

## **ПОРЯДОК РАСЧЕТА КОЭФФИЦИЕНТА РИСКА ПО НАРУШЕНИЯМ, ВЫЯВЛЕННЫМ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ ИНСПЕКТИРОВАНИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ НА АЭРОДРОМАХ И ПРИНИМАЕМЫМ МЕРАМ ДЛЯ ИХ УСТРАНЕНИЯ**

В соответствии с требованиями Государственной программы обеспечения безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации, утвержденной Распоряжением Правительства Российской Федерации от 06.05.2008 г. № 641-р Руководством по управлению безопасностью полетов ИКАО (Doc. 9859) коэффициент риска является одним из статистических параметров, характеризующих уровень обеспечения безопасности полетов в авиакомпаниях.

Коэффициент риска представляет собой средневзвешенную оценку количества и степени влияния несоответствий, выявленных при проведении инспектирования воздушных судов на аэродромах, на обеспечение безопасности полетов.

Коэффициент риска для каждого эксплуатанта рассчитывается по формуле:

$$(0,25 \times C1 + C2 + 2 \times C3) / I$$

Где:

C1 – количество выявленных замечаний по первой категории несоответствия за рассматриваемый период;

C2 – количество выявленных замечаний по второй категории несоответствия за рассматриваемый период;

C3 – количество выявленных замечаний по третьей категории несоответствия за рассматриваемый период;

I – количество инспекций воздушных судов эксплуатанта за рассматриваемый период.

Для эксплуатантов Российской Федерации устанавливается предупредительный уровень среднемесячного коэффициента риска – 2,00.

В случае, если коэффициент риска какого-либо эксплуатанта воздушного транспорта достигает этого значения, усиливается контроль за воздушными судами этого эксплуатанта.

Для эксплуатантов Российской Федерации устанавливается предельный уровень среднемесячного коэффициента риска – 2,50.

В случае, если коэффициент риска какого-либо эксплуатанта воздушного транспорта достигает этого значения, в отношении него должен быть рассмотрен вопрос о введении предупредительных мер для обеспечения

приемлемого уровня безопасности полетов, включая введение ограничений на регионы полетов, полеты типов (экземпляров) воздушных судов и/или о внеочередном инспектировании его базовых объектов в области обеспечения безопасности полетов.

При проведении анализа деятельности эксплуатантов, превысивших предельный уровень коэффициента риска, особое внимание должно быть обращено на повторяемость одних и тех же недостатков.

Повторяющиеся несоответствия свидетельствует об отсутствии у эксплуатанта воздушного транспорта эффективных системы менеджмента качества и системы управления безопасностью полетов, не способных устранять обнаруженные замечания в отношении всего парка эксплуатируемых воздушных судов.