

НАРЕДБА № 13 от 27.01.1999 г. за разследване на авиационни произшествия

Издадена от министъра на транспорта, обн., ДВ, бр. 12 от 12.02.1999 г., в сила от 1.03.1999 г., изм. и доп., бр. 83 от 24.09.2004 г., бр. 77 от 27.09.2005 г., бр. 4 от 16.01.2007 г., бр. 90 от 16.11.2012 г., бр. 6 от 22.01.2016 г., изм., бр. 12 от 11.02.2020 г., в сила от 1.02.2020 г.

Глава първа ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Чл. 1. (1) С тази наредба се определят условията и редът за разследване на авиационни произшествия и инциденти с граждански въздухоплавателни средства на територията на Република България, териториалните води и обслужваното въздушно пространство съгласно поетите от Република България международни ангажименти независимо от държавата на регистрация на въздухоплавателните средства (ВС).

(2) (Изм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.) Разследването във връзка с безопасността на авиационните произшествия и инциденти с граждански ВС, регламентирано с тази наредба, е независимо от съдебното разследване на такива събития.

(3) (Изм. - ДВ, бр. 4 от 2007 г., бр. 90 от 2012 г.) Единствената цел на разследването във връзка с безопасността на авиационни произшествия или инциденти е предотвратяването им в бъдеще. Установяване на степента на нечия вина или отговорност не е предмет на тази дейност. Докладването на случаи, застрашаващи безопасността на полетите, и препоръките за предотвратяване на авиационни произшествия в бъдеще не водят до презумпция за виновност или отговорност.

Чл. 2. (1) Наредбата се прилага във всички случаи на авиационни произшествия, сериозни инциденти и инциденти с граждански ВС на територията на Република България, териториалните води и обслужваното въздушно пространство съгласно поетите от Република България международни ангажименти независимо от държавата на регистрация на ВС.

(2) (Изм. - ДВ, бр. 83 от 2004 г., доп., бр. 4 от 2007 г., изм., бр. 90 от 2012 г., бр. 12 от 2020 г., в сила от 1.02.2020 г.) При произшествие с ВС, регистрирано в Република България, на чужда територия председателят на управителния съвет на Националния борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт (НБРПВВЖТ) изпраща упълномощен представител, а при необходимост - един или повече експерти към него, за участие в разследването в държавата на мястото на събитието, в случай че същата го разследва.

(3) (Доп. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.) Ако държавата на мястото на събитието с ВС, регистрирано в Република България, няма да извършва разследване, произшествието се разследва съгласно изискванията на Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010 г. относно разследването и предотвратяването на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване и за отмяна на Директива 94/56/ЕО (Регламент 996/2010) и тази наредба, при условие, че държавата на мястото на събитието делегира разследването на Република България.

(4) (Нова - ДВ, бр. 83 от 2004 г., доп., бр. 90 от 2012 г.) Когато ВС, регистрирано в Република България, претърпи произшествие или сериозен инцидент на чужда територия, разследването се извършва съгласно изискванията на Регламент 996/2010 и тази наредба.

(5) (Нова - ДВ, бр. 90 от 2012 г., изм., бр. 12 от 2020 г. , в сила от 1.02.2020 г.) При произшествие с чуждо ВС на чужда територия, при което български граждани са получили смъртоносни или тежки наранявания, председателят на управителния съвет на НБРПВВЖТ изпраща инспектор от НБРПВВЖТ, който има права съгласно Анекс 13 към Конвенцията за международното гражданско въздухоплаване. По искане от страна на държавата на мястото на събитието експертът може да участва при идентифицирането на жертвите, както и при срещите с оцелели български граждани.

Чл. 3. (1) (Предишен текст на чл. 3, изм. и доп. - ДВ, бр. 83 от 2004 г., бр. 4 от 2007 г., изм., бр. 90 от 2012 г., бр. 12 от 2020 г. , в сила от 1.02.2020 г.) Дейностите, свързани с предотвратяване на авиационни произшествия: организирането на разследване във връзка с безопасността на произшествия и сериозни инциденти с граждански ВС, събирането, анализът, съхранение и обмен на информацията за авиационната безопасност с превантивни цели, се осъществяват от НБРПВВЖТ.

(2) (Нова - ДВ, бр. 83 от 2004 г., изм., бр. 6 от 2016 г., бр. 12 от 2020 г. , в сила от 1.02.2020 г.) Дейността на борда по ал. 1 се организира, планира и ръководи от члена на управителния съвет на борда с компетентност за разследване на авиационни събития.

(3) (Нова - ДВ, бр. 4 от 2007 г., изм. и доп., бр. 90 от 2012 г., изм., бр. 12 от 2020 г. , в сила от 1.02.2020 г.) Инспекторите по разследване от НБРПВВЖТ, при изпълнение на служебните си задължения, пътуват безплатно с всички български граждански въздухоплавателни средства в страната и в чужбина по ред, определен от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

(4) (Нова - ДВ, бр. 4 от 2007 г., изм. и доп., бр. 90 от 2012 г., изм., бр. 12 от 2020 г. , в сила от 1.02.2020 г.) Инспекторите по разследване от НБРПВВЖТ се легитимират с инспекторска карта, издадена от председателя на управителния съвет на НБРПВВЖТ.

Глава втора

СЪХРАНЯВАНЕ НА ВЕЩЕСТВЕНИТЕ ДОКАЗАТЕЛСТВА

Чл. 4. (1) (Доп. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.) Веществените доказателства от авиационното произшествие или сериозен инцидент се съхраняват съгласно изискванията на чл. 13 от Регламент 996/2010, вкл. се запазват чрез фотографиране или по друг подходящ начин, от изземване, разваляне, загубване или унищожаване.

(2) (Изм. - ДВ, бр. 83 от 2004 г.) При авиационно произшествие:

1. (изм. и доп. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.) авиационният оператор или в случаите, когато такъв няма, собственикът на ВС, организира преместването на останките по ред и на място, указани от ръководителя на разследването във връзка с безопасността;

2. въздухоплавателното средство, останките от него, товарът, следите на терена и другите веществени доказателства се държат под охрана, включително при и след преместването им извън района на произшествието, за целите на разследването.

(3) При постъпило искане от държавата на регистрация или от държавата на авиационния оператор, чието ВС е претърпяло произшествие на територията на Република България, териториалните води и обслужваното въздушно пространство, ВС,

веществените доказателства, намиращи се в него, и всякакви други веществени доказателства се запазват без изменение до огледа им от упълномощен представител на тази страна(и), доколкото това е практически осъществимо и не пречи на разследването. Въздухоплавателното средство може да бъде преместено за спасяване на хора, животни, поща и ценности, за предпазването им от унищожение при пожар или по други причини, или премахване на опасност, или пречка за въздушната навигация, друг вид транспорт или хора.

(4) При постъпило искане от държавата на проектанта или държавата на производителя ВС не се премества от мястото на произшествието до огледа му от упълномощен представител на тази държава(и), доколкото това е практически осъществимо, не пречи на разследването и не задържа връщането на ВС в експлоатация, ако това е практически възможно.

(5) Въздухоплавателното средство, негови части и всичко намиращо се в него, които повече не са необходими за разследването, се предоставят на упълномощеното по съответния ред лице или лица от държавата на регистрацията или ако това е приложимо, от държавата на авиационния оператор, като им се предоставя достъп. В случай, когато ВС или негови части се намират в район, достъпът до който не може да бъде разрешен, те се изнасят на подходящо за това място.

(6) (Изм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.) Въздухоплавателното средство, останките от него, товарът, следите на терена и други веществени доказателства се освобождават от охрана от органите на досъдебното разследване след съгласуване с ръководителя на разследването във връзка с безопасността.

(7) (Изм. - ДВ, бр. 83 от 2004 г., бр. 90 от 2012 г.) Преместването на ВС, останките от него или неговия товар и вземането на проби от течности и следи от тях става със съгласие на ръководителя на разследването във връзка с безопасността освен в случаите, посочени в ал. 3.

(8) (Изм. - ДВ, бр. 83 от 2004 г., бр. 90 от 2012 г.) В случай на авиационно произшествие извън района на летището служителите на Министерство на вътрешните работи:

1. (изм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.) осигуряват привличането на медицинските органи към мястото на произшествието;
2. осъществяват защита на останките от пожар и по-нататъшни повреди;
3. установяват наличие на радиация и вземат необходимите мерки;
4. (изм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.) извършват охрана на ВС и останките;
5. вземат мерки за съхранение на трудно забележими и нетрайни доказателства, като лед, сажди и др., чрез фотографиране или други подходящи начини;
6. осигуряват информацията относно имената и адресите на всички свидетели, показанията на които могат да бъдат в полза на разследването.

(9) (Нова - ДВ, бр. 83 от 2004 г.) При авиационно произшествие или сериозен инцидент в района на летището ръководителят на летището прилага летищния план за аварийно-спасителни действия и отговаря за съхраняването на веществените доказателства до пристигане на комисията за разследване.

Глава трета

УВЕДОМЯВАНЕ ЗА ПРОИЗШЕСТВИЯ И ИНЦИДЕНТИ

Чл. 5. (1) (Изм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г., бр. 12 от 2020 г., в сила от 1.02.2020 г.) В случаите на произшествие или сериозен инцидент с гражданско ВС на територията на Република България, териториалните води и обслужваното въздушно пространство съгласно поетите от Република България международни ангажименти НБРПВВЖТ уведомява с минимално забавяне и чрез използване на най-удобното и бързо средство за връзка:

1. при произшествие с ВС, което не е регистрирано в Република България:

- а) държавата на регистрация;
- б) държавата на авиационния оператор;
- в) държавата на производителя;
- г) държавата на проектанта;

д) (доп. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.) Международната организация за гражданската авиация (ИКАО), ако максималната маса на ВС превишава 2250 кг или ВС е самолет с турбореактивни двигатели;

е) (нова - ДВ, бр. 83 от 2004 г., изм., бр. 90 от 2012 г.) Европейската комисия и Европейската агенция за авиационна безопасност;

2. (изм. - ДВ, бр. 83 от 2004 г., бр. 12 от 2020 г., в сила от 1.02.2020 г.) при произшествие или сериозен инцидент с ВС, регистрирано в Република България:

- а) държавата на авиационния оператор;
- б) държавата на производителя;
- в) държавата на проектанта;

г) (доп. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.) Международната организация за гражданска авиация (ИКАО), ако максималната излетна маса на ВС превишава 2250 kg или ВС е самолет с турбореактивни двигатели;

д) (изм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.) Европейската комисия и Европейската агенция за авиационна безопасност;

3. (отм. - ДВ, бр. 83 от 2004 г.).

(2) (Нова - ДВ, бр. 83 от 2004 г., изм., бр. 12 от 2020 г., в сила от 1.02.2020 г.) При произшествие или сериозен инцидент на чужда територия с ВС, регистрирани в Република България или на български авиационен оператор или проектирани или произведени в Република България, НБРПВВЖТ:

1. осигурява изпращането на наличната информация за екипажа и за ВС, информира държавата на мястото на събитието за участието на упълномощен представител в разследването, съобщава неговата фамилия, подробна информация за контакти и предполагаемата дата на пристигане, ако упълномощеният представител ще участва в разследването;

2. (изм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.) при поискване от държавата, провеждаща разследването, предоставя информация за всяка въздухоплавателна организация, чиято дейност пряко или косвено би могла да окаже влияние върху експлоатацията на ВС.

(3) (Нова - ДВ, бр. 83 от 2004 г., изм., бр. 12 от 2020 г., в сила от 1.02.2020 г.) Ако държавата на събитието не разполага с информация за сериозен инцидент с ВС, регистрирано в Република България или такова, експлоатирано от български авиационен оператор, НБРПВВЖТ изпраща уведомление за инцидента на държавата на проектанта, държавата на производителя и държавата на мястото на събитието.

Чл. 6. (1) Уведомлението по чл. 5 се съставя на един от работните езици на ИКАО с отчитане на езика на съответния получател, ако това не предизвиква прекалено забавяне, с

използване на достъпен език и съдържа следната информация, без да се задържа, ако има пропуски в нея:

1. съкращение ACCID - за обозначаване на авиационно произшествие, INCID - за обозначаване на сериозни инциденти;
2. производител, тип (модел), национални и регистрационни знаци, сериен номер на ВС;
3. наименование на собственика, авиационния оператор или наемателя на ВС;
4. (изм. - ДВ, бр. 83 от 2004 г., бр. 90 от 2012 г.) квалификация на командира на ВС и гражданство на членовете на екипажа и пътниците;
5. дата и час на произшествието или инцидента;
6. (доп. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.) последен пункт на излитане и планирания пункт на кацане;
7. местоположение на ВС спрямо подходящ географски ориентир, географски координати;
8. брой на членовете на екипажа и пътниците, за тези на борда и други поотделно - брой загинали и получили телесни повреди;
9. (изм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.) кратко описание на авиационното произшествие или сериозен инцидент и състоянието на ВС;
10. (изм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.) указание за обхвата на разследване или предложение за делегиране на правата за разследване на друга държава или организация за разследване;
11. (доп. - ДВ, бр. 83 от 2004 г.) физически характеристики на района на произшествието или сериозния инцидент и информация, свързана със затрудненията за достъп до него или особени изисквания, свързани с пребиваване на местопроизшествието;
12. (нова - ДВ, бр. 83 от 2004 г., изм., бр. 90 от 2012 г.) наименование на органа, изпращащ уведомлението, и информация за средствата за връзка по всяко време с ръководителя на разследването във връзка с безопасността;
13. (нова - ДВ, бр. 83 от 2004 г.) наличие и описание на опасни товари на борда на ВС.

(2) Информацията по ал. 1 не се задържа, ако има пропуски в нея.

(3) (Изм. – ДВ, бр. 12 от 2020 г. , в сила от 1.02.2020 г.) При непълна информация за авиационното произшествие или инцидент НБРПВВЖТ изпраща подробностите допълнително, когато това е възможно.

Чл. 7. (1) (Изм. - ДВ, бр. 83 от 2004 г., бр. 12 от 2020 г. , в сила от 1.02.2020 г.) При получаване на уведомление за авиационно произшествие или сериозен инцидент от друга държава НБРПВВЖТ потвърждава получаването на уведомлението.

(2) (Нова - ДВ, бр. 83 от 2004 г., доп., бр. 4 от 2007 г., изм., бр. 90 от 2012 г., бр. 12 от 2020 г. , в сила от 1.02.2020 г.) След получаване на уведомление за произшествие или сериозен инцидент с ВС, експлоатирано от български авиационен оператор, Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" (ГД "ГВА"), с минимално забавяне и използвайки най-подходящите и най-бързи средства за връзка, изпраща към държавата на мястото на събитието подробна информация за опасните товари на борда на ВС и уведомява НБРПВВЖТ за това.

(3) (Предишен текст на чл. 7 - ДВ, бр. 83 от 2004 г., изм., бр. 12 от 2020 г. , в сила от 1.02.2020 г.) При поискване от друга държава НБРПВВЖТ предоставя информация, отнасяща се за произшествие или инцидент с гражданско ВС, за службите или средствата, ползвани или достъпни за ползване от ВС, преди произшествието или инцидента.

Чл. 8. (1) (Доп. - ДВ, бр. 90 от 2012 г., изм., бр. 12 от 2020 г. , в сила от 1.02.2020 г.) В

случаите на произшествие или сериозен инцидент с гражданско ВС на територията на Република България, териториалните води и обслужваното въздушно пространство въздухоплавателните организации и всеки участник, съгласно чл. 2 на Регламент 996/2010 уведомяват незабавно Главната дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" и НБРПВВЖТ чрез използване на най-удобното и бързо средство за връзка.

(2) (Изм. – ДВ, бр. 12 от 2020 г. , в сила от 1.02.2020 г.) Главната дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" и НБРПВВЖТ взаимно си предоставят информация за всички случаи на произшествия, сериозни инциденти и инциденти с граждански ВС.

Чл. 9. (1) (Изм. - ДВ, бр. 83 от 2004 г., доп., бр. 77 от 2005 г., бр. 90 от 2012 г., изм., бр. 12 от 2020 г. , в сила от 1.02.2020 г.) За всяко произшествие, сериозен инцидент и инцидент с граждански ВС на територията на Република България, териториалните води и обслужваното въздушно пространство, независимо от уведомлението по чл. 8, ал. 1, се изпраща писмено съобщение не по-късно от 24 часа от настъпване на авиационното събитие в ГД "ГВА" и НБРПВВЖТ съгласно приложение № 1. След получаването на информацията за настъпило авиационно събитие НБРПВВЖТ го квалифицира в съответствие с § 3, т. 1, 2 и 3.

(2) (Изм. - ДВ, бр. 83 от 2004 г., доп., бр. 4 от 2007 г.) Съобщението по ал. 1 се изпраща от авиационния оператор, с чието ВС е настъпил инцидентът, сериозният инцидент или авиационното произшествие. Съобщението задължително съдържа информация за наличието и вида на опасен товар на борда на ВС.

(3) (Изм. - ДВ, бр. 83 от 2004 г., доп., бр. 90 от 2012 г.) Съобщението по ал. 1 се изпраща и от всички въздухоплавателни организации и участници съгласно чл. 2 на Регламент 996/2010, които имат информация за инцидента, сериозният инцидент или авиационното произшествие.

Глава четвърта РАЗСЛЕДВАНЕ

Раздел I

Произшествия и сериозни инциденти

Чл. 10. (1) (Изм. - ДВ, бр. 83 от 2004 г., бр. 90 от 2012 г., бр. 12 от 2020 г. , в сила от 1.02.2020 г.) Всяко произшествие или сериозен инцидент с гражданско ВС на територията на Република България, териториалните води и обслужваното въздушно пространство съгласно поетите от Република България международни ангажменти се разследва от комисия, назначена от председателя на управителния съвет на НБРПВВЖТ по предложение на члена на управителния съвет на НБРПВВЖТ с компетентност във въздушния транспорт. Такава комисия се назначава и в случай на възникване на авиационно произшествие или сериозен инцидент с ВС, регистрирано в Република България, над ничия територия или над територия на държава, която не е страна по Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване (ДВ, бр. 55 от 1994 г.) и няма да извършва разследване. Председателят на комисията е упълномощен по разследването.

(2) (Изм. - ДВ, бр. 83 от 2004 г., бр. 12 от 2020 г. , в сила от 1.02.2020 г.) До определяне на комисията по ал. 1 НБРПВВЖТ предприема действия по организацията и започване на разследването на авиационно произшествие или сериозен инцидент.

(3) (Отм., предишна ал. 2, изм. - ДВ, бр. 83 от 2004 г., доп., бр. 4 от 2007 г.) При разследване на произшествие или сериозен инцидент с гражданско ВС упълномощеният представител и експертите към него от държавата на регистрация, държавата на авиационния оператор, държавата на проектанта или държавата на производителя, има право да:

1. посещава мястото на авиационното произшествие;
2. оглежда останките;
3. получава информацията относно показанията на свидетелите и да предлага тематика на разпита;
4. има пълен достъп до веществените доказателства;
5. получи копие от документите по разследването;
6. участва в разчитането на записите от полетните записващи устройства;
7. участва в мероприятия, имащи отношение към разследването извън мястото на произшествието;
8. участва в съвещанията в хода на разследването, вкл. при анализа на информацията, формулирането на изводите, причините и препоръките по безопасността;
9. (изм. - ДВ, бр. 83 от 2004 г.) дава становища по разследването.

(4) (Нова - ДВ, бр. 83 от 2004 г.) При разследване на произшествие с гражданско ВС експерт от държавата, чиито граждани са загинали или получили сериозни наранявания, има право да:

1. посети мястото на произшествието;
2. (доп. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.) има достъп до съответна информация по разследването, която е одобрена за публично оповестяване и информация за хода на разследването от ръководителя на разследването във връзка с безопасността;
3. участва в разпознаването на жертвите;
4. участва при вземане на показания от оцелелите пътници, които са от неговата държава;
5. получи копие от окончателния доклад.

(5) (Нова - ДВ, бр. 83 от 2004 г., изм., бр. 90 от 2012 г.) Ако в хода на разследването възникне съмнение, че реализираното авиационно произшествие или сериозен инцидент е в резултат на акт на незаконна намеса, ръководителят на разследването във връзка с безопасността незабавно информира съответните държавни органи по сигурността.

(6) (Нова - ДВ, бр. 4 от 2007 г., изм., бр. 90 от 2012 г., бр. 12 от 2020 г., в сила от 1.02.2020 г.) В случай че държавата на регистрация и/или държавата на авиационния оператор не определят упълномощен представител, НБРПВВЖТ предлага на представители на авиационния оператор да вземат участие в разследването при условията и по реда, определени в ал. 3.

(7) (Нова - ДВ, бр. 4 от 2007 г., изм., бр. 90 от 2012 г., бр. 12 от 2020 г., в сила от 1.02.2020 г.) В случай че държавата на проектанта и/или държавата на производителя не определят упълномощен представител, НБРПВВЖТ предлага на представители на организацията, отговорна за проектирането и производството на ВС, да вземат участие в разследването при условията и по реда, определени в ал. 3.

(8) (Нова - ДВ, бр. 4 от 2007 г.) Всяка държава, която по искане на Република България е предоставила информация, оборудване, експерти или е взела участие в операции по търсене и спасяване или издирване на останки, има право да изпрати упълномощен представител с правата, определени в ал. 3.

Чл. 11. (1) Съставът на комисията по чл. 10 се определя в зависимост от характера и

тежестта на произшествието или инцидента.

(2) Не могат да бъдат членове на комисията за разследване лица:

1. които имат замесени роднини до трета степен в произшествието или инцидента;
2. които имат пряк или косвен интерес в собствеността и управлението на авиационния оператор, с чието ВС е станало произшествието или сериозният инцидент;
3. на които авиационният оператор, с чието ВС е станало произшествието, е работодател;
4. които отговарят функционално за летателната годност на ВС, летателната им експлоатация, поддръжката, лицензирането, обслужването на въздушното движение или функционирането на летището.

Чл. 12. (1) Информацията, получена при разследване на произшествия, сериозни инциденти или инциденти, не се използва за други цели освен за целите на разследването и предотвратяването на произшествия в бъдеще.

(2) (Изм. и доп. - ДВ, бр. 83 от 2004 г., изм., бр. 90 от 2012 г.) В окончателния доклад се включват само данни, които имат непосредствено отношение към анализа на произшествието или сериозния инцидент. Не се разпространява информацията, защитена съгласно чл. 14 от Регламент 996/2010 г.

(3) Материалите и информацията от техническото разследване на авиационно произшествие не могат да се използват като доказателства при съдебни дела.

Чл. 13. (1) (Изм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.) Ръководителят на разследването във връзка с безопасността и членовете на комисията имат правата по чл. 11 на Регламент 996/2010, както и право:

1. на незабавен достъп до:
 - а) (изм. - ДВ, бр. 83 от 2004 г.) мястото, където е станало произшествието, останките и всичко, намиращо се на борда на ВС по време на произшествието;
 - б) летищата, вкл. сградите и инсталациите;
 - в) всички места, използвани или свързани с производството, ремонта или поддържането на ВС и негови части;
 - г) сгради и инсталации, в които се намират служби на организациите за обслужване на въздушното движение, авиационни телекомуникации и радионавигационни средства, както и станциите за метеорологично обслужване;
 - д) самолетните хангари и писти;
 - е) съдържанието на полетните записващи устройства и всякакви други записи;
 - ж) всякаква свързана с произшествието информация или записи, притежавани от собственика, авиационния оператор, въздухоплавателните организации и Главната дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация";
 - з) резултатите от изследването или от тестове, направени върху проби взети от: телата на жертвите; лицата, участващи в експлоатацията на ВС;
2. (доп. - ДВ, бр. 83 от 2004 г., отм., бр. 90 от 2012 г.).

(2) С одобрение на министъра на отбраната правомощията по ал. 1, т. 1 се упражняват и по отношение на военни летища, които по силата на предназначението си или специално издадено за случая разрешение са на разположение и ползване от граждански ВС, както и по отношение на военни заводи или военни части, където има граждански ВС.

(3) (Изм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.) Ако бъде отказан достъп до което и да е от местата, посочени в ал. 1, ръководителят на разследването във връзка с безопасността получава такъв достъп със съдействието на полицията.

(4) (Нова - ДВ, бр. 83 от 2004 г., изм., бр. 90 от 2012 г.) Ръководителят на разследването във връзка с безопасността има право да разполага с останките на ВС, всички отнасящи се до разследването вещества и материали, включително и записите от бордните записващи устройства и записите от обслужване на въздушното движение с цел лицата, привлечени в разследването, незабавно да предприемат и извършат подробно изследване.

(5) (Нова - ДВ, бр. 4 от 2007 г., изм. и доп., бр. 90 от 2012 г., изм., бр. 12 от 2020 г., в сила от 1.02.2020 г.) При разследване на авиационно произшествие НБРПВВЖТ и комисията при необходимост взаимодейства с органите на Министерството на вътрешните работи, Министерството на отбраната, Прокуратурата на Република България и Министерството на здравеопазването.

Чл. 14. (Изм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.) В зависимост от характера на произшествието, обема и сложността на задачите и мястото на събитието за различните аспекти на разследването се организират групи под ръководството и координацията на ръководителя на разследването във връзка с безопасността, които могат да бъдат следните:

1. група по провеждане на полета (летателни въпроси) - подготвя информация за траекторията на полета на ВС непосредствено преди произшествието и прави анализ и оценка на подготовката на екипажа за полета. Тази група координира работата си с групите по човешките фактори, по полетните записващи устройства и по свидетелските показания и анализира всички въпроси, свързани с подготовката и хода на полета и дейността на екипажа в крайната фаза на полета по време и след произшествието. Към тях се отнасят:

- а) планиране на полета;
- б) предварителна и предполетна подготовка;
- в) приемане на ВС за полета;
- г) атмосферни условия и метеорологична информация;
- д) състояние на радиовръзките;
- е) аеронавигационно осигуряване;
- ж) обслужване на въздушното движение;
- з) междинни кацания (ако е имало такива), подготовка за повторен полет;
- и) извършени проверки на членовете на екипажа;
- й) (отм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.);
- к) (отм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.);
- л) (отм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.);

2. група по метеорологичните условия - събира и анализира всички метеорологични данни, които имат отношение към произшествието, вкл. бюлетините за фактическите метеорологични условия при земята и горното въздушно пространство, информация от екипажи, регистрираните метеорологични условия и прогнозите за времето, изготвени от съответните органи. Тази група координира работата си с групите по провеждане на полета, по обслужване на въздушното движение и по свидетелските показания;

3. група по обслужване на въздушното движение - анализира всички въпроси, свързани с обслужването на въздушното пространство, които имат връзка с произшествието, изучава оригиналите на записите, направени от съответните органи, вкл. наличните записи от екрани на радиолокационни станции и на радиотелефонната връзка, а също така дейността на ръководителите на полети и тяхната подготовка, установява състоянието на радиосвързочните, радионавигационните, светотехническите и другите средства за осигуряване на полета. При необходимост възстановява хода на полета въз

основа на информацията, предоставена от органите за обслужване на въздушното пространство. Тази група координира работата си с групите по провеждане на полета;

4. група по свидетелските показания - издирва, установява контакт и взема писмени показания от всички лица, вкл. оцелели пътници и членове на екипажа, които са видели, чули или биха могли да знаят за маршрута на полета и метеорологичните условия по време на произшествието;

5. (изм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.) група по полетните записващи устройства - определя местонахождението и съхранява записите от полетните записващи устройства и чрез ръководителя на разследването във връзка с безопасността извършва разчитане на записите от тях. За привеждане в работно състояние и работа с полетните записващи устройства се използват само квалифициран, лицензиран персонал и лицензирано оборудване;

6. група по конструкцията на ВС - изследва ВС и системите му за управление, определя местоположението на отломките от него и идентифицира секциите, компонентите и частите, както и вида и качеството на използваното гориво. В случай на необходимост определя процеса на разрушаване чрез реконструкция на ВС от неговите отломки в подходящи условия. Тази група координира работата си с групите по провеждане на полета, по силовата установка и по системите на ВС;

7. група по силовата установка - изследва двигателите и системите, свързани с тяхната работа и управление, наличието и интензивността на пожар в силовата установка, както и вида и качеството на използваното гориво. Тази група координира работата си с групите по провеждане на полета и по конструкцията на ВС;

8. група по системите на ВС - извършва детайлно изследване на всички системи и техните компоненти, определя състоянието и експлоатационната им годност, а също така и положението на органите за управление и превключвателите и информацията, получавана от екипажа от индикаторите. Тази група координира работата си с групите по провеждане на полета и по конструкцията на ВС;

9. (изм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.) група по отчетните документи на поддържането на летателната годност на ВС - определя на базата на всички нормативни и отчетни документи как е извършвано техническото обслужване на ВС, установява наработките на ВС, двигателите и компонентите, вкл. след капитален ремонт, наличието на неизправности, които биха могли да имат отношение към произшествието, а също така изучава информацията от намерените бордни документи. Тази група координира работата си с групите по провеждане на полета и по конструкцията на ВС, а чрез ръководителя на разследването във връзка с безопасността може да се иска съдействие от държавата на регистрация, държавата на проектанта и на производителя;

10. (доп. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.) група по човешките фактори - на тази група се възлагат авиационно- медицинските аспекти на разследването, а също и тези, свързани с получените телесни повреди при удара в земята. Разглежда въпросите, свързани с възможната загуба на работоспособност, общото физическо и психично състояние на членовете на екипажа, и факторите от околната среда, които биха могли да повлияят на екипажа, както и анамнеза на членовете на екипажа, вкл. всякакви скорошни заболявания, психологически фактори и почивка на членовете на екипажа и тяхната дейност в продължение на 24 часа преди произшествието. Групата извършва разпознаване и определяне на местонахождението по време на произшествието, получените телесни повреди и патологоанатомично изследване на членовете на екипажа и техните действия по време на удара в земята. Тази група изследва и възможното въздействие на психологични

фактори върху пътниците, способстващи произшествието. Групата получава всички медицински сведения, вкл. от аутопсията на пътниците и членовете на екипажа, които биха били полезни при техническото разследване. Групата разглежда проблемите на евакуацията и оцеляването, свързани с конструкцията на ВС (в аспектите на инженерната психология), които имат отношение към причините на произшествието, телесните повреди, получени от членовете на екипажа и пътниците, а също съответствието на ВС на изискванията за безопасност. Групата координира дейността си с тези по провеждане на полета, по свидетелските показания и по конструкцията на ВС;

11. група по евакуацията, търсенето, спасяването и пожарогасенето - разследва обстоятелствата при евакуацията, търсенето и спасяването, а също така дейността на противопожарните служби. Това се разпространява и върху качеството, функционирането и използването на съответното оборудване. Тази група координира работата си с групите по свидетелските показания, по конструкцията и по човешките фактори.

Чл. 15. (Изм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.) Ръководителят на разследването във връзка с безопасността и членовете на комисията имат правата по чл. 11 на Регламент 996/2010, както и право:

1. (изм. - ДВ, бр. 83 от 2004 г.) получава информация за полетните записващи устройства, като използва услугите на сертифицирана лаборатория; когато няма на разположение съответните средства за разчитане на записите, се използват възможностите за разчитане на сертифицирана лаборатория на друга държава, с изключение на държавата производител и държавата - проектант на ВС; когато полетните записващи устройства са повредени по време на произшествието и е необходимо да се използват специални технически средства за възстановяване и анализ на данните, иска съдействието на специализирана лаборатория, включително и в чужбина; при разчитане на данните от полетните записващи устройства може да привлеча експерти в тази област от държавата на производителя и държавата на оператора;

2. привлича за нуждите на разследването съветници и експерти и възлага експертизи;

3. (нова - ДВ, бр. 83 от 2004 г., изм., бр. 90 от 2012 г.) на който и да е етап от разследването, ръководителят на разследването във връзка с безопасността предлага писмено незабавни мерки за безопасност на авиационните власти, включително и на тези в други държави, ако в хода на разследването е установено, че това е наложително за безопасността на полетите.

Чл. 16. (1) Ако след завършване на разследването се установят важни, но неразгледани факти, отнасящи се до произшествието, разследването се възобновява.

(2) Когато е проведено разследване на произшествие по искане на друга държава, за възобновяване на разследването се иска нейното съгласие.

Раздел II

Инциденти

Чл. 17. (1) (Изм. - ДВ, бр. 83 от 2004 г.) ГД "ГВА" разследва инциденти с ВС в страната или разпорежда разследването да се извърши от въздушния превозвач, авиационния оператор, летищната администрация или ръководството на въздушното движение, имащи отношение към инцидента.

(2) (Изм. - ДВ, бр. 83 от 2004 г.) Всеки инцидент се разследва от въздухоплавателната организация в срок 7 дни от настъпването му.

(3) (Отм. - ДВ, бр. 4 от 2007 г.).

(4) (Изм. - ДВ, бр. 4 от 2007 г., бр. 90 от 2012 г., бр. 12 от 2020 г. , в сила от 1.02.2020 г.) За всеки инцидент въздухоплавателните организации, на които е разпоредено разследването по ал. 1, изпращат в НБРПВВЖТ и ГД "ГВА" доклад по образец съгласно приложение № 4, като се включва само информацията, имаща отношение към конкретния инцидент и въздухоплавателна организация. Когато разследването на инцидент се извършва от ГД "ГВА", тя изпраща доклад от разследването в НБРПВВЖТ.

(5) Всички въздухоплавателни организации водят дневник за инциденти по образец съгласно приложение № 6.

(6) (Изм. и доп. - ДВ, бр. 90 от 2012 г., изм., бр. 12 от 2020 г. , в сила от 1.02.2020 г.) За разследване на инциденти с граждански ВС председателят на управителния съвет на НБРПВВЖТ по негова преценка може да назначи комисия по реда на чл. 10, когато в инцидента е участвало лице от ръководния персонал на съответната въздухоплавателна организация или от ГД "ГВА".

Глава пета

ДОКЛАДИ

Чл. 18. (1) В зависимост от характера на разследваното авиационно произшествие или сериозен инцидент се изготвят предварителен, информационен и окончателен доклад.

(2) При поискване от друга държава към информационния доклад може да се предоставя допълнителна информация.

(3) (Изм. и доп. - ДВ, бр. 83 от 2004 г., бр. 90 от 2012 г.) За всяко произшествие с гражданско ВС на територията на Република България, териториалните води и обслужваното въздушно пространство ръководителят на разследването във връзка с безопасността изготвя предварителен доклад по система EССAIRS. Докладът се изпраща с въздушна поща или факс или в електронен формат в срок 30 дни от момента на авиационното произшествие, ако до този момент не е бил изпратен информационен доклад. В случаите, непосредствено свързани с безопасността на полетите, предварителният доклад се изпраща веднага след получаване на сведенията по най-бързия и удобен начин, като:

1. при произшествия и сериозни инциденти с ВС с максимална маса 2250 кг и повече се изпраща на:

- а) държавата на регистрация;
- б) държавата на авиационния оператор;
- в) държавата на проектанта;
- г) държавата на производителя;
- д) държавата, предоставила съответна информация, основно оборудване или експерти, и
- е) международната организация за гражданска авиация;

2. при произшествия и сериозни инциденти с ВС с максимална маса под 2250 кг се изпраща на:

- а) държавата на регистрация;
- б) държавата на авиационния оператор;
- в) държавата на проектанта;
- г) държавата на производителя, и
- д) държавите, предоставили съответна информация, основно оборудване или експерти.

(4) (Изм. - ДВ, бр. 83 от 2004 г., бр. 90 от 2012 г.) За всяко разследвано авиационно произшествие с гражданско ВС с максимална излетна маса над 2250 kg и за всеки разследван сериозен инцидент с гражданско ВС с излетна маса над 5700 kg ръководителят на разследването във връзка с безопасността изготвя информационен доклад по система EССAIRS. Докладът се изпраща при първа възможност след разследването на Международната организация за гражданска авиация в кодиран вид. Авиационните събития, свързани с УВД, се докладват на Евроконтрол (Eurocontrol) в съответствие с приложения № 1а и № 2а.

(5) В случаи на разследване на инциденти с ВС с максимална маса над 5700 кг, при които са установени обстоятелства, представляващи интерес и за други държави, се изпраща информационен доклад за инцидента на Международната организация за гражданска авиация.

Чл. 19. (1) (Изм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.) За всяко разследвано произшествие или сериозен инцидент с гражданско ВС ръководителят на разследването във връзка с безопасността изготвя окончателен доклад по образец съгласно приложение № 4 на един от работните езици на Международната организация за гражданска авиация.

(2) (Изм. - ДВ, бр. 83 от 2004 г., бр. 90 от 2012 г.) Ръководителят на разследването във връзка с безопасността изпраща проекта на окончателния доклад до държавата, поискала разследването, и до всички държави, взели участие в разследването, с предложение за становище по доклада. Проектът на окончателния доклад се изпраща за становище и на:

1. държавата на регистрация;
2. държавата на авиационния оператор;
3. държавата на проектанта;
4. държавата на производителя;
5. (Нова - ДВ, бр. 90 от 2012 г.) Европейската агенция за авиационна безопасност.

(3) (Изм. - ДВ, бр. 83 от 2004 г., бр. 90 от 2012 г.) В случай, когато ръководителят на разследването във връзка с безопасността получи становище в срок 60 дни от датата на съпроводителното писмо, той може да отрази съществените забележки или да ги приложи към окончателния доклад. В тези случаи, когато ръководителят на разследването във връзка с безопасността не получи становище в продължение на 60 дни от датата на съпроводителното писмо, той публикува окончателния доклад.

(4) (Предишна ал. 2 - ДВ, бр. 83 от 2004 г.) Окончателният доклад от разследването на авиационно произшествие или сериозен инцидент се изпраща незабавно на:

1. държавата, поискала разследването;
2. държавата на регистрация;
3. държавата на авиационния оператор;
4. държавата на проектанта;
5. държавата на производителя;
6. (изм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.) всички държави, чиито граждани са загинали или са получили тежки наранявания;
7. държавите, предоставили съответна информация, основно оборудване или експерти;
8. Международната организация за гражданска авиация при произшествия с ВС с максимална маса над 5700 кг;
9. (нова - ДВ, бр. 83 от 2004 г., изм., бр. 90 от 2012 г.) Европейската комисия и Европейската агенция за авиационна безопасност.

(5) (Предишна ал. 4 - ДВ, бр. 83 от 2004 г.) Не се публикуват и не се допускат до разпространение проекти за доклади, части от такива доклади и каквито и да са други документи, получени в хода на разследване на произшествие или инцидент, провеждано от друга държава без официално съгласие от тази държава, с изключение на случаите, когато държавата, провеждаща разследването, вече е публикувала или огласила съдържанието на тези документи.

(6) (Нова - ДВ, бр. 4 от 2007 г.) Окончателният доклад се публикува в рамките на 12 месеца от датата на реализиране на авиационното произшествие или сериозния инцидент. В случай че разследването не е завършило по обективни причини и не е възможно публикуване на окончателен доклад в рамките на една година от датата на реализирането на авиационното произшествие или сериозния инцидент, председателят на комисията по разследването изготвя междинен доклад. Междинният доклад съдържа информация за хода на разследването и за предлаганите към момента мерки за безопасност.

(7) (Нова - ДВ, бр. 83 от 2004 г., предишна ал. 6, доп., бр. 4 от 2007 г., изм., бр. 90 от 2012 г.) Всички организации и/или лица, до които са изпратени препоръки за безопасност, предприемат действия съгласно чл. 18 от Регламент 996/2010.

Глава шеста

ДОКЛАДВАНЕ, СЪБИРАНЕ, СЪХРАНЕНИЕ, ЗАЩИТА И РАЗПРОСТРАНЕНИЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТТА НА ПОЛЕТИТЕ И ПРЕДОТВРАТЯВАНЕ НА АВИАЦИОННИ ПРОИЗШЕСТВИЯ (Загл. изм. - ДВ, бр. 4 от 2007 г.)

Чл. 20. (1) (Доп. - ДВ, бр. 4 от 2007 г., изм. и доп., бр. 90 от 2012 г., изм., бр. 6 от 2016 г.) Докладването, събирането, съхранението, защитата, анализът и разпространението на информация за безопасността на полетите се извършват в съответствие с изискванията на Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 г. за докладване, анализ и последващи действия във връзка със събития в гражданското въздухоплаване, за изменение на Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Директива 2003/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на регламенти (ЕО) № 1321/2007 и (ЕО) № 1330/2007 на Комисията (Регламент (ЕС) № 376/2014 г.) (обн., ОВ L 122, 24/04/2014).

(2) (Нова – ДВ, бр. 6 от 2016 г., изм., бр. 12 от 2020 г. , в сила от 1.02.2020 г.) Националният борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт поддържа задължителна и доброволна система за докладване на авиационни събития, застрашаващи безопасността на полетите, води и съхранява документацията от извършените разследвания, поддържа информационна система с база данни от авиационни произшествия, сериозни инциденти, инциденти и случаи, застрашаващи безопасността на полетите, периодично анализира базата данни и поддържа информационна система за препоръки за безопасност.

(3) (Изм. - ДВ, бр. 83 от 2004 г., предишна ал. 2, изм., бр. 6 от 2016 г.) Лицата, подали доклади по системата за доброволно докладване на рискове и опасности в гражданската

авиация, се ползват с анонимност.

Чл. 21. (Доп. - ДВ, бр. 83 от 2004 г., изм., бр. 4 от 2007 г., бр. 90 от 2012 г.) Въздухоплавателните организации прилагат собствена система за управление на безопасността, одобрена от главния директор на ГД "ГВА", и прилагат собствена програма за предотвратяване на произшествия и безопасност на полетите.

Чл. 22. (Изм. - ДВ, бр. 4 от 2007 г.) (1) (Изм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г., доп., бр. 6 от 2016 г., изм., бр. 12 от 2020 г., в сила от 1.02.2020 г.) Въздухоплавателните организации и собствениците на въздухоплавателни средства докладват в ГД "ГВА" и НБРПВВЖТ за всички авиационни произшествия, сериозни инциденти, инциденти и случаи, застрашаващи безопасността на полетите, посочени в приложения № 1 – 5 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1018 на Комисията от 29 юни 2015 г. за установяване на списък с класификация на събитията в гражданското въздухоплаване, които трябва задължително да бъдат докладвани в съответствие с Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета (обн., ОВ L 163, 30/06/2015).

(2) (Доп. – ДВ, бр. 6 от 2016 г.) Докладите се изготвят за всички случаи, които излагат на опасност или които, ако не бъдат отстранени, биха могли да изложат на опасност ВС, пътуващите в него или което и да било друго лице, съгласно изисквания, посочени в списъка на изискванията, приложими за схемите за задължително и доброволно докладване на събития, съдържащ се в Приложение № 1 на Регламент (ЕС) 376/2014.

(3) (Изм. – ДВ, бр. 6 от 2016 г.) Всяко от събитията, посочени в ал. 1, задължително се докладва от следните лица:

1. (изм. – ДВ, бр. 6 от 2016 г.) служители на авиационен оператор или командир на ВС или когато той не е в състояние да докладва за събитието – всеки друг член на екипажа, който е след него по командната верига на въздухоплавателното средство, за който държавата осигурява надзор по безопасността на експлоатацията;

2. проектант, конструкторско бюро, производител, извършващи проектиране, производство, поддръжка или модифициране на ВС с газотурбинен двигател или друго ВС на авиационен оператор, или всяко друго оборудване или част от него, намиращи се под надзора на държавата;

3. които подписват сертификат за преглед по поддръжката или за допускане до експлоатация, отнасящи се до ВС с газотурбинен двигател или друго ВС на авиационен оператор, или всяко друго оборудване или част от него, намиращи се под надзора на държавата;

4. ръководител на полети или служител на доставчика на аеронавигационно обслужване, отговорен за полетната информация;

5. ръководител на летищен оператор;

6. изпълняващи функции по инсталиране, модификация, поддръжка, ремонт, основен ремонт, полетна проверка или инспекция на аеронавигационните съоръжения, за които държавата носи отговорност;

7. изпълняващи функции, свързани с натоварване или разтоварване, противообледенителни операции и буксиране, на летище.

(4) (Изм. и доп. - ДВ, бр. 90 от 2012 г., изм., бр. 6 от 2016 г., бр. 12 от 2020 г., в сила от 1.02.2020 г.) Събирането, оценката, обработването и съхраняването на базата данни за случаите, които са докладвани в съответствие с ал. 2 и 3, се осъществява от ГД "ГВА" и НБРПВВЖТ. В обща база данни ГД "ГВА" въвежда данните, посочени в приложения № 1 – 5 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1018 на Комисията от 29 юни 2015 г. за

установяване на списък с класификация на събитията в гражданското въздухоплаване, които трябва задължително да бъдат докладвани в съответствие с Регламент (ЕС) № 376/2014 на Европейския парламент и на Съвета, а НБРПВВЖТ въвежда данните за реализираните авиационни произшествия, сериозни инциденти и инциденти. За целта се използва съвместим с изискванията на Европейската агенция по безопасност на авиацията (EASA) софтуер (ECCAIRS).

(5) (Изм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г., бр. 12 от 2020 г., в сила от 1.02.2020 г.) Обменът на информация от базата данни в съответствие с ал. 4 с компетентните органи от страните - членки на ЕС, се осъществява от НБРПВВЖТ. Националният борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт уведомява органа за събиране, оценка, обработване и съхранение на базата данни за авиационни събития на страната членка, където събитието е реализирано или където ВС е вписано, или където ВС е произведено, или където е издадено свидетелството за авиационен оператор.

(6) (Доп. - ДВ, бр. 6 от 2016 г., изм., бр. 12 от 2020 г., в сила от 1.02.2020 г.) Националният борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт осигурява достъп на всеки субект, на който е възложено регулиране на безопасността на гражданското въздухоплаване или разследване на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване в рамките на Общността, до случаите, събрани или обменени в съответствие с ал. 4 и 5. Националният борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт ограничава разпространяването на информация до степен, която е необходима за целите на ползвателя, за да се осигури съответната поверителност на тази информация. Заинтересованите страни, посочени в списъка по Приложение № 2 от Регламент (ЕС) 376/2014, могат да получават информация от Европейския централен регистър въз основа на искане по образец, съдържащ се в Приложение № 3 на Регламент (ЕС) 376/2014.

(7) (Изм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г., бр. 12 от 2020 г., в сила от 1.02.2020 г.) Запазването на анонимността е задължително при разработване на годишния анализ и информационните бюлетени по безопасността на полетите от НБРПВВЖТ.

(8) Защитата на информацията, получена в съответствие с ал. 5 и 6, се осигурява в съответствие с изискванията на националното законодателство.

(9) Независимо от вида или класификацията на събитието имената и адресите на отделните лица не се записват в базата данни, посочена в ал. 4.

Чл. 23. (1) (Изм. и доп. - ДВ, бр. 83 от 2004 г.) Всички въздухоплавателни организации периодично изготвят анализи за състоянието на безопасността на полетите и набелязаните мерки за подобряването ѝ по методика, разработена от ГД "ГВА". Доставчикът на аеронавигационно обслужване изготвя своите анализи в съответствие с изискванията на Евроконтрол.

(2) Периодичността на анализа се определя от съответната организация в съответствие със спецификата на дейността, но не по-рядко от два пъти годишно.

(3) (Доп. - ДВ, бр. 83 от 2004 г., изм., бр. 4 от 2007 г., бр. 12 от 2020 г., в сила от 1.02.2020 г.) Съответната организация изпраща заверен екземпляр от анализа в НБРПВВЖТ и в ГД "ГВА", не по-късно от 15 работни дни след съответния отчетен период.

(4) (Нова - ДВ, бр. 83 от 2004 г., изм., бр. 90 от 2012 г., бр. 12 от 2020 г., в сила от 1.02.2020 г.) ГД "ГВА" изпраща в Евроконтрол годишен доклад за безопасността на въздухоплаването съгласно изискванията на Европейската организация за безопасност на въздухоплаването.

Глава седма **(Нова - ДВ, бр. 83 от 2004 г.)** **ФИНАНСИРАНЕ НА РАЗСЛЕДВАНЕТО**

Чл. 24. (Изм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г., бр. 12 от 2020 г., в сила от 1.02.2020 г.) Разходите по разследването във връзка с безопасността, включително за транспортиране, съхраняване на останки на въздухоплавателни средства, претърпели авиационно произшествие, извършване на лабораторни изследвания, експертизи и дешифриране на носителите на полетна информация, включително и в чужбина, свързани с разкриване на причините за авиационното произшествие или сериозния инцидент, са за сметка на НБРПВВЖТ.

Чл. 25. (Изм и доп. - ДВ, бр. 90 от 2012 г., изм., бр. 12 от 2020 г., в сила от 1.02.2020 г.) Националният борд за разследване на произшествията във въздушния, водния и железопътния транспорт осигурява необходимото оборудване за разследване и средства за полево сезонно работно облекло и индивидуална защита за лицата, участващи в разследването на авиационното произшествие.

Чл. 26. (Изм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г., бр. 12 от 2020 г., в сила от 1.02.2020 г.) Националният борд за разследване на произшествията във въздушния, водния и железопътния транспорт осигурява необходимите средства за повишаване на професионалната квалификация на НБРПВВЖТ.

Чл. 27. (Изм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г., бр. 12 от 2020 г., в сила от 1.02.2020 г.) Когато в комисията по разследване на авиационно произшествие, сериозен инцидент или инцидент са включени външни експерти, разходите за командировка и сключените с тях граждански договори са за сметка на НБРПВВЖТ.

ДОПЪЛНИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

§ 1. (Отм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.)

§ 2. Въздухоплавателното средство се смята за безследно изчезнало, когато официалното издирване е прекратено и не е установено местонахождението на останките.

§ 3. По смисъла на тази наредба:

1. (изм. и доп. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.) "авиационно произшествие" е събитие, свързано с експлоатацията на ВС, което, в случай на пилотирано въздухоплавателно средство, е настъпило от момента на качване на борда на някое лице с намерение да извърши полет до момента, когато всички хора са напуснали ВС, или в случай на безпилотно въздухоплавателно средство - във времето от момента, когато въздухоплавателното средство е готово да потегли с цел да извърши полет, до момента, когато то спре окончателно в края на полета и основната система за задвижване бъде изключена, в течение на което:

а) (изм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.) дадено лице е получило смъртоносно или тежко нараняване в резултат на: пребиваване на борда на ВС или директен контакт с някоя част от самолета, вкл. с отделени от него такива, или директно излагане на реактивната струя, освен в случаите, когато нараняванията са настъпили поради естествени причини, извършено е самонараняване или нараняване от други лица или когато нараняванията са настъпили от пътници без билет, скрили се на места, които обичайно не се използват от екипажа или пътниците; или

б) (изм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.) въздухоплавателното средство е получило повреда или нарушение на конструкцията, при които е настъпило нарушение в здравината на конструкцията или влошаване на техническите или летателните характеристики на въздухоплавателното средство, което обикновено би изисквало голям ремонт или замяна на засегнатия компонент, с изключение на случаите на отказ или повреда на двигател, когато е повреден само един двигател (включително неговите обтекатели или спомагателни агрегати), или са повредени само въздушните витла, краищата на крилото, антените, сондите, лопатките, гумите, спирачните устройства, колелата, обтекателите, панелите, створките на колесника, предните стъкла, обшивката на въздухоплавателното средство (като например малки вдлъбнатини или пробойни) или при леки повреди на лопатите на носещия винт, колесника и тези вследствие на градушка или сблъскване с птица (включително пробойни в обтекателя на радиолокатора); или

в) въздухоплавателното средство е изчезнало безследно или се е оказало на такова място, където достъпът до него е абсолютно невъзможен;

2. (изм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.) "сериозен инцидент" е инцидент, свързан с експлоатацията на въздухоплавателно средство, обстоятелствата във връзка с който сочат, че е имало голяма вероятност да настъпи произшествие, който в случай на пилотирано въздухоплавателно средство е настъпил във времето от момента, когато едно лице се качва на борда на въздухоплавателното средство с намерение да лети, до момента, когато всички такива лица са напуснали борда на въздухоплавателното средство, или в случай на безпилотно въздухоплавателно средство - във времето от момента, когато въздухоплавателното средство е готово да потегли с цел да се извърши полет, до момента, когато то спре окончателно в края на полета и основната система за задвижване бъде изключена;

3. (изм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.) "инцидент" е събитие, освен произшествие, свързано с експлоатацията на ВС, което влияе или би могло да повлияе върху безопасността на експлоатацията;

4. (изм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.) "полетно записващо устройство" е всеки тип записващо устройство, монтирано на борда на ВС с цел улесняване на разследването във връзка с безопасността на авиационно произшествие или инцидент;

5. "държава на производителя" е държавата, която има юрисдикция по отношение организацията и отговорността за окончателното сглобяване на ВС;

6. "държава на проектанта" е държавата, която има юрисдикция по отношение организацията и отговорността за конструирането на типа ВС;

7. "държава на мястото на събитието" е държавата, на чиято територия е настъпило произшествието или инцидентът;

8. "държава на регистрация" е държавата, в чийто регистър е вписано ВС;

9. "държава на авиационния оператор" е държавата, в която е издаден лицензът на авиационния оператор;

10. (изм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.) "предварителен доклад" е съобщение, предназначено за незабавно разпространение на сведения, получени в началните етапи на разследването;

11. "максимална маса" е максималната сертифицирана маса на ВС;

12. "причина" е действие, бездействие, обстоятелство, условие или тяхното съчетание, които са довели до авиационно произшествие или инцидент;

13. (изм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.) "разследване във връзка с безопасността" е процедура, провеждана от органа по чл. 10, ал. 1 с цел предотвратяване на произшествия и инциденти, която включва събиране и анализ на информация, достигане до заключения,

включително установяване на причината/причините и/или факторите, допринесли за произшествието или инцидента, и по целесъобразност изготвяне на препоръки за безопасност;

14. (изм. и доп. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.) "препоръки за безопасност" са предложения на разследващия произшествието пълномощен орган, направени на основание информацията, получена при разследването във връзка с безопасността или други източници, като изследвания във връзка с безопасността, с цел предотвратяване на авиационни произшествия и инциденти;

15. (изм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.) "тежко нараняване" е нараняване, което е претърпяно от участник в произшествие и което има някоя от следните последици:

а) хоспитализация за повече от 48 часа, започнала в рамките на седем дни от датата на получаване на нараняването;

б) счупване на кост (с изключение на прости счупвания на пръсти на ръцете, на краката или на носа);

в) разкъсвания, причиняващи силни кръвоизливи или увреждане на нерв, мускул или сухожилие;

г) нараняване на вътрешен орган;

д) изгаряния от втора или трета степен или каквото и да е изгаряне на повече от 5 на сто от телесната повърхност;

е) доказано излагане на заразни вещества или вредна радиация;

16. "съветник" е лице, назначено по силата на притежаване на съответна квалификация да оказва помощ на упълномощения представител;

17. (изм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.) "ръководител на разследването" е лице, на което въз основа на квалификацията му е възложено да отговаря за организацията, провеждането и контрола на разследване във връзка с безопасността;

18. "упълномощен представител" е лице, назначено по силата на съответна квалификация за участие в разследване, провеждано от друга държава;

19. (изм. и доп. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.) "въздухоплавателни организации" са всички лицензирани авиационни оператори, летищни администрации, летищни оператори, оператори на летищни дейности, лицензирани организации за техническо обслужване и ремонт на авиационна техника и доставчиците на аеронавигационно обслужване;

20. (нова - ДВ, бр. 83 от 2004 г., изм., бр. 90 от 2012 г.) "смъртоносно нараняване" означава нараняване, което е претърпяно от лице при произшествие и е довело до неговата смърт в рамките на 30 дни от датата на произшествието;

21. (нова - ДВ, бр. 4 от 2007 г., изм., бр. 90 от 2012 г.) "случаи, застрашаващи безопасността на полетите" са експлоатационно прекъсване, дефект, грешка или друго необичайно обстоятелство, което влияе или може да окаже влияние на безопасността на полетите и в резултат на което не е възникнало произшествие или сериозен инцидент;

22. (нова - ДВ, бр. 4 от 2007 г.) "запазване на анонимността" е премахването от направените доклади на всички лични данни на лицето, което докладва, както и технически детайли, които могат да доведат до неговата идентификация или тази на трети страни, имащи отношение към информацията;

23. (нова - ДВ, бр. 90 от 2012 г.) "система ECCAIRS" е единна европейска система за събиране, съхранение, анализ и обмен на информация за авиационни събития на базата на единния софтуер ECCAIRS на Европейския съюз.

§ 4. (Отм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.).

§ 5. Списък на примерите за сериозни инциденти с граждански ВС е даден в

приложение № 7.

§ 6. (Отм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.).

§ 7. (Изм. - ДВ, бр. 77 от 2005 г., бр. 90 от 2012 г., бр. 12 от 2020 г., в сила от 1.02.2020 г.) Председателят на управителния съвет на НБРПВВЖТ утвърждава методика за дейностите по разследване на авиационни събития и определя с указание помещенията, екипировката, оборудването и материалите, необходими за дейностите по разследване на авиационни произшествия и предотвратяването им.

§ 8. (Изм. и доп. - ДВ, бр. 83 от 2004 г., изм., бр. 90 от 2012 г.) Всички въздухоплавателни организации прилагат собствена инструкция за разследване на инциденти, съставена по методика, разработена от ГД "ГВА".

§ 9. (Отм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.).

§ 10. (Изм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.) Информацията от полетните записващи устройства може да се използва от авиационния оператор по реда на Регламент (ЕО) № 859/2008 на Комисията от 20 август 2008 г. за изменение на Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета по отношение на общите технически изисквания и административни процедури, приложими към търговските превози със самолет (ОВ L 254, 20/09/2008, стр. 1 - 238).

§ 11. (Изм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.) На екипажа на ВС или ръководителите на полети, имащи отношение към реализирано авиационно произшествие или сериозен инцидент, се осигурява минимум 72 часа почивка след него без оглед на други съображения.

ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

§ 12. (Изм. - ДВ, бр. 83 от 2004 г.) Тази наредба се издава на основание чл. 142, ал. 4 от Закона за гражданското въздухоплаване (обн., ДВ, бр. 94 от 1972 г.; изм., бр. 30 от 1990 г.; изм. и доп., бр. 16 от 1997 г. и бр. 85 от 1998 г.) и Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване (ДВ, бр. 55 от 1994 г.) и влиза в сила от 1 март 1999 г.

§ 13. До въвеждане със заповед на правила и класификатори по § 9 от допълнителните разпоредби авиационните оператори могат да използват за кодиране на докладите за инциденти Документ 9156-AN/900 на Международната организация за гражданска авиация.

§ 14. (Нов - ДВ, бр. 4 от 2007 г., отм., бр. 12 от 2020 г., в сила от 1.02.2020 г.).

§ 15. (Нов - ДВ, бр. 4 от 2007 г., отм., бр. 12 от 2020 г., в сила от 1.02.2020 г.).

ЗАКЛЮЧИТЕЛНА РАЗПОРЕДБА

към Наредбата за изменение и допълнение на Наредба № 13 от 1999 г.

за разследване на авиационни произшествия

(ДВ, бр. 83 от 2004 г.)

§ 25. Навсякъде в наредбата думите "Министерство на транспорта и Министерството на транспорта" се заменят с "Министерство на транспорта и съобщенията и Министерството на транспорта и съобщенията", думите "министърът на транспорта и министъра на транспорта" се заменят съответно с "министърът на транспорта и съобщенията и министъра на транспорта и съобщенията", думите "Гражданска въздухоплавателна администрация" се заменят с думите "Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация", думите "специализирано звено по чл. 3" се заменят със "специализирано звено за разследване на авиационни събития" и думите "летищно предприятие" се заменят с "летищен оператор".

НАРЕДБА

за изменение и допълнение на Наредба № 13 от 1999 г.
за разследване на авиационни произшествия
(ДВ, бр. 4 от 2007 г.)

.....
§ 15. Навсякъде в наредбата думите "Министерство на транспорта и съобщенията" и "Министерството на транспорта и съобщенията" се заменят съответно с "Министерство на транспорта" и "Министерството на транспорта", думите "министърът на транспорта и съобщенията" и "министъра на транспорта и съобщенията" се заменят съответно с "министърът на транспорта" и "министъра на транспорта", думите "ДП "РВД" се заменят с "доставчика на аеронавигационно обслужване".

ДОПЪЛНИТЕЛНА РАЗПОРЕДБА

.....
към Наредбата за изменение и допълнение на Наредба № 13 от 1999 г.
за разследване на авиационни произшествия
(ДВ, бр. 90 от 2012 г.)

§ 28. Навсякъде в наредбата думите "Министерство/то на транспорта" се заменят съответно с "Министерство/то на транспорта, информационните технологии и съобщенията", думите "министъра/ът на транспорта" - съответно с "министъра/ът на транспорта, информационните технологии и съобщенията", а абревиатурата "СЗРАС" със "специализираното звено по чл. 3".

Приложение № 1

към чл. 9, ал. 1

(Изм. - ДВ, бр. 83 от 2004 г.)

Съобщение за авиационно събитие

Въздухоплавателна организация

(наименование)

Регистрационен номер на съобщението

Дата, час и място на авиационното събитие

Въздухоплавателно средство

(тип и регистрационен знак)

Полет

(номер и вид на полета, пунктове на излитане и кацане или местоположения
на самолета на земя)

Командир на полета или отговорно лице

(име, фамилия)

Кратко описание на авиационното събитие

Дата, час

Изпратил съобщението

(длъжност, фамилия)

Средство за връзка

(номер на телефон, факс, телекс)

Подпис

Приложение № 1а

към чл. 5, ал. 1, т. 1,
буква "е" и т. 2, буква "д"
(Ново - ДВ, бр. 83 от 2004 г.,
отм., бр. 90 от 2012 г.)

Приложение № 2

към чл. 18, ал. 3
(Отм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.)

Приложение № 2а

към чл. 5, ал. 1,
буква "е" и т. 2, буква "д"
(Ново - ДВ, бр. 83 от 2004 г.,
отм., бр. 90 от 2012 г.)

Приложение № 3

към чл. 18, ал. 4
(Отм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.)

Приложение № 3а

към чл. 23, ал. 4
(Ново - ДВ, бр. 83 от 2004 г.,
отм., бр. 90 от 2012 г.)

Приложение № 4

към чл. 19, ал. 1
(Изм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.)

Окончателен доклад от разследване на произшествие или инцидент

(Загл. изм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.)

1 Форма - докладът съдържа следните части:

1.1. заглавна част, съдържаща наименованието на оператора; производител, модел, национални и регистрационни знаци на ВС; място и дата на произшествието или инцидента;

1.2. въведение, даващо информация относно: уведомяването на националните и

чуждестранните власти за произшествието или инцидента; пълномощния орган, провел разследването, и упълномощения представител; органа, съставил доклада, и датата на публикуване, и завършващо с кратко изложение на обстоятелствата, довели до произшествието;

1.3. основна част, състояща се от следните раздели:

1.3.1. фактическа информация;

1.3.2. анализ;

1.3.3. заключение;

1.3.4. препоръки за безопасност;

1.3.5. допълнения - включват се според необходимостта.

Отсъствието на информация по отношение на някой пункт от определен раздел на доклада се отбелязва изрично в този раздел.

2 Фактическа информация:

2.1. история на полета - кратко описание, съдържащо:

2.1.1. номер на полета, вид на полета, последен пункт на излитане, времето на излитане и планиран пункт за кацане;

2.1.2. подготовката за полета, описание на полета и събитията, довели до авиационното произшествие, вкл. възстановяването на траекторията на полета, ако е възможно;

2.1.3. местоположение (координати, превисение), време на произшествието (с указание на отчитането - местно или UTC), време от денонощието;

2.2. Телесни повреди - дадени с числа в следната таблица:

Телесни повреди	Екипаж	Пътници	Други лица
Смъртен изход			
Сериозни			

Незначителни/отсъстват			
------------------------	--	--	--

- 2.3. повреди на ВС - кратко описание на повредите, получени от ВС по време на произшествието (разрушено, значително повредено, незначително повредено, няма);
- 2.4. други повреди - кратко описание на повредите, нанесени върху други освен въздухоплавателното средство;
- 2.5. сведения за персонала:
- 2.5. информация за всеки член от летателния състав на екипажа, включваща:
 1. възраст, свидетелство за правоспособност, квалификационни отметки, извършени проверки, летателен опит (общ и на типа ВС) и информация за работното време и почивките;
 - 2.5. кратка информация за квалификацията и опита на кабинния състав на екипажа;
 - 2.5. Съответна информация за друг персонал, например персонала на РВД, служби за техническо обслужване, летище и др., когато това е необходимо;
- 2.6. сведения за ВС:
- 2.6. информация за летателната годност на ВС - включват се всички неизправности, известни преди и възникнали по време на полета, ако имат отношение към произшествието;
 - 2.6. кратки сведения за техническите характеристики и дали положението на центъра на масата се е намирало в определените граници на етапа на полета, когато е настъпило произшествието. Ако допуските не са спазени и това има отношение към произшествието, дават се подробни сведения;
 - 2.6. информация за използваното гориво и неговото състояние;
- 2.7. метеорологична информация:
- 2.7. сведения за метеорологичните условия по време на произшествието, вкл.
 1. прогнозите за времето и фактическите условия, а също наличната за екипажа метеорологична информация;
 - 2.7. условията на естествена осветеност по време на произшествието;

- 2.8. навигационни средства - информация за наличните аеронавигационни средства, вкл. тези за кацане, като ILS, MLS, NDB, VOR, PAR, визуални наземни средства и т. н., и сведения за тяхната работа и ефективност по време на произшествието;
- 2.9. свързки - информация за подвижните и фиксираните средства за авиационни свързки, тяхната работа и ефективност;
- 2.10 летища - сведения за летището, неговото оборудване и състояние или за зоната на излитане или кацане, когато произшествието не е на летище;
- 2.11 полетни записващи устройства - разположение на полетните записващи устройства на ВС, тяхното състояние след откриването им и получената с тяхна помощ информация;
- 2.12 сведения за удара и отломките - общи сведения за мястото на произшествието и характера на разпръскване на отломките; за откритите технически откази или неизправни агрегати. Подробностите за местоположението и състоянието на различните отломки се дават, ако ВС се е разрушило преди удара;
- 2.13 медицински и патологични сведения - описание на резултатите от проведените изследвания и установените факти. Медицинските сведения за екипажа се дават в т. 2.5.1;
- 2.14 пожар - в случай на пожар се дават сведения за характера на събитието и използваните противопожарни средства и тяхната ефективност;
- 2.15 фактори на оцеляването - кратко описание на процеса на търсене, евакуация и спасяване, местонахождението на екипажа и пътниците във връзка с получените телесни повреди, повреди на такива елементи от ВС, като седалки, възли за закрепване, предпазни колани;
- 2.16 изпитания и изследвания - описание на резултатите от проведените изпитания и изследвания;
- 2.17 информация за организациите и административната дейност, имаща отношение към експлоатацията на ВС - например организации на оператора, РВД, летища, метеорологична служба, а също така и регламентиращия пълномощен орган. Включват се сведения за организационната структура и функции, разполагаемите ресурси, икономическо състояние, административна политика и практика и нормативните рамки;
- 2.18 допълнителна информация - съответна информация, която не е била включена в подраздели 2.1-2.18;
- 2.19 полезни или ефективни методи за разследване, ако са използвани такива. Дава се кратка обосновка и получените резултати по подраздели 2.1-2.18.

3 Анализ - анализира се при необходимост фактичката информация, изложена в раздел 2, от гледна точка на съставените заключения и установяване на причините.

4 Заключение - изброяват се обстоятелствата и причините, установени в хода на разследването. Включват се както непосредствените причини, така и по-малко очевидните системни фактори.

5 Препоръки за осигуряване на безопасност - ако е необходимо, се излагат препоръки, направени с цел предотвратяване на авиационни произшествия и всички взети за целта мерки.

6 Допълнения - включва се, когато това е уместно, съответната допълнителна информация, необходима за разбиране на доклада.

Приложение № 4а

към § 8 от допълнителните разпоредби
(Ново - ДВ, бр. 83 от 2004 г.,
отм., бр. 90 от 2012 г.)

Приложение № 5

към чл. 17, ал. 4
(Изм. и доп. - ДВ, бр. 83 от 2004 г.,
отм., бр. 90 от 2012 г.)

Приложение № 5а

към § 8 от допълнителните разпоредби
(Ново - ДВ, бр. 83 от 2004 г.,
отм., бр. 90 от 2012 г.)

Приложение № 6

към чл. 17, ал. 5

Наименование на въздухоплавателната организация

Дневник

за инциденти

заведен на . . . /завършен на

Рег. №, дата и час	Рег. знак и тип на ВС, фамилия КВС, РП или отговорно лице	№ на рейса, пунктове на излитане и кацане или местоположение на ВС и вид на обслужване	Кратко описание и обстоятелства	Последствия	Разследване, № на заповедта и упълномощен

Приложение № 7

към § 5 от допълнителните разпоредби
(Изм. - ДВ, бр. 83 от 2004 г.,
изм. и доп., бр. 90 от 2012 г.)

Списък на примери за сериозни инциденти с граждански въздухоплавателни средства

1. (Доп. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.) Опасно сближение, което налага незабавна маневра за предотвратяване на сблъскване или небезопасна ситуация или когато е било необходимо предприемането на такава маневра.
2. Полет, при който едва е избегнато съприкосновение с терена.
3. (Изм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.) Затворена или заета писта, или пътека за рулиране (с изключение на разрешена експлоатация на хеликоптери) или писта, за която не е дадено разрешение от органа за управление на въздушното движение.
4. (Изм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.) Излитане от затворена или заета писта, или пътека за рулиране (с изключение на разрешена експлоатация на хеликоптери) или писта, за която не е дадено разрешение от органа за управление на въздушното движение.
5. (Изм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.) Кацане или опит за кацане на затворена или заета писта или пътека за рулиране (с изключение на разрешена експлоатация на хеликоптери) или писта, за която не е дадено разрешение от органа за управление на въздушното движение.
6. Неспособност за достигане на изискваните характеристики по време на разбег или на началния участък на набора на височина.
7. (Изм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.) Пожар и/или поява на дим в кабината на екипажа, пътническия салон, товарните отсеци или пожар на двигател, включително и пожари, потушени с бордни противопожарни средства.
8. Ситуация, наложила аварийно използване на кислород от екипажа.
9. Случаи на разрушения на конструкцията или двигател на ВС, които не се класифицират като авиационно произшествие.
10. Нарушено функциониране на една или повече системи на ВС, което влияе върху безопасната му експлоатация.
11. Случай на загуба на работоспособност на член от летателния персонал на екипажа.
12. (Изм. - ДВ, бр. 90 от 2012 г.) Ситуации, свързани с количеството гориво или неговото разпределение на борда на ВС, които изискват обявяването на аварийна ситуация от командира, като недостатъчно количество гориво, изчерпване на горивото, липса на гориво или неспособност да се използва цялото използваемо гориво на борда на ВС.
13. Инциденти при излитане и кацане - инциденти като недолитане или излизане от пистата.

14. Откази на системи, попадане в зони на опасни метеорологични и природни явления, излизане извън пределите на допустимите летателни ограничения или други ситуации, които създават затруднения в управлението на ВС.
15. Отказ на повече от една система в резервирани системи, задължителни за управлението или навигацията.
16. Отказ на повече от един двигател на многодвигателно ВС.
17. Нарушена минимална вертикална и/или хоризонтална сепарация.
18. Невъзможност да се осигури безопасно обслужване на въздушното движение в един или повече сектора.
19. (Нова - ДВ, бр. 90 от 2012 г.) Неразрешено излизане на ПИК със степен на риск А, като категоризацията на събитието се извършва в съответствие с Документ 9870 на Международната организация за гражданска авиация.
20. (Нова - ДВ, бр. 90 от 2012 г.) Освобождаване на товар на външно окачване или на всеки друг товар, носен външно на ВС, независимо дали е извършено като принудителна или аварийна мярка.
21. (Нова - ДВ, бр. 90 от 2012 г.) Сблъсквания, които не представляват авиационни произшествия.

Приложение № 8

към чл. 22, ал. 3

(Ново - ДВ, бр. 4 от 2007 г.,
отм., бр. 6 от 2016 г.)