „Отказ на система или компонент, несвързани с двигател” са най-важните категории произшествия без жертви. Това означава, че техническите проблеми са играли роля, но изходът от произшествието често пъти не е бил толкова тежък. Подобна констатация е направена по отношение на категорията „Анормален контакт с пистата”.

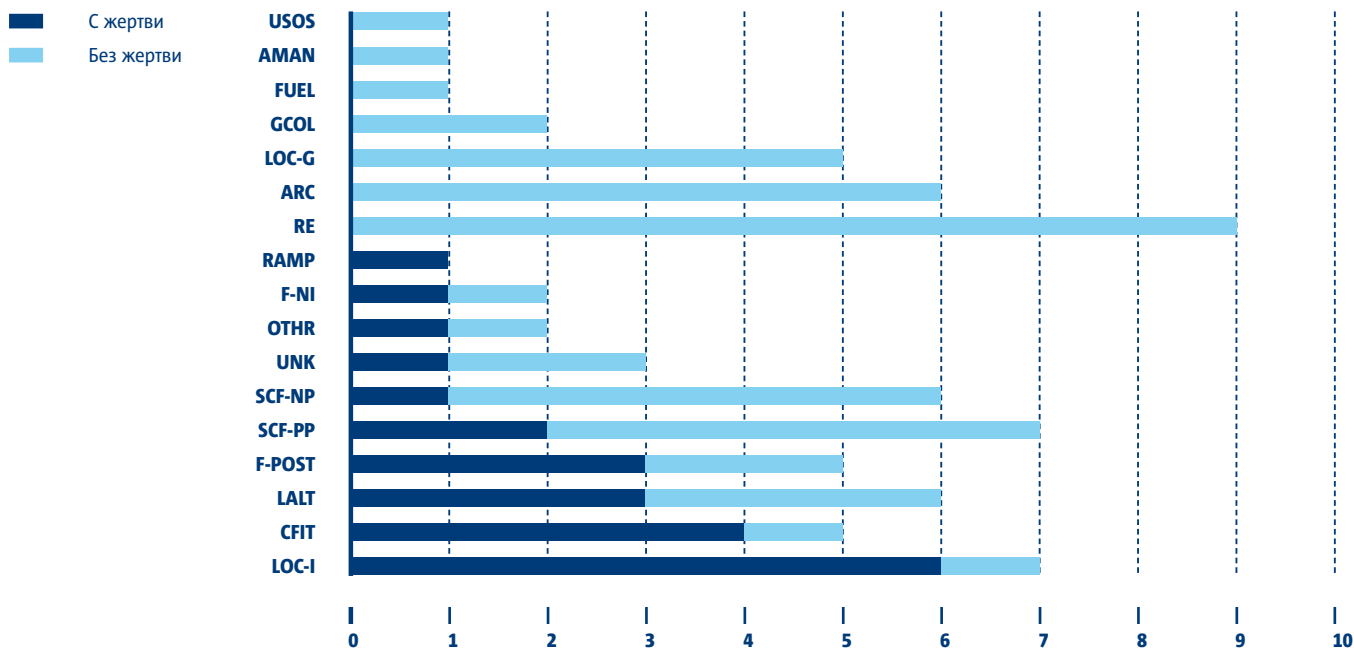
ФИГУРА 4-3

КАТЕГОРИИ ПРОИЗШЕСТВИЯ С ПРИЧИНЕНИ ЖЕРТВИ И БЕЗ ЖЕРТВИ – АВИАЦИЯ С ОБЩО ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ, САМОЛЕТИ НАД 2 250 KG – РЕГИСТРИРАНИ В ДЧ НА EASA (2000–2009 г.)



ФИГУРА 4-4

КАТЕГОРИИ ПРОИЗШЕСТВИЯ С ПРИЧИНЕНИ ЖЕРТВИ И БЕЗ ЖЕРТВИ – СПЕЦИАЛИЗИРАНИ АВИАЦИОННИ ДЕЙНОСТИ, САМОЛЕТИ НАД 2 250 KG – РЕГИСТРИРАНИ В ДЪРЖАВИ-ЧЛЕНКИ НА EASA



4.2 КАТЕГОРИИ ПРОИЗШЕСТВИЯ – СПЕЦИАЛИЗИРАНИ АВИАЦИОННИ ДЕЙНОСТИ (САМОЛЕТИ)

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. Тази дейност може да се извършва от търговски оператори, но и от държавни организации (например военновъздушните сили) като „държавни полети“. „Държавните полети“ не са включени в настоящия преглед.

ФИГУРА 4-4 показва „Загуба на контрол в полет“ като най-важната категория произшествия с жертви, следвана от „Контролиран полет в терена“, „Операции при ниски височини“ и „Огън/дим с последствия“. „Излизане от пистата“ е най-важната категория произшествия при специализирани авиационни дейности без причинени жертви.

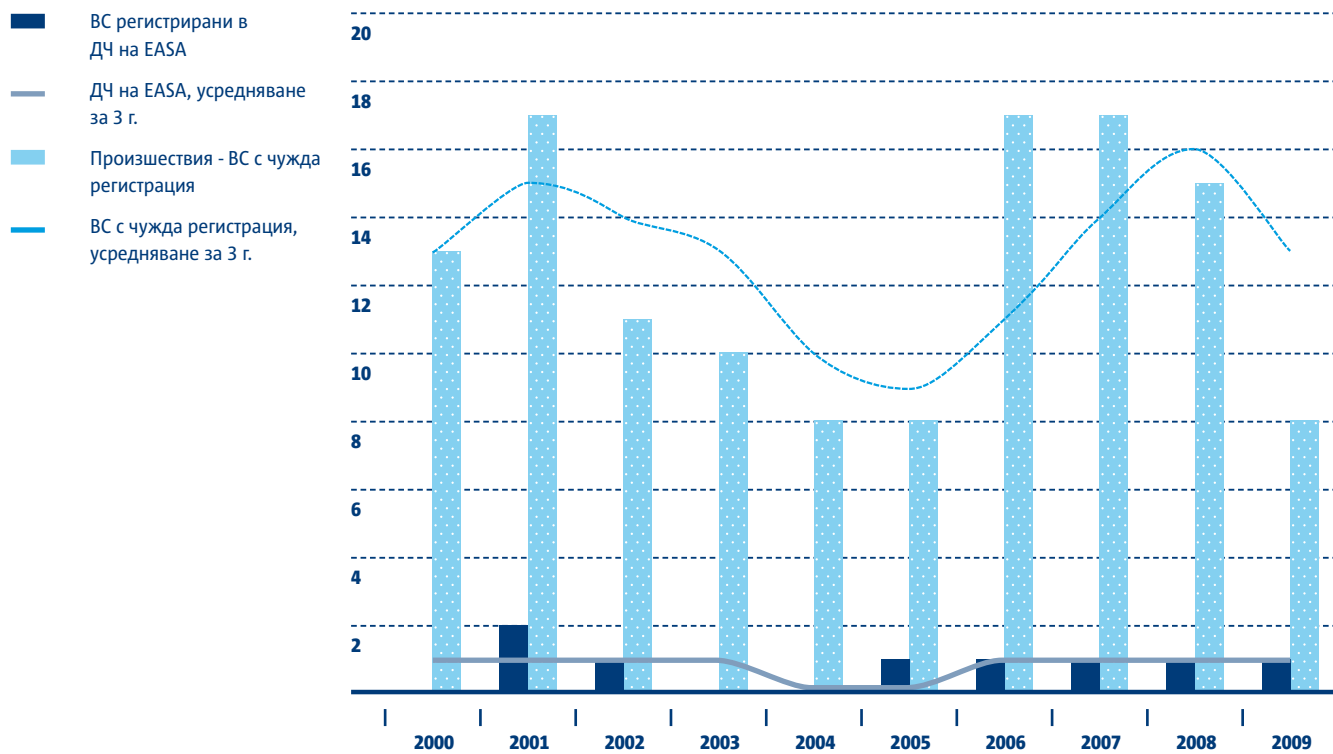
4.3 БИЗНЕС АВИАЦИЯ

Според ICAO бизнес авиацията включва полети, предназначени за транспортиране на фирмен персонал, включително корпоративни операции. Бизнес авиацията се счита за част от авиационните дейности с общо предназначение. Данни за бизнес авиацията са представени в настоящия документ предвид значението на този сектор.

През последните години в държавите-членки на EASA е възниквало по едно произшествие годишно. В световен мащаб, броят на произшествията през 2009 г. е спаднал до нивото на 2004 и 2005 г. Причините за това намаление не можаха да бъдат установени.

ФИГУРА 4-5

**БИЗНЕС АВИАЦИЯ – ПРОИЗШЕСТВИЯ С ПРИЧИНЕНИ ЖЕРТВИ – ВС,
РЕГИСТРИРАНИ В ДЧ НА EASA И В ТРЕТИ СТРАНИ**





5.0 Леки ВС, ВС с МТОМ под 2 250 kg

EASA започна да иска данни за произшествията с леки въздухоплатателни средства от 2006 г. През януари 2010 г. Агенцията поиска данни за произшествия, отнасящи се за 2009 г. Последният набор от данни беше получен на 23 март 2010 г. Липсваха данни от Кипър, Лихтенщайн и Малта. Две страни — Латвия и Люксембург — информираха, че през 2009 г. не са настъпвали произшествия.

Някои държави предоставиха ревизирани данни за предишни години; 17 предоставиха данни за 2008 г. Докладването от държавите е неравномерно. Разбиранията за кодирането на събитията се различават в основата си. Степента на попълване на полетата, необходима за изготвянето на статистиките, както и качеството на кодиране на категории, събития и др., също показват значителни различия.

По отношение на категориите ВС, някои държави-членки на EASA предоставиха данни за произшествия с парашутисти, пилоти на мотопарапланери и делтапланери; някои използват лимит за масата от 1 000 фунта (453 kg), за да разграничат „свръхлеките“ ВС от „нормалните“ самолети, но повечето — не. Използването на лимитите, указани в Регламент (ЕО) № 216/2008 Приложение II буква е) може да намали тази неравномерна класификация. Някои основни данни като група на ВС по маса или степен на телесното увреждане липсват, а в други случаи са класирани неправилно.

Общо за 2009 г. държавите докладваха 1 234 произшествия, от които 163 са с причинени жертви. Броят на докладваните жертви е 253, както е показано на **ТАБЛИЦА 5-1**. Данните за периода 2006–2009 г. са усреднени, за да се направи съпоставка с тези 2009 г.

Може да се отбележи, че всички данни за 2009 г. са от един и същ порядък с усреднените стойности за последните 3 години. Общият брой произшествия, произшествията с причинени жертви и броят на жертвите бележат увеличение през 2009 г.; малкото намаление при балоните и самолетите се компенсира в значителна степен от увеличението при другите видове ВС. Общо през 2009 година произшествията са нараснали с около 6%, произшествията с причинени жертви — с 12% и жертвите на борда — с 8% (приблизително). Увеличението отчасти може да се обясни с обстоятелството, че за ГПБ 2008 не бяха докладвани данни за една от по-големите държави.

ТАБЛИЦА 5-1

ПРОИЗШЕСТВИЯ, ПРОИЗШЕСТВИЯ С ЖЕРТВИ И БРОЙ ЖЕРТВИ. ВС ПОД 2 250 KG, ПО ГОДИНИ И КАТЕГОРИИ ВС, ДЪРЖАВИ-ЧЛЕНКИ НА EASA

Категория ВС	Период	Брой произшествия	Произшествия с причинени жертви	Жертви на борда	Жертви на земята
Балон	2006–2008	23	0	0	0
	2009	20	0	0	0
Самолет	2006–2008	536	63	118	1
	2009	528	62	118	2
Планер	2006–2008	186	18	19	0
	2009	213	20	25	0
Автожир	2006–2008	10	3	3	0
	2009	12	1	2	0
Хеликоптери	2006–2008	79	8	18	1
	2009	95	15	28	2
Свръхлеки ВС	2006–2008	211	33	48	0
	2009	225	45	60	0
Други	2006–2008	64	9	11	1
	2009	67	12	12	0
Мотопланери	2006–2008	51	10	15	0
	2009	74	8	8	0
(Средно)	2006–2008	1 160	145	234	3
(Общо)	2009	1 234	163	253	4
Увеличение (%)		6,3%	12,4%	8,3%	20,0%

Бележка: Данните за периода 2006–2009 г. са усреднени за трите години.

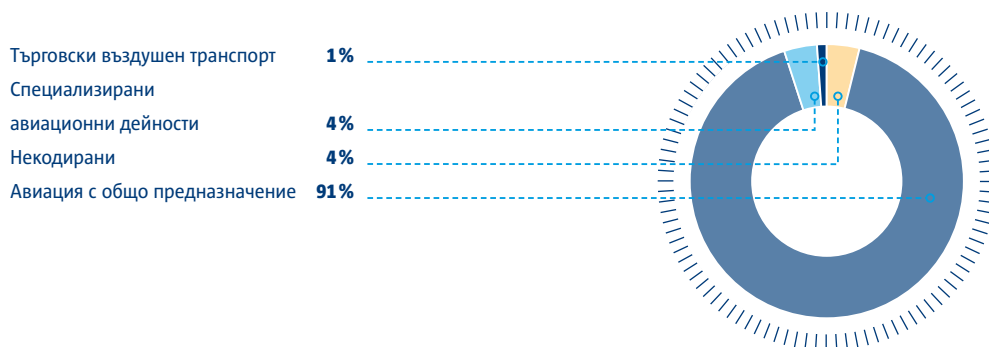
5.1 ПРОИЗШЕСТВИЯ С ПРИЧИНЕНИ ЖЕРТВИ

Преобладаващата част от докладваните произшествия са настъпили при авиацията с общо предназначение. По-голямата част от леките ВС в държавите-членки на EASA извършват полети на авиацията с общо предназначение (**ФИГУРА 5-1**). Някои от тях, по-специално леките хеликоптери, извършват специализирани авиационни дейности (като например наблюдение от въздуха) и много малка част — търговски въздушен транспорт. По отношение на видовете операции, около 4% от произшествията с причинени жертви не бяха кодирани от държавите, но чрез анализ на извадки беше установено, че повечето от тях се отнасят за авиацията с общо предназначение.

Повечето (42%) леки ВС, претърпели произшествия през 2006–2009 г., са самолети (**ФИГУРА 5-2**). Свръхлеките ВС са претърпели два пъти по-малко произшествия — 24%. Балоните участват много рядко в произшествия с причинени жертви, всъщност има само един случай за четирите години, обхванати от това проучване. Неравномерното разпределение на ВС по категории (напр. свръхлеки ВС, самолети или автожири) може да е довело до леки разминавания в тези цифри; това се дължи на разликите в класификациите, прилагани от държавите, а в някои случаи причината може да е неправилно класифициране.

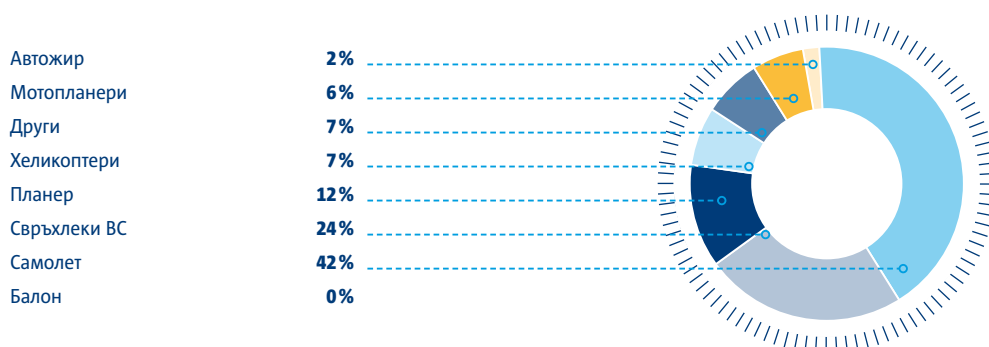
ФИГУРА 5-1

ПРОИЗШЕСТВИЯ С ПРИЧИНЕНИ ЖЕРТВИ ПО ВИДОВЕ ОПЕРАЦИИ – ВС ПОД 2 250 KG, ДЪРЖАВИ-ЧЛЕНКИ НА EASA, 2006–2009 г.



ФИГУРА 5-2

ПРОИЗШЕСТВИЯ С ЖЕРТВИ ПО КАТЕГОРИИ ВС – ВС ПОД 2250 KG, ДЪРЖАВИ-ЧЛЕНКИ НА EASA, 2006–2009 г.



5.2 КАТЕГОРИИ ПРОИЗШЕСТВИЯ

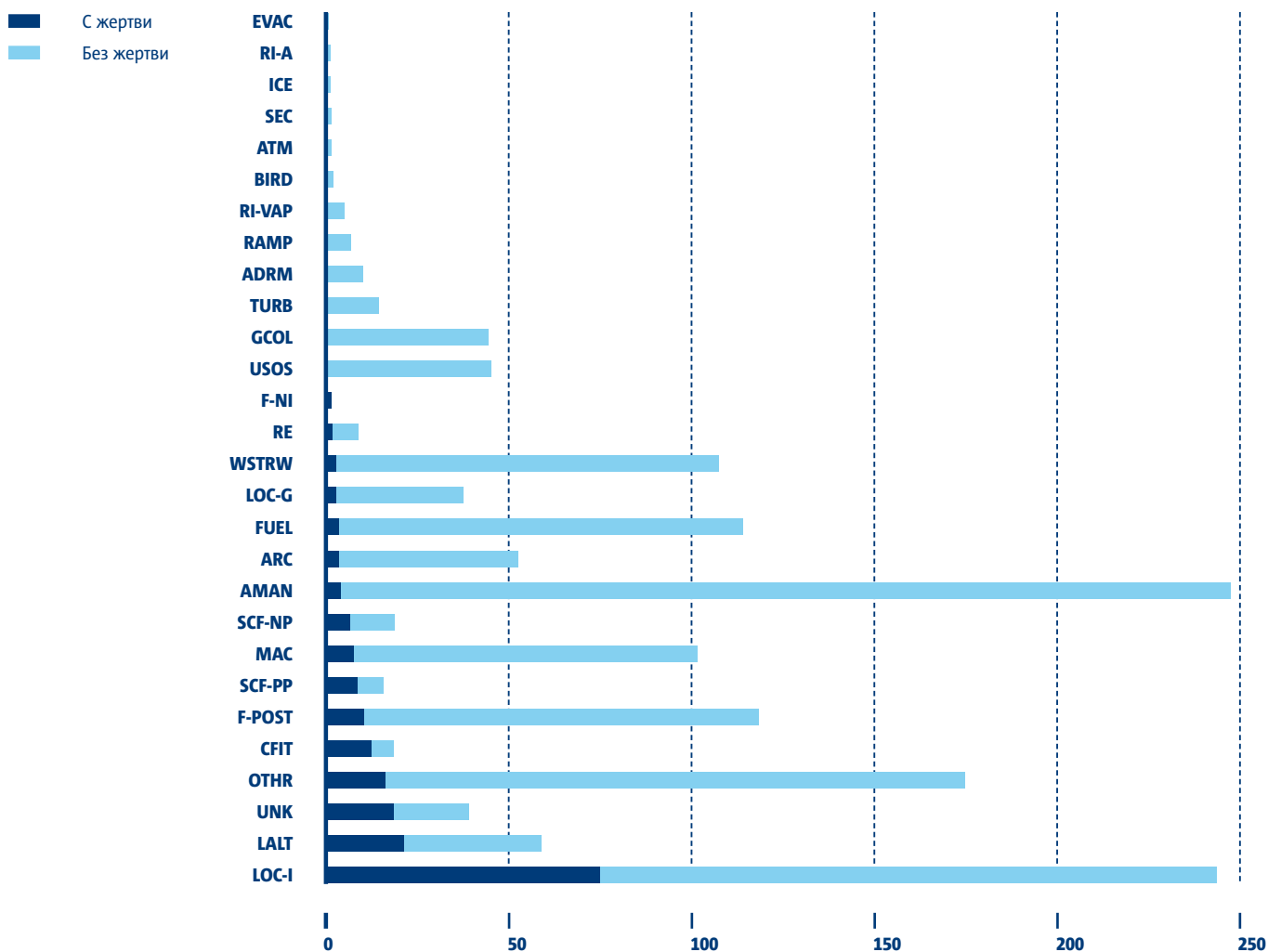
Държавите, предоставили данните, приложиха категоризацията на произшествията на екипа за единна таксономия (CICTT) към CAST-ICAO за класифициране на данните за произшествията с леки ВС за периода 2006–2009 г.

Анализът се базира на данните, получени за периода 2006–2009 г. Резултатите, както вече беше споменато, може да са засегнати от нееднаквото кодиране на събитията от държавите.

Най-големият брой произшествия с причинени жертви са категоризирани като LOC-I „Загуба на контрол в полет” и LALT „Операции при ниски височини”. LOC-I е една от най-съществените категории в произшествията без причинени жертви. Тези категории, LOC-I и LALT, също така показват висок процент произшествия с причинени жертви отнесени към общия брой произшествия в съответната категория.

ФИГУРА 5-3

ВС ПОД 2250 KG, ДЪРЖАВИ-ЧЛЕНКИ НА EASA, РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ ПО КАТЕГОРИИ ПРОИЗШЕСТВИЯ ПРЕЗ ПЕРИОДА 2006–2009 Г.



Категорията UNK „Неизвестни“ е третата най-често срещана при произшествията с причинени жертви. В настоящия анализ това може да означава, по дефиниция, че категорията не е могла да бъде определена при разследването; в редица случаи това означава, че държавата не е посочила категорията, тъй като разследването не е приключило. Категория UNK представлява около 10% от произшествията с причинени жертви, който процент би могъл да бъде по-нисък, ако разследванията бъдат доведени докрай.

Четвъртата най-важна категория е OTHR „Други“. Това е резултат на непълното обхващане в таксономията на леките ВС, по-специално в категориите „Планери“ и „Балони“, където класификацията в съществуваща категория често е невъзможна.

Както и през предишните години, продължават да липсват данни за експозицията на леките ВС. Броят летателни часове на леките самолети и хеликоптери не се регистрира в огромното мнозинство от държавите. Данните за планери, балони и ВС като така наречените „направи си сам“ не се регистрират или, в няколко страни, се поверяват на сдружения и не се събират от държавите-членки. Данните за свърхлеки ВС (включително на свърхлеки самолети, хеликоптери, автожири и планери) обикновено се поверяват на собственика на ВС, който много рядко ги предоставя на органите.

Необходима е точна оценка на летателните часове или движения, за да се направи по-съществен анализ на данните, отколкото може да осигури само броят произшествия. От много години това е възможно за големите въздухоплавателни средства.

При наличие на данни само за четири години не би могло да се изведе тенденция. Освен това, анализът на причините беше ограничен поради липса на съответните данни от държавите. Много от регистрираните данни за периода 2006–2008 г. не са ревизирани от държавите, а непълните данни от предишни години продължават да са в това състояние. Навременното наличие на пълни данни е от първостепенно значение, за да може Агенцията да представя пълна картина на всички аспекти на авиационната безопасност в Европа.



ALT.A

ALT

VS

IND CPL

6.0 Европейският централен регистър

Централизираната база данни — Европейски централен регистър на събитията (ECR) — е установена от Съвместния изследователски център на Европейската комисия по проекта ECCAIRS с цел набиране на информация за свързани с безопасността събития, която държавите от EASA събират в съответствие с Директива 42/2003. Държавите-членки на EASA са задължени да интегрират данните за тези събития в ECR съгласно Регламент (ЕК) № 1321/2007.

ТАБЛИЦА 6-1

ДЪРЖАВИ, ИНТЕГРИРАЩИ СВОИТЕ ДАННИ В ECR ПО АЗБУЧЕН РЕД– СЪСТОЯНИЕ КЪМ КРАЯ НА 2009 Г.

БЕЛГИЯ	ФИНЛАНДИЯ	ИСЛАНДИЯ	ПОЛША
БЪЛГАРИЯ	ФРАНЦИЯ	ЛАТВИЯ	СЛОВАКИЯ
КИПЪР	ГЕРМАНИЯ	ЛИТВА	ИСПАНИЯ
ДАНИЯ	ГЪРЦИЯ	НИДЕРЛАНДИЯ	ШВЕЦИЯ
ЕСТОНИЯ	УНГАРИЯ	НОРВЕГИЯ	ОБЕДИНЕНО КРАЛСТВО

Първата държава-членка на EASA, която започна да интегрира своите данни в ECR, беше Исландия през януари 2008 г. Към края на 2009 г. двадесет държави са интегрирали своите данни (ТАБЛИЦА 6-1).

6.1 ECR в един поглед

Към края на 2009 г. ECR съдържа 275 646⁶ събития. Разпределението на събитията по години е представено на **ФИГУРА 6-1**, при растящ брой събития поради включването на още държави, които интегрират своите данни за събития в ECR. Някои държави са предоставили свои исторически данни⁷, докато други интегрират само данни за събития, докладвани след датата на започване на интеграцията.

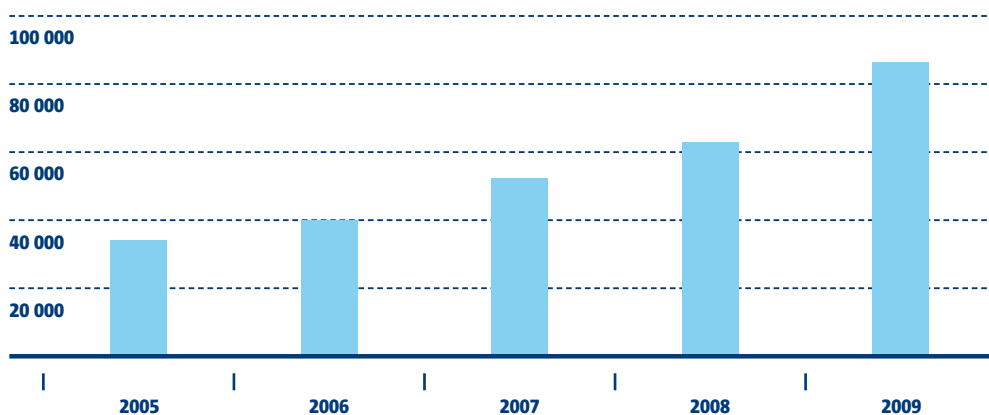
Съгласно **ФИГУРА 6-2** по-голямата част от събитията са докладвани за операции на търговския въздушен транспорт. За 57% от записите няма данни за вида на операцията.

Съгласно **ФИГУРА 6-3**, повечето доклади, за които тази информация е предоставена, се отнасят за самолети. Белият сектор показва, че за 65% от записите не е докладвана категорията на въздухоплавателното средство.

По-голямата част от събитията, за които е посочена масата на ВС, са докладвани в групата по маса от 27 001 до 272 000 kg. За 71% от записите групата по маса не е докладвана (**ФИГУРА 6-4**).

ФИГУРА 6-1

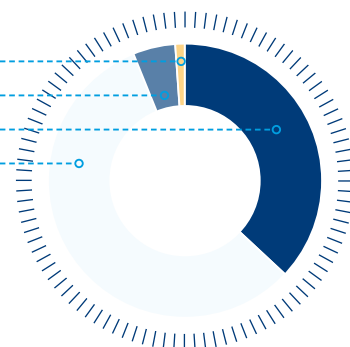
РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА СЪБИТИЯТА ПО ГОДИНИ – ECR



ФИГУРА 6-2

РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ ПО ВИД НА ОПЕРАЦИЯТА – ECR

Държавни полети	1%
Авиация с общо предназначение	5%
Търговски въздушен транспорт	37%
Не е докладвана	57%
Специализирани авиационни дейности	0%
Неизвестна	0%

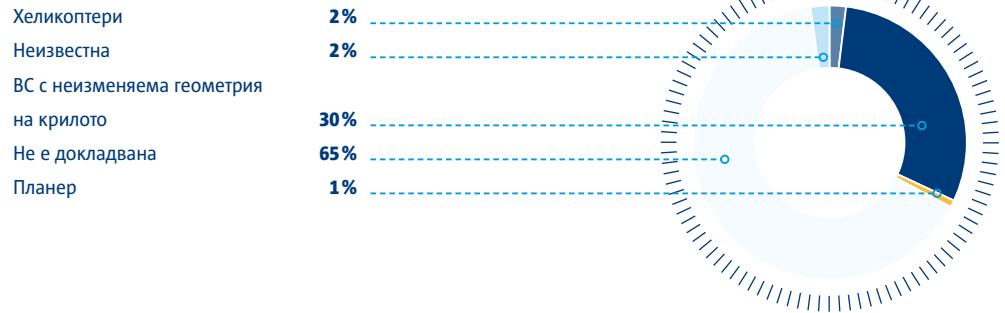


Бележка: ⁶ Броят е индикативен и може да се промени, след като останалите държави започнат процеса на интегриране на данни.

⁷ Датата на събитието е преди датата, на която реално е започнал процесът на интегриране на данни.

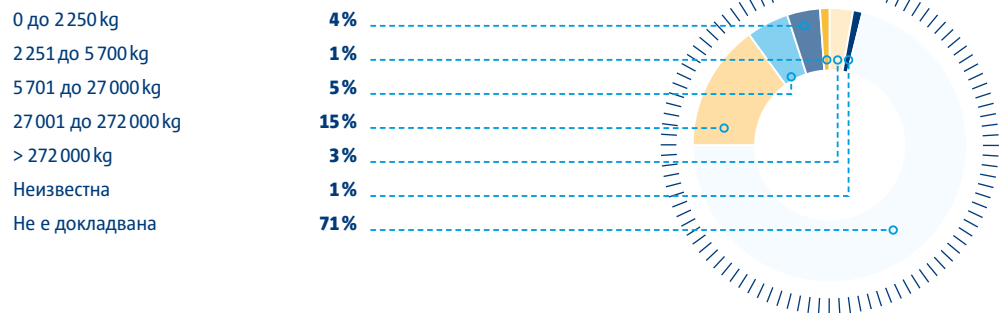
ФИГУРА 6-3

РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ ПО КАТЕГОРИЯ НА ВС – ECR



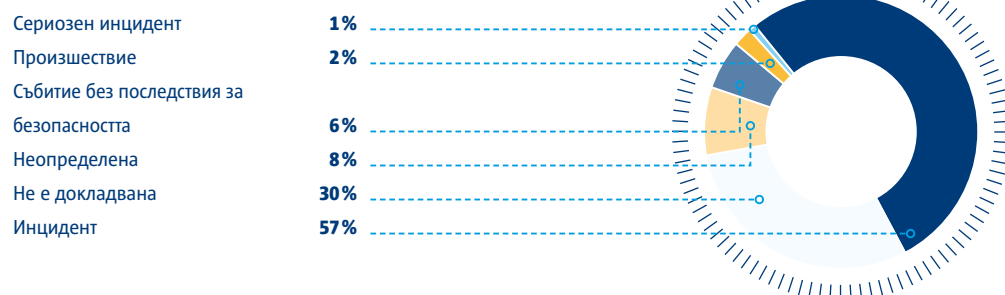
ФИГУРА 6-4

РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ СПОРЕД ГРУПАТА ПО МАСА – ECR



ФИГУРА 6-5

РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА СЪБИТИЯТА ПО ТЕЖЕСТ – ECR



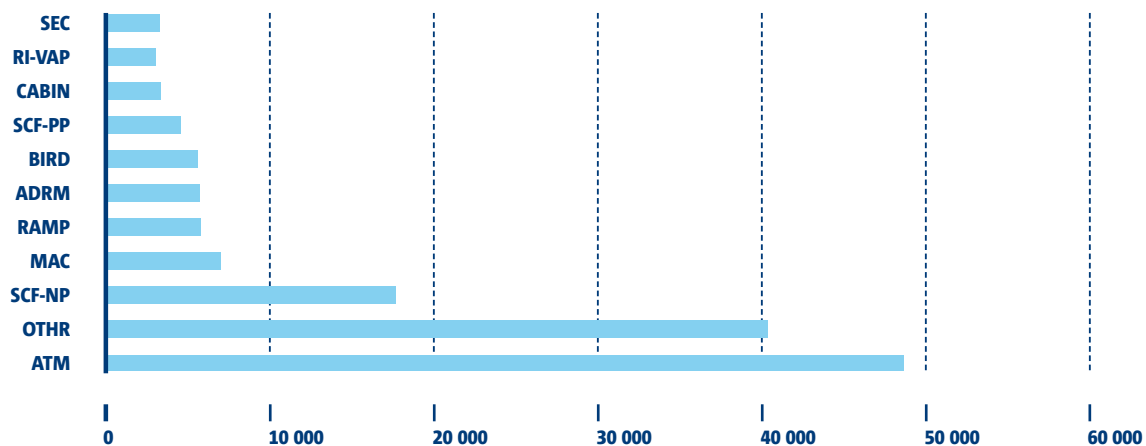
ФИГУРА 6-5 описва разпределението на събитията според тяхната тежест. Повечето събития, за които тежестта е докладвана, са класифицирани като инциденти. В 30% от докладите тежестта на събитието не е посочена.

ФИГУРА 6-6 представя 10-те най-важни категории произшествия според данните в ECR. По-голямата част от събитията са класифицирани като „УВД/КНО“, „Други“ и „Отказ или неизправност на система или компонент, несвързани с двигател“. Категорията на събитието е докладвана за 55% от всички записи в регистъра.

Критичните индивидуални събития по време на събитието са кодирани въз основа на типа на индивидуалното събитие. Индивидуалните събития са докладвани в хронологичен ред. Разпределението по първото индивидуално събитие е показано на **ФИГУРА 6-7**. В повечето случаи видовете първи индивидуални събития са „Операция на ВС с общо предназначение“, „ВС/система/компонент“ и „Въздушно навигационно обслужване“. При 51% от записите не е докладвана информация за индивидуалните събития.

ФИГУРА 6-6

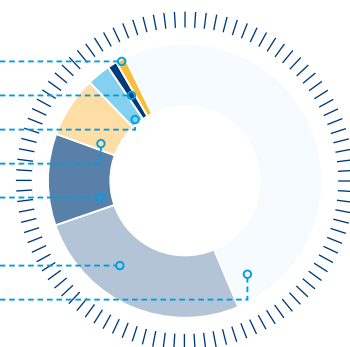
10-ТЕ НАЙ-ВАЖНИ КАТЕГОРИИ ПРОИЗШЕСТВИЯ – ECR



ФИГУРА 6-7

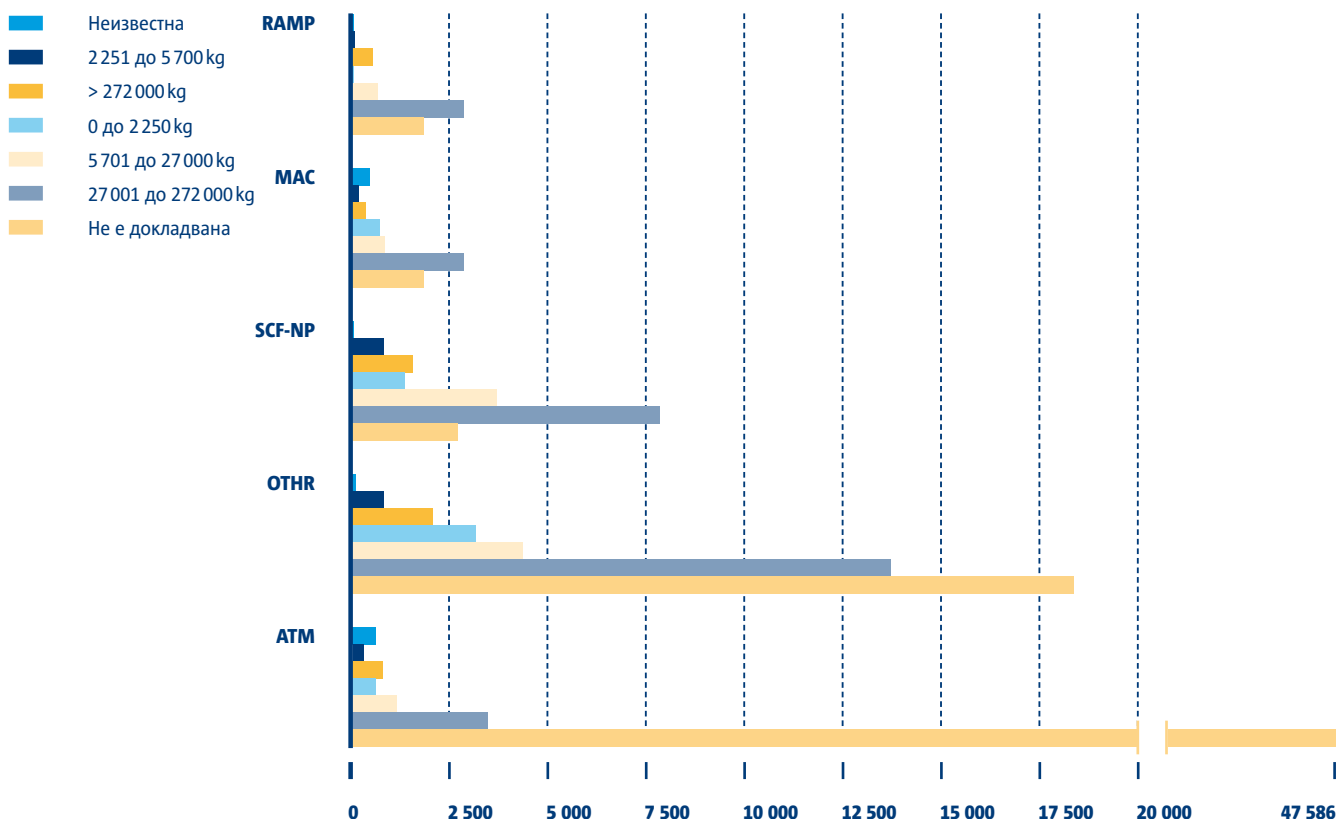
РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ ПО ПЪРВО ИНДИВИДУАЛНО СЪБИТИЕ – ECR

Резултативни индивидуални събития	1%
Всякакво друго индивидуално събитие	1%
Летище и наземна поддръжка	3%
Въздушно навигационно обслужване	7%
ВС/система/компонент	11%
Операция на ВС с общо предназначение	26%
Не е докладвана	51%



ФИГУРА 6-8

КАТЕГОРИИ ПРОИЗШЕСТВИЯ С РАЗБИВКА СПОРЕД ГРУПАТА ПО МАСА – ECR



ФИГУРА 6-8 представя 5-те най-важни категории произшествия с разбивка според групата по маса на ВС. Белите колони показват записите, за които не е докладвана информацията за групата по маса. Изглежда, че съществува систематичен проблем с докладването на групата по маса на ВС във връзка с произшествията, класифицирани като „УВД/КНО“.

6.2 ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Това беше първият случай, когато беше възможно да се разгледат данни за събитията от Европа. В тази връзка, усилията за създаване на система за събиране на данни в голям мащаб започват да дават резултати. Независимо от това, остават предизвикателства. ECR може да бъде сравнен с голяма мозайка, съставена от малки парчета (събития), доставяни от докладващите страни. Ако голяма част от парчетата липсват или са неправилни, не може да има ясна представа за общото състояние на безопасността.

Например, типът на индивидуалното събитие не е докладван за 51% от записите в ECR, категорията на ВС не е упомената в 65% от записите, групата по маса на ВС не е посочена в 71% от записите и типът на операцията не е докладван за 57% от записите.

Необходимо е да се положат усилия на всички нива за подобряване на качеството на данните.

Ефективното използване на данните се възпрепятства от ограничения на достъпа до тях: няма описателни текстове и бележки, което не позволява да се направи проверка на посочените категории произшествия и типове индивидуални събития. Липсват регистрационни данни за ВС, което не позволява да се направи проверка на докладваните типове ВС и характеристики.



7.0 Действия на Агенцията, свързани с безопасността

7.1 ОДОБРЕНИЯ И СТАНДАРТИЗАЦИЯ

Инспекциите на Агенцията през 2009 г. потвърдиха в още по-голяма степен зрелостта на стандартизационния процес по отношение на първоначалната и продължаващата летателна годност, като Регламент на Комисията (ЕО) № 736/2006 осигурява надеждна рамка за проследяване на прилагането от държавите-членки на Основния регламент за EASA (ЕИО) № 216/2008 и съответните Правила за прилагане (2042/2003 и 1702/2003). Независимо от това, натрупаният през последните години опит показва, че има необходимост от преразглеждане на Регламент (ЕО) № 736/2006 на Комисията не само за усъвършенстване на процеса, но и за обхващане на въвеждането на второто и третото разширение на компетентността на Агенцията.

По отношение на лицензирането на полетните екипажи, въздушните операции и синтетичните средства за летателно обучение (тренажори), където все още не са издадени правила за прилагане, EASA продължи дейностите по стандартизация на Обединените авиационни органи (JAA) в съответствие с доклада FUJA II. След разформироването на JAA на 30 юни 2009, в случая с държавите от EASA (държавите-членки на ЕС, Исландия, Норвегия, Швейцария и Лихтенщайн), инспекциите по стандартизация бяха извършвани от Агенцията въз основа на подписано споразумение между Европейската комисия и EASA. Това споразумение предполага използването на някои работни методи, прилагани по Регламент (ЕО) № 736/2006 на Комисията. С няколко други органи на гражданската авиация, т.е. тези на страните от Общоевропейското въздушно пространство (ЕCAA) и бившите държави-членки на JAA, EASA подписа работни споразумения, насочени, наред с другото, към продължаване на стандартизационните дейности въз основа на принципите, установени с Регламент (ЕО) № 736/2006 на Комисията.

Броят инспекции в областта на първоначалната (IAW) и продължаваща летателна годност (CAW) остава стабилен (IAW: 13 срещу 13) или по-голям в сравнение с 2008 г. (CAW: 32 срещу 26). Групата за първоначална летателна годност (IAW) 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, еднаквото и правилно прилагане на правилата все още се нуждае от допълнителни усилия.

Докато броят на откритите несъответствия за една проверка намалява леко при IAW, този брой бележи увеличение при CAW. Това се дължи на специалните изключения от регулаторните изисквания, чиито срокове изтекоха през септември 2008 г. и септември 2009 г., в резултат на което някои недобре подготвени държави-членки изпаднаха в състояние на несъответствие.

През 2009 г. EASA започна да акцентира по-силно върху проактивния подход за стандартизация. В тази връзка, активното участие на национални експерти в инспекции по стандартизация на EASA получи допълнително насърчение. По-голямата част от компетентните органи, включително тези на новоприетите държави, активно подпомагаха процеса при неговото изпълнение и осигуряваха на EASA ресурси за инспектиращите екипи. Друга инициатива на Агенцията в подкрепа на проактивния подход за стандартизация беше организирането на срещи по стандартизация във всяка област. Общото впечатление от тези срещи беше много положително.

В процес на разработване е нова концепция, наречена „Подход на постоянен мониторинг“ (Continuous Monitoring Approach — CMA), заедно с базиран на риска инструмент за планиране, с което големината на екипите, обхватът, дълбочината и честота на посещенията за инспекции по стандартизация ще могат да се съобразяват с идентифицираните рискове, оптимизирайки по този начин процедурата и използването на ресурсите.

В областта на обучението, EASA постави началото на инициатива, която е отворена за всички ръководители по обучението в националните авиационни органи (NAA) и е насочена към идентифициране на общи критерии за квалификация и удовлетворяване на общите потребности от обучение на всички видове инспектори. Сега тази инициатива е консолидирана в рамките на постоянна група, която провежда редовни срещи. Агенцията продължава да поддържа курсовете си по регламенти на ЕС отворени за всички NAA и органите на трети страни, съгласувано с Отдела за международно сътрудничество на Дирекцията по нормотворчество.

Дейността по одобряване на проектантски организации (DOA), организации за поддръжане на летателната годност (— поддръжка) (CAO) и производствени организации (POA) получи по-нататъшно развитие през 2009 г. Независимо от глобалната икономическа криза, броят на първоначалните одобрения отбеляза увеличение: сега Агенцията осигурява наблюдение на 254 организации за проектиране и 223 титуляра на алтернативни процедури за DOA в Европа и извън Европа, 254 организации за поддръжка и 33 организации за обучение по поддръжка извън Европа, 16 производствени организации извън Европа и Единното POA на EASA за Airbus в Европа и Китай. Всички посочени дейности бяха осъществени от служители на EASA, подпомагани от привлечени европейски NAA и частично прикрепени служители на NAA в областите DOA и POA. Освен това, Агенцията осигурява продължаващата валидност на 1303 EASA организации по поддръжка в САЩ и 148 EASA организации по поддръжка в Канада чрез постоянно наблюдение на Федералната авиационна администрация (FAA) и Транспорт Канада.

Дейността по Оценка на безопасността на чужди ВС (SAFA) беше наследена от JAA на 1 януари 2007 г. Дейността, която Агенцията трябва да извършва, се изразява в координационни функции със следните елементи: поддръжане на база данни с доклади от перонните инспекции по SAFA; предоставяне на анализи и доклади по събраните данни; съдействие за организиране и провеждане курсове за обучение; изготвяне на предложения за ръководства и процедури; осъществяване на дейност по стандартизация на SAFA.

В съответствие с установения график (на всеки 4 месеца), Агенцията извършваше прегледи на качеството на SAFA и редовен анализ на SAFA, които бяха изпратени на всички държави-участници в SAFA и на Европейската комисия. Освен това, по искане на Европейската комисия бяха направени няколко извънредни анализа в помощ на работата по отделни случаи. След извършения редовен анализ на SAFA бяха съставени списъци от приоритети и същите бяха изпратени до всички национални координатори на държавите-участници в SAFA. 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.

Програмата за стандартизация по SAFA стартира през 2009 г., следвайки методиката за провеждане на стандартизационни инспекции в Регламент (ЕО) № 736/2006 на Комисията. Заедно с подробните методически материали за перонните инспекции по SAFA, които също бяха публикувани през 2009 г., тя осигурява висока степен на хармонизация между участващите държави.

7.2 СЕРТИФИЦИРАНЕ

Дирекцията за сертифициране директно допринася за авиационната безопасност като провежда дейности по сертифициране, водещи до общоевропейско одобряване на аеронавигационните 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 2009 г. Агенцията е издала общо 4 409 сертификата, свързани с дизайна.

След първоначалното сертифициране, друга важна задача на Дирекцията за сертифициране е активно да наблюдава поддържането 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 поддържане на летателната годност, чиято цел е предотвратяване на небезопасни условия и произшествия. Процесът се основава върху данните, получавани чрез докладването на събития, разследванията на произшествия или инциденти, прегледите на типовите проекти и различни други дейности. Като пример, след произшествието с AF 447 през юни 2009 г. бяха предприети интензивни дейности в областта на поддържането на летателната годност, включително тестови серии и други действия в тясно сътрудничество със засегнатите проектантски организации.

На базата на разследвания и анализ на притежателя на сертификата или на друга релевантна 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 2009 г., Агенцията издаде 304 AD, включително 60 спешни AD. Секторът „Директиви за летателна годност, управление и проучване на безопасността“ в Дирекцията за сертифициране осигурява съгласуваност на процеса по продължаване на летателната годност.

Извършват се допълнителни действия като изграждане на информационни мрежи за летателна годност с гражданските въздухоплавателни органи, които притежават утвърдени сертификати от EASA за основните европейски продукти. Провеждат се редовни срещи относно поддържането на летателната годност с производители и чужди органи, по време на които се разглеждат 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.

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.

7.3 НОРМОТВОРЧЕСТВО

Дирекцията за разработване на регулаторни инструменти към Агенцията допринася за изготвянето на цялото законодателство на ЕС и на ръководствата за прилагането му по отношение на регламентирането на безопасността на гражданската авиация и екологичната съвместимост. Тя предоставя становища на Европейската комисия, като Комисията задължително се консултира с нея по всички технически въпроси от нейната област на компетентност. В **ТАБЛИЦА 7-1** са посочени текущите нормотворчески задачи с пряко въздействие върху определените категории произшествия и инциденти.

ТАБЛИЦА 7-1

НОРМОТВОРЧЕСКИ ЗАДАЧИ НА EASA, ПОДРЕДЕНИ ПО ВЪЗДЕЙСТВИЕ ВЪРХУ
КАТЕГОРИЯТА НА ПРОИЗШЕСТВИЕТО

Категория на произшествието	Нормотворческа задача
ARC (Аномален контакт с ПИК)	OPS.012 (Задача за неочаквани промени на ПИК, пренесена от JAA OPSG): ще се уточни допълнително 25.026 (Електронен контролен списък, интелигентни предупреждения и автоматично съобщаване на височината): 2012–2014 г. 25.027 (Дизайн на ВС): 2012–2014 г. AWO.006 (Система за кацане GNSS): 2013–2014 г. ATM.001 (Изисквания към доставчиците на услуги за въздушна навигация – ANSP)
RE (Излизане от ПИК)	OPS.012 (Задача за неочаквани промени на ПИК, пренесена от JAA OPSG): ще се уточни допълнително 25.026 (Електронен контролен списък, интелигентни предупреждения и автоматично съобщаване на височината): 2012–2014 г. 25.027 (Дизайн на ВС): 2012–2014 г. AWO.006 (Система за кацане GNSS): 2013–2014 г. ATM.001 (Изисквания към ANSP) ADR.002 (Летищни операции) ADR.003 (Летищен дизайн)
LATL (Операции при ниски височини)	OPS.054 (Хеликоптерни радиовисотомери; преглед на правилото за приложение поради проблеми при прилагането/тълкуването): ще се уточни допълнително OPS.057 (Преразглеждане на JAA TGL-43 HEMS планински операции):
CFIT (Контролиран полет в терена)	ще се уточни допълнително 20.003 (Изискуеми навигационни характеристики/ зонална навигация): 2009 г. 20.006 (APV/LPV RNAV): 2010 г. 25.026 (Електронен контролен списък, интелигентни предупреждения и автоматично съобщаване на височината): 2012–2014 г. 25.027 (Дизайн на ВС): 2012–2014 г. ATM.001 (Изисквания към ANSP)
ATM/CNS (управление на въздушното движение/ комуникация, навигация, обзор)	20.003 (Изискуеми навигационни характеристики/ зонална навигация): 2009 г. 20.006 (APV/LPV RNAV): 2010 г. AWO.006 (Система за кацане GNSS): 2012–2014 г. ATM.001 (Изисквания към ANSP)
F-NI огън/ дим (без последствия))	25.006 (Материал за термо и акустична изолация): приключила MDM.002 (Системи за свързване на електрическото окабеляване): приключила 25.028 (Защита от удар на отломки и пожар): започнала–2013 г. 26.003 (Багажно отделение за Клас D до Клас C): 2010–2012 г. 26.004 (Материал за термо и акустична изолация): 2010–2013 г. 26.005 (Багажно отделение за Клас B/ F): 2012–2014 г. 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): приключила

Категория на произшествието	Нормотворческа задача
EVAC (Евакуация)	25.004 25.039 (Тип и брой на аварийните пътнически изходи): 2009–2012 г. 26.001 (Изход Тип III: достъп и лекота на използване): започнала–2012 г. 27/29.008 (Оцеляемост на пътниците при принудително кацане във вода): 2012–2015 г. ADR.002 (Летищни операции)
SCF-NP (отказ или повреда на система/ компонент, несвързани с двигател)	25.056(b) (Намаляване на запалимостта/ безопасност на горивните резервоари): приключила MDM.002 (Системи за свързване на електрическото окабеляване): приключила 25.055 (Индикиране на ниско ниво на горивото/ изчерпване на горивото): 2009–2012 г. 25.027 (25.027 (Дизайн на BC): 2012–2014 г. 25.028 (Защита от удар на отломки и пожар): започнала–2013 г. 27/29.002 (Толеранс на повредите и оценка на умората): 2009–2011 г. MDM.028 (Стареене на структурите на BC): започнала–2014 г.
SCF-PP (отказ или повреда на система/ компонент, свързани с двигател)	25.055 (Индикиране на ниско ниво на горивото/ изчерпване на горивото): 2009–2012 г. E.009 (Защита от обледеняване): започнала–2012 г. E.011 (Смазочно масло за силовата уредба): 2013–2014 г. E.014 (Стабилизиращо устройство на вътрешния контур на двигателя): 2012–2014 г.
LOC-I (Загуба на контрол - в полет)	23.010 (Разглеждане на условия за неизпадане в свредел CS-23): 2014–2016 г. 25.028 (Защита от удар на отломки и пожар): започнала–2013 г. 27/29.003 (Условия за отклоняване от курса): започнала–2012 г. 21.039 (OSC): започнала–2011 г.
USOS Недолитане/прелитане на зона за спиране)	25.026 (Електронен контролен списък, интелигентни предупреждения и автоматично съобщаване на височината): 2012–2014 г. 25.027 (Дизайн на BC): 2012–2014 г. AWO.006 (Система за кацане GNSS): 2013–2014 г. ATM.001 (Изисквания към ANSP) ADR.003 (Летищен дизайн)
ADRM (Летище)	ADR.001 (Летищни оператори) ADR.002 (Летищни операции) ADR.003 (Летищен дизайн)
CABIN Събития, свързани с безопасността на пътническия салон)	25.035 (Условия в салона – качество на въздуха-ANPA): започнала–2010 г. 26.002 (Динамично тестване на седалките (16g): 2009–2012 г. 27/29.008 ((Оцеляемост на пътниците при принудително кацане на вода): 2012–2015 г.
FUEL (Свързани с горивото)	25.055 (Индикиране на ниско ниво на горивото/ изчерпване на горивото): 2009–2012 г. ADR.002 (Летищни операции)
SEC (Свързани със сигурността)	25.057 (Сигурност): 2009–2011 г. 26.006 (Подсилени врати на пилотската кабина - двойно осигуряване): 2013–2016 г.
ICE (Обледеняване)	MDM.054 (AMC за организациите по обслужване, произтичащи от ANPA 2007-13): 2009–2011 г. 25.022 Системи за защита от обледеняване: приключила Актуализация на ETSO C-16 за тръби на Пито (първа стъпка: приемане на заповедта за технически стандарт (TSO) на FAA): приключила 25.058 Защита от обледеняване и допълнение C:2010–2012 г. ADR.002 (Летищни операции)

7.4 ЕВРОПЕЙСКАТА СТРАТЕГИЧЕСКА ИНИЦИАТИВА ЗА БЕЗОПАСНОСТ (ESSI)

Европейската стратегическа инициатива за безопасност (ESSI) е доброволно, частно финансирано и правно незадължително партньорство за авиационна безопасност, насочено към по-нататъшно увеличаване на авиационната безопасност в Европа и за хората по света. Подпомагана, но не притежавана от EASA, тя обединява авиационни органи, оператори, производители, асоциации, изследователски лаборатории, EUROCONTROL, други заинтересовани страни от Европа, ICAO и FAA.

Учредена през април 2006 г. от EASA като приемник на Инициативата за обща стратегия за безопасност (JSSI) на Обединените авиационни органи (JAA), ESSI даде нов живот на усилията за сътрудничество в областта на безопасността в Европа. ESSI се вписва естествено в Глобалната пътна карта за авиационна безопасност, разработена през 2006 г. за ICAO от Групата по стратегията за безопасност на индустрията, ръководена от IATA. Както насърчава пътната карта, ESSI предоставя механизъм за координиране на инициативите за безопасност между Европа и останалия свят, стремейки се към глобална хармонизация и избягване на дублирането на усилия.

Над 150 организации участват в инициативата. За повече базисна 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, където може да прави предложения за изследователски проекти и да участва в съветите за преглед на проектите. През 2009 г. ESSI стана партньор и член на редакционната колегия на SKYbrary — център за референтна информация и управление на знанията, създаден от EUROCONTROL в сътрудничество с ICAO, Фондацията за безопасност на полетите, британският Комитет по безопасност на полетите (FSC) и Международната федерация за летателна годност (IFA).

EASA има три екипа по безопасност:

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

7.5 ЕКИП ЗА БЕЗОПАСНОСТ НА ТЪРГОВСКАТА АВИАЦИЯ В ЕВРОПА (ECAST)

ECAST е постоянният компонент за търговски въздушен транспорт (CAT) на ESSI. Учреден през 2006 г., той наброява над 75 организации и се председателства съвместно от IATA и EASA.

Подобно на CAST в САЩ, ECAST е основан на принципа, че индустрията може да допълва действията на регулаторните органи чрез доброволни ангажименти за по-нататъшни подобрения на безопасността, които са ефективни от гледна точка на разходите. Партньорството е подпечатано с клетва, чрез която организациите се ангажират да бъдат равностойни партньори, да предоставят разумни ресурси за гарантиране на ефективност и да предприемат разумни действия в резултат на препоръките, насоките и решенията, разработени в рамките на инициативата. ECAST си сътрудничи с CAST в САЩ и други важни инициативи за безопасност по света като COSCAP на ICAO, Инициативите за безопасност на EUROCONTROL, Инициативата за пистова безопасност на Фондацията за безопасност на полетите, Програмата на IATA за одит по безопасността на наземните операции (ISAGO) и британския Екип за безопасност на операциите по наземно обслужване (GHOST).

Приоритетите в дейността на ECAST бяха установени през 2007 г. въз основа на три критерия: значение за безопасността, покритие (степената, в която темите вече са обхванати с други инициативи и дейности за безопасност) и съображения, свързани с разходите и ползите на високо ниво. Трите най-важни теми, определени от комбинацията на тези критерии, бяха наземна безопасност, пистова безопасност и Системи за управление на безопасността (SMS).

Създадена през 2008 г., Работната група на ECAST по наземна безопасност разработи през 2009 г. (незадължителни) минимални стандартни концепции и програми за обучение на персонала по наземно обслужване и изследва ефекта на човешките фактори върху перонната безопасност (проучване, извършено от NLR за холандската САА). Междинните резултати бяха представени на две основни международни конференции: GHI 2009 и ACI 2009.

Пистовата безопасност беше адресирана индиректно чрез участие в Инициативата за пистова безопасност, ръководена от Фондацията за безопасност на полетите.

Относно SMS, през 2008 г. беше възложено на работна група да разработи (незадължителен) материал с най-добри практики, който да подпомага заинтересованите страни за спазване на стандартите на ICAO и бъдещите правила на EASA, отнасящи се до управлението на безопасността. Тази материал беше публикуван през април 2009 на уебсайта на ESSI и в SKYbrary. По отношение на оценката на риска (централна концепция за SMS), ECAST подкрепя методиката, разработена от Екипа за решения за управление на риска в авиокомпаниите (ARMS).

ECAST също така наблюдава изпълнението на плановете за действие, наследени от JSSI. Тези плановете се отнасят до намаляване на рисковете, произтичащи от произшествия при контролиран полет в терена (CFIT), подход и кацане, както и при загуба на контрол. Освен това, през 2009 г. ECAST започна подготвителна работа с оглед въвеждането в Европа на част от плановете за действие, разработени от CAST в САЩ по теми като товари, обледеняване, обслужване и системи, отлитане от погрешна писта, както и объркване и неразрешено навлизане на писта.

Едновременно с това, Екипът по анализ на безопасността на ECAST разработи нова методика за идентифициране на риска от произшествия, която може да се използва, наред с другото, за предефиниране през следващите години на списъка от приоритети на ECAST.

Напредъкът в работата на ECAST беше представен на две престижни международни конференции: EASS и IASS 2009.

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

7.6 ЕКИП ЗА БЕЗОПАСНОСТ НА ХЕЛИКОПТЕРИТЕ В ЕВРОПА (EHEST)

EHEST е хеликоптерният компонент на ESSI. Председателстван съвместно от EASA, Eurocopter и Европейския комитет на хеликоптерните оператори (ЕНОС), EHEST събира заедно производители на хеликоптери, оператори, регулаторни органи, асоциации на хеликоптери и пилоти, научноизследователски организации, разследващи произшествия органи, представители на авиацията с общо предназначение и някои военни оператори от цяла Европа. EHEST наброява над 50 организации-участнички, почти 30 от които участват в дейности за анализ и прилагане.

EHEST е също така европейският компонент на Международния екип за безопасност на хеликоптерите (IHST) — съвместно усилие на правителствата и индустрията, стартирало

през 2005 г. и насочено към 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 (екипът за анализи на EHEST) извърши анализ на 186 произшествия, за които са били публикувани окончателни доклади за разследванията от Бюрото за разследване на произшествия. Това представлява около 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 установи девет регионални екипа за анализ на различни места в Европа. След това регионалните анализи се консолидираха на европейско ниво. Тази инициатива е уникална в усилието си да провежда анализ на произшествията с хеликоптери, обхващащ цяла Европа. През април 2009 г. EHEST публикува предварителен доклад, представящ основните резултати от този анализ. Междинните резултати на база 303 произшествия бяха представени на IHSS в Монреал през октомври и на Третия симпозиум на EASA по роторни ВС в Кьолн през декември.

Трите най-важни области, идентифицирани в анализа, са „Преценка и действия на пилота“, „Управление и култура на безопасността“ и „Ориентация на пилота в обстановката“. Наблюдават се различни модели и сценарии на произшествията в търговския въздушен транспорт, специализираните въздушни дейности и авиацията с общо предназначение.

За разглеждане на тези високо приоритетни теми, към Европейския екип за прилагане на безопасността при хеликоптерите (екипът за прилагане на EHEST) бяха създадени три специализирани екипа — по операции и SMS, обучение и регулаторни въпроси. Резултатите от тяхната работа се очакват през 2010–2012, а на IHSS 2010 през октомври в Кашкаш, Португалия ще бъдат представени планове. Сътрудничеството с Международния екип за безопасност на хеликоптерите (IHSS) беше укрепено както на изпълнително, така и на техническо ниво.

За повече информация посетете www.easa.europa.eu/essi/ehestEN.html и www.ihst.org.

7.7 ЕКИП ЗА БЕЗОПАСНОСТ НА АВИАЦИЯТА С ОБЩО ПРЕНАЗНАЧЕНИЕ 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.

EGAST отговаря на нуждата от координирано усилие за подобряване на безопасността на GA в Европа. Председателстван съвместно от EASA, Европейската асоциация на търговската авиация (ЕВАА), Европейския съвет на авиоизложенията (ЕАС) и Европейския съвет за подкрепа на авиацията с общо предназначение (ЕСОГАС), EGAST надгражда върху съществуващите инициативи на национално ниво или в организациите за GA.

EGAST се състои от представители на асоциации, производители, регулаторни органи, авиоклубове, разследващи произшествия, изследователски организации и други заинтересовани страни в авиацията с общо предназначение. Екипът е организиран в три слоя, представляващи различни нива на участие: ниво 1 е основният екип, който ръководи инициативата. Той се състои от около 20 организации, отразяващи различните сектори на авиацията с общо предназначение. Ниво 2 се състои от около 60 организации, участващи в инициативата без ръководна роля, а ниво 3 на EGAST е цялата европейска GA общност.

EGAST се организира около три основни дейности: насърчаване на безопасността, събиране и анализ на данни и перспективна безопасност.

През 2009 г. EGAST публикува листовки и видеоматериали за повишаване на безопасността, посветени на темите „загуба на контрол“ и „избягване на сблъсък“, съвместно с френския Институт за подобряване на авиационната безопасност (IASA), и установи контакти с Екипа по безопасност на FAA (FAAST) в САЩ.

Извършена беше подготвителна работа по събирането на данни за авиопарка и експозицията, които са необходими за изчисляване на коефициенти на произшествията на европейско ниво. Съставена беше работна група по проактивна безопасност. През 2009 г. тази работна група разработи метод за идентифициране на нововъзникващи и бъдещи рискове за GA, базиран на методиката на Екипа за безопасност на бъдещата авиация (FAST), документирана в SKYbrary. Методиката беше приложена през 2010 г. за разработване на листовки за безопасност по избрани теми.

Освен тези три основни дейности, EGAST има също така интерес в изследванията. През 2009 г. екипът осъществи сътрудничество с Европейското авиационно партньорство в изследователската работа (EARPG) по два изследователски проекта, финансирани от EASA: „Концепция за безопасност — неизпадане в свредел“ и „Биогорива в GA — последствия за безопасността“.

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



Допълнение 1: Общи бележки 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 представи пълна картина с всички аспекти на безопасността на гражданското въздухоплаване 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. За тази цел бяха разработени нови подходи за по-добро проследяване на безопасността в този сегмент от авиационната система. Съответните 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 2010 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

AD	Директива за летателна годност: 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 на такива области като селско стопанство, строителство, фотография, картографиране, наблюдение и патрулиране, търсене и спасяване, или за реклама от въздуха.
АТМ	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 европейската инициатива. – <i>Commercial Aviation Safety Team</i> .
СИСТ	Екип за обща таксономия към CAST-ICAO
CNS	Комуникация, навигация и обзор
EASA	Европейска агенция за авиационна безопасност – <i>European Aviation Safety Agency</i>
ДЧ НА EASA	Държави-членки на Европейската агенция за авиационна безопасност. Това са 27-те държави-членки на Европейския съюз плюс Исландия, Лихтенщайн, Норвегия и Швейцария. – <i>European Aviation Safety Agency Member States</i>
ECAST	Екип за безопасност на търговската авиация в Европа – <i>European Commercial Aviation Safety Team</i>
ECR	Европейски централен регистър на събитията
EGAST	Екип за безопасност на авиацията с общо предназначение в Европа – <i>European General Aviation Safety Team</i>
ENEST	Екип за безопасност на хеликоптерите в Европа – <i>European Helicopter Safety Team</i>
EMS	Спешна медицинска помощ
ESSI	Европейска стратегическа инициатива за безопасност – <i>European Strategic Safety Initiative</i>
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. (Източник: Приложение 13 на ICAO)
АВИАЦИЯ С ОБЩО ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ (GA)	Операция на въздухоплавателно средство, различна от търговска въздушнотранспортна операция или специализирана авиационна дейност. авиационни дейности
ICAO	Международна организация за гражданска авиация
IHST	Международен екип за безопасност на хеликоптерите
ЛЕКО ВС	Въздухоплавателно средство с максимална сертифицирана излетна маса под 2 251 kg.
МТОМ	Максимална сертифицирана излетна маса
SAFA	Оценка на безопасността на чуждестранни ВС
ВЪЗДУШНА УСЛУГА ПО РАЗПИСАНИЕ	Въздушна услуга, открита 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.
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.

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 СИТТ. 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

- 11 ФИГУРА 2-1:** Общо смъртни случаи с пътници на 100 милиона пътнически мили, операции на търговския въздушен транспорт по разписание, с изключение на случаите на незаконна намеса
- 12 ФИГУРА 2-2:** Общ коефициент на произшествия, включващи смъртни случаи с пътници за 10 милиона полета, операции на търговския въздушен транспорт по разписание, с изключение на случаите на незаконна намеса
- 13 ФИГУРА 2-3:** Коефициент на произшествия с причинени жертви на 10 милиона полета по световни региони (2000–2009 г., пътнически и товарни полети по разписание)
- 16 ФИГУРА 3-1:** Произшествия с причинени жертви при търговския въздушен транспорт – самолети на оператори от ДЧ на EASA и трети страни
- 16 ФИГУРА 3-2:** Коефициент на произшествията с причинени жертви при пътнически операции по разписание – самолети от ДЧ на EASA и трети страни (произшествия с жертви на 10 милиона полета)
- 17 ФИГУРА 3-3:** Произшествия с причинени жертви по видове операции на търговския въздушен транспорт – самолети от трети страни
- 17 ФИГУРА 3-4:** Произшествия с причинени жертви по видове операции на търговския въздушен транспорт – самолети от ДЧ на EASA
- 19 ФИГУРА 3-5:** Категории произшествия с причинени жертви и без жертви – самолети, експлоатирани от авиокомпаниите регистрирани в ДЧ на EASA (2000-2009 г.)
- 19 ФИГУРА 3-6:** Годишен дял на четирите най-важни категории произшествия и категория CFIT – самолети, експлоатирани от авиокомпаниите регистрирани в ДЧ на EASA
- 21 ФИГУРА 3-7:** Произшествия с причинени жертви в търговския въздушен транспорт – хеликоптери на оператори от ДЧ на EASA и от трети страни
- 21 ФИГУРА 3-8:** Произшествия с причинени жертви по видове търговски въздушен транспорт – хеликоптери на оператори от ДЧ на EASA и от трети страни (2000–2009 г.)
- 22 ФИГУРА 3-9:** Категории произшествия с причинени жертви и без жертви – хеликоптери на оператори от ДЧ на EASA (2000–2009 г.)
- 25 ФИГУРА 4-1:** Произшествия с причинени жертви – самолети над 2 250 kg – регистрирани в държави-членки на EASA
- 26 ФИГУРА 4-2:** Произшествия с причинени жертви – хеликоптери над 2 250 kg – регистрирани в държави-членки на EASA
- 27 ФИГУРА 4-3:** Категории произшествия с причинени жертви и без жертви – авиация с общо предназначение, самолети над 2 250 kg – регистрирани в ДЧ на EASA (2000–2009 г.)
- 28 ФИГУРА 4-4:** Категории произшествия с причинени жертви и без жертви – специализирани авиационни дейности, самолети над 2 250 kg – регистрирани в държави-членки на EASA
- 29 ФИГУРА 4-5:** Бизнес авиация – произшествия с причинени жертви – ВС, регистрирани в ДЧ на EASA и в трети страни
- 33 ФИГУРА 5-1:** Произшествия с причинени жертви по видове операции – ВС под 2 250 kg, държави-членки на EASA, 2006–2009 г.
- 33 ФИГУРА 5-2:** Произшествия с жертви по категории ВС – ВС под 2250 kg, държави-членки на EASA, 2006-2009 г.
- 34 ФИГУРА 5-3:** ВС под 2250 kg, държави-членки на EASA, разпределение по категории произшествия през периода 2006–2009 г.
- 38 ФИГУРА 6-1:** Разпределение на събитията по години – ECR
- 38 ФИГУРА 6-2:** Разпределение по вид на операцията – ECR
- 39 ФИГУРА 6-3:** Разпределение по категория на ВС – ECR
- 39 ФИГУРА 6-4:** Разпределение според групата по маса – ECR
- 39 ФИГУРА 6-5:** Разпределение на събитията по тежест – ECR
- 40 ФИГУРА 6-6:** 10-те най-важни категории произшествия – ECR
- 40 ФИГУРА 6-7:** Разпределение по първо индивидуално събитие – ECR
- 41 ФИГУРА 6-8:** Категории произшествия с разбивка според групата по маса – ECR

Допълнение 3: Списък на фигурите и таблиците

А3-2: СПИСЪК НА ТАБЛИЦИТЕ

- 15 ТАБЛИЦА 3-1:** Общ брой произшествия и произшествия с причинени жертви за оператори, регистрирани в държави-членки на EASA (самолети)
- 20 ТАБЛИЦА 3-2:** Общ брой произшествия и произшествия с причинени жертви за оператори, регистрирани в държави-членки на EASA (хеликоптери)
- 26 ТАБЛИЦА 4-1:** Самолети над 2250 kg – общ брой произшествия, брой произшествия с жертви и брой жертви по вид ВС и операция – ВС регистрирани в ДЧ на EASA
- 32 ТАБЛИЦА 5-1:** Произшествия, произшествия с жертви и брой жертви. ВС под 2 250 kg, по години и категории ВС, държави-членки на EASA
- 37 ТАБЛИЦА 6-1:** Държави, интегриращи своите данни в ECR по азбучен ред – състояние към края на 2009 г.
- 46 ТАБЛИЦА 7-1:** Нормотворчески задачи на EASA, подредени по въздействие върху категорията на произшествието



Допълнение 4: Списък на произшествията с причинени жертви (2009)

Следващите таблици съдържат списък на
произшествията с причинени жертви през 2009 г. при
операции на търговския въздушен транспорт за
самолети с максимална сертифицирана излетна маса
над 2 250 kg.

ВС ЕКСПЛОАТИРАНИ ОТ ОПЕРАТОРИ ОТ ДЪРЖАВИ-ЧЛЕНКИ НА EASA

59

Дата	Държава на възникване	Тип на ВС	Тип на полета	Жертви на борда	Жертви на земята	Категории на произшествията
01/06/2009	Южен Атлантически океан	A330-200	Пътнически	228		UNK ⁸ : Неизвестно или неопределено

Бележка: ⁸ Категория на събитието „Неизвестно“ е присвоена, когато наличната информация е недостатъчна за категоризиране на произшествието или когато, според Групата за проучване на индикаторите за безопасност, има вероятност допълнителната информация от разследването да подсказва, че би следвало да се присвоят и други категории произшествия.

ВС ЕКСПЛОАТИРАНИ ОТ ОПЕРАТОРИ ОТ ТРЕТИ СТРАНИ

Дата	Държава на възникване	Тип на ВС	Тип на полета	Жертви на борда	Жертви на земята	Категории на произшествията
07/02/2009	Бразилия	110 BANDEIRANTE	Пътнически	24		SCF-PP: Отказ или неизправност на двигателя
12/02/2009	САЩ	DHC8	Пътнически	49	1	F-POST: Огън/дим (с последствия)
20/02/2009	Египет	AN-12	Полет за пребазиране/позициониране	5		LOC-I: Загуба на контрол - в полет F-NI: Огън/дим (без последствия) FUEL: Свързани с горивото UNK: Неизвестно или неопределено
25/02/2009	Нидерландия	737-800	Пътнически	9		LOC-I: Загуба на контрол - в полет SCF-NP: Отказ или неизправност на система или компонент, несвързани с двигател UNK: Неизвестно или неопределено

Дата	Държава на възникване	Тип на ВС	Тип на полета	Жертви на борда	Жертви на земята	Категории на произшествията
09/03/2009	Уганда	IL-76	Товарни	11		UNK: Неизвестно или неопределено
22/03/2009	САЩ	PC-12	Пътнически	14		UNK: Неизвестно или неопределено
23/03/2009	Япония	MD-11	Товарни	2		ARC: Анормален контакт с пистата F-POST: Огън/дим (с последствия) RE: Излизане от пистата WSTRW: Срез на вятъра или гръмотевична буря
02/04/2009	Филипини	BN-2A ISLANDER	Пътнически	7		UNK: Неизвестно или неопределено
09/04/2009	Индонезия	146-300	Товарни	6		CFIT: Контролиран полет в терена
17/04/2009	Индонезия	PC-6B TURBO-PORTER	Пътнически	11		UNK: Неизвестно или неопределено
17/04/2009	Венецуела	208 CARAVANI	Пътнически	1		SCF-PP: Отказ или неизправност на двигател
25/04/2009	САЩ	HARPOON/PV-2	Полет за пребазиране/позициониране	3		CFIT: Контролиран полет в терена
29/04/2009	Демократична република Конго	737-200	Полет за пребазиране/позициониране	7		UNK: Неизвестно или неопределено
30/04/2009	Руска Федерация	AN-2	Товарни	3		CFIT: Контролиран полет в терена
26/05/2009	Демократична република Конго	AN-26/AN-26B	Товарни	3		CFIT: Контролиран полет в терена
07/06/2009	Канада	BN-2A ISLANDER	Спешна медицинска помощ	1		UNK: Неизвестно или неопределено
29/06/2009	Индонезия	DHC6 TWIN OTTER	Пътнически	3		CFIT: Контролиран полет в терена UNK: Неизвестно или неопределено
30/06/2009	Коморски острови	A310	Пътнически	152		UNK: Неизвестно или неопределено
09/07/2009	Канада	PA-31P-350 (MOJAVE)	Товарни	2		UNK: Неизвестно или неопределено
15/07/2009	Ислямска република Иран	TU-154AM/TU-164	Пътнически	168		F-NI: Огън/дим (без последствия) UNK: Неизвестно или неопределено
24/07/2009	Ислямска република Иран	IL-62M/IL-62K	Пътнически	16		ARC: Анормален контакт с пистата RE: Излизане от пистата UNK: Неизвестно или неопределено
02/08/2009	Индонезия	DHC6-300	Пътнически	16		CFIT: Контролиран полет в терена UNK: Неизвестно или неопределено

Дата	Държава на възникване	Тип на ВС	Тип на полета	Жертви на борда	Жертви на земята	Категории на произшествията
04/08/2009	Тайланд	ATR 72-200	Пътнически	1		RE: Излизае от пистата ADRM: Летище UNK: Неизвестно или неопределено
11/08/2009	Папуа Нова Гвинея	DHC6 TWIN OTTER	Пътнически	13		UNK: Неизвестно или неопределено
26/08/2009	Демократична република Конго	AN-12	Товарни	6		UNK: Неизвестно или неопределено
24/09/2009	Южна Африка	BAE-4100 JETSREAM 41	Полет за пребазиране/позициониране	1		SCF-PP: Отказ или неизправност на двигател
17/10/2009	Филипини	DC-3 DAKOTA/C-47	Товарни	4		SCF-PP: Отказ или неизправност на двигател
21/10/2009	Обединени арабски емирства	707-300	Товарни	6		SCF-NP: Отказ или неизправност на система или компонент, несвързани с двигател UNK: Неизвестно или неопределено
22/10/2009	Нидерландия, Antillen	BN-2A ISLANDER	Пътнически	1		SCF-PP: Отказ или неизправност на двигател
06/11/2009	Канада	310	Въздушно такси	3		UNK: Неизвестно или неопределено
09/11/2009	Кения	1900	Товарни	2		UNK: Неизвестно или неопределено
12/11/2009	Руанда	REGIONAL JET SERIES 100/200	Пътнически	1		CCOL: Сблъсък със земята SCF-PP: Отказ или неизправност на двигател
15/11/2009	Намбия	208 CARAVAN I	Пътнически	3		RAMP: Наземно обслужване LOC-I: Загуба на контрол - в полет
28/11/2009	Китай	MD-11	Товарни	3		ARC: Аномален контакт с пистата F-POST: Огън/дим (с последствия) RE: Излизае от пистата
29/11/2009	Канада	DHC2 MK I BEAVER	Въздушно такси	6		UNK: Неизвестно или неопределено
09/12/2009	Канада	100 KING AIR	Пътнически	2		UNK: Неизвестно или неопределено
19/12/2009	Судан	748	Пътнически	1		RE: Излизае от пистата ADRM: Летище



ДЕКЛАРАЦИЯ ЗА ОГРАНИЧАВАНЕ НА ОТГОВОРНОСТТА

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

Преводът е извършен от Центъра за преводи към органите на Европейския съюз:
www.cdt.europa.eu.

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 претенции и искания, претърпени в резултат от неточни, недостатъчни или недействителни данни, или настъпили при или по повод използването, размножаването или показването 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 комуникации и външни връзки (communications@easa.europa.eu), като използвате дадената по-долу информация.

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 подкрепата на ICAO и NLR при провеждането на работата.

СНИМКИ

Корица: *Ray, fotolia* / Предна вътрешна корица: *Vasco Morao; Linda Philippens; Thomas Zimmer; Marina Zarate-Lopez; Banana Stock Ltd.; Banana Stock Ltd.; Vasco Morao; Rolls-Royce plc 2009; Vasco Morao*; Страница 6: *Banana Stock Ltd.* / Страница 8: *Marina Zarate-Lopez* / Страница 14: *Banana Stock Ltd.* / Страница 24: *INAER* / Страница 30: *Linda Philippens* / Страница 36: *Eurocopter* / Страница 42: *Marina Zarate-Lopez* / Задна вътрешна корица: *Thomas Zimmer*

ХУДОЖЕСТВЕНО ОФОРМЛЕНИЕ, ДИЗАЙН И ПЕЧАТ

Thomas Zimmer, Mittelstraße 12 – 14, 50672 Кьолн





EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY
ЕВРОПЕЙСКА АГЕНЦИЯ ЗА АВИАЦИОННА БЕЗОПАСНОСТ

ISBN 978-92-9210-051-3



9 789292 100513