**УТВЕРЖДАЮ**

**Генеральный директор**

**ФКП «Аэропорты Камчатки»**

**\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ А.Ю. Журавлёв**

**«\_\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2016 г.**

“Система добровольных сообщений по безопасности полетов

ФКП «Аэропорты Камчатки».

1. Введение

Настоящая процедура является внутренним нормативным ФКП «Аэропорты Камчатки» (далее – Предприятие) и описывает структуру, механизм и основные принципы функционирования Системы добровольных сообщений по безопасности

полетов (СДС БП).

Действие настоящего документа распространяется на весь персонал Предприятия.

Целями СДС БП являются:

- содействие оперативному сбору, накоплению и систематизации информации о

фактических или потенциальных опасностях и недостатках в обеспечении безопасности полетов (БП) в Предприятии, которые не всегда фиксируются в рамках систем обязательного представления данных;

- идентификация и анализ рисков в области БП, информация о которых содержится в добровольных сообщениях по безопасности полетов (далее – ДС);

- разработка мер по воздействию на риски для БП, выявленные из ДС;

- оперативное информирование руководства ФКП «Аэропорты Камчатки» об идентифицированных рисках в области БП.

В зависимости от формы предоставления ДС СДС БП Предприятия может функционировать как конфиденциальная система предоставления данных и/или некарательная система сообщений по БП.

2 Общие положения.

При разработке использовались и учитывались положения документов:

ICAO Doc 9859 AN/474 Safety Management Manual.

3 Основные термины:

Вина – психическое отношение лица к своему действию (противоправному поведению) и его результату, правовое содержание которого составляет желание или нежелание наступления противоправного результата, возможность или невозможность предвидения этого результата и возможность или невозможность его избежать.

Примечание. Формами вины считаются умысел и неосторожность, т.е. лицо, не исполнившее обязательства либо исполнившее его ненадлежащим образом, отвечает при наличии вины (умысла или неосторожности), кроме случаев, когда законом или договором предусмотрены иные основания ответственности. В уголовном праве вина – это психическое отношение лица к совершаемому общественно опасному действию или бездействию и его последствиям, выражающееся в форме умысла или неосторожности. В административном праве вина – это элемент субъективной стороны состава административного правонарушения, она определяется как психическое отношение субъекта к противоправному действию или бездействию и его последствиям. В обоих случаях различают две формы вины - умысел и неосторожность. В рамках умысла выделяется прямой и косвенный умысел, в рамках неосторожности – преступное легкомыслие и преступная небрежность. Выделяют также преступления с двойной (смешанной) формой вины.

Заявитель – сотрудник или участник производственной деятельности Предприятия выявивший опасность или недостатки в обеспечении БП и подавший ДС с описанием данного факта.

Ответственность – обязанность человека выполнить необходимое и обеспечить нужный результат, та или иная расплата за невыполнение должного.

Отправление правосудия — принятие итогового решения о виновности или невиновности обвиняемого.

Ошибка – непреднамеренный поступок, оказавший влияние на БП; нарушение является умышленным действием.

Умысел – форма вины, при которой лицо, совершившее нарушение, осознает общественно опасный характер своего действия, предвидит его последствия и стремится их вызвать или сознательно допускает их наступление.

Конфиденциальная система представления данных – система, призванная не допустить установление личности представившего данные лица.

Примечание. Конфиденциальность обычно достигается за счет обезличивания сведений, и любая информация, устанавливающая личность представившего данные лица, известна только "кураторам" для того чтобы принять дополнительные меры или "заполнить пустоты" в событии(ях), о котором(ых) получено сообщение.

4 Принципы функционирования системы добровольных сообщений по безопасности полетов.

Для обеспечения успешного функционирования СДС БП гарантируется рассмотрение всех поступающих ДС, а также реализуются следующие основные принципы:

- конфиденциальность ДС;

- отказ от применения наказания;

- стимулирование и поддержание авторитета ДС;

- информирование заявителей и персонала Предприятия о результатах работы СДС БП;

4.1 Конфиденциальность информации.

Поскольку целью СДС БП является выявление опасностей и недостатков в обеспечении БП, без цели установления чьей-либо вины и ответственности, то в рамках СДС БП реализована конфиденциальная система представления данных, предусматривающая конфиденциальность ДС и защиту источников информации.

Полученные в СДС БП персональные данные и сведения о частной жизни, затрагивающие честь и достоинство сотрудника или способные причинить вред его законным интересам, не передаются, кому бы то ни было без добровольного согласия этого сотрудника, за исключением случаев, установленных федеральными законами Российской Федерации (далее – РФ).

Полученная информация может быть использована для целей дисциплинарного,

гражданского, административного и уголовного разбирательства только в случаях и в порядке, установленном законодательством РФ.

4.2 Отказ от применения наказания.

ФКП «Аэропорты Камчатки» приветствует своевременные ДС об отклонениях в работе и анализирует их без предвзятости, умысла и обвинения в халатности.

СДС БП не ставит своей целью вмешательство в процесс надлежащего отправления

правосудия и призвана обеспечивать приемлемый баланс между необходимостью получения и защиты информации о проблемах в обеспечении безопасности полетов (далее – БП) в целях повышения уровня БП в Предприятии и необходимостью надлежащего отправления правосудия.

Предприятие гарантирует не применять дисциплинарных мер по отношению к любому сотруднику, сообщившему об опасности или недостатке в обеспечении БП, за исключением тех случаев, когда обстоятельства обоснованно свидетельствуют о том, что указанные факты могли быть обусловлены халатностью или преднамеренным нарушением правил или процедур.

Принцип отказа от применения наказания к лицу, добровольно сообщившему о

фактических неумышленных нарушениях (ошибках) установленных требований по обеспечению БП со своей стороны, не применяется в отношении лица, представившего сообщение позднее 72 часов с момента обнаружения факта нарушения установленных требований обеспечения БП или представившего ДС анонимно.

4.3 Стимулирование и поддержание авторитета добровольных сообщений по

безопасности полетов.

Высокий уровень авторитета ДС является одним из ключевых факторов, обеспечивающих результативное и эффективное функционирование СДС БП.

Поддержание (повышение) авторитета ДС возлагается на руководителей структурных подразделений Предприятия, которым для результативного и эффективного решения этой задачи рекомендуется:

- содействовать добровольному представлению информации о событиях, которые могут оказать отрицательное влияние на БП;

- принимать меры для уменьшения последствий выявленных опасностей и недостатков в области обеспечения БП;

- поощрять наиболее активных и конструктивных заявителей, добровольно представивших информацию о событиях, которые могут оказать отрицательное влияние на БП;

- укреплять взаимоотношения в коллективе, способствующие позитивному отношению к критике, замечаниям и информации, поступающей с более низких уровней организации по вопросам БП;

- не использовать свое влияние для навязывания своих взглядов подчиненным.

4.4 Информирование заявителей и персонала Предприятия о результатах

работы системы добровольных сообщений по безопасности полетов.

Информация о деятельности и результатах работы СДС БП размещается на корпоративном сайте Предприятия и включается в годовые и полугодовые анализы состояния БП в Предприятии.

Информирование заявителя осуществляется при наличии контактных данных заявителя и включает:

- информирование о регистрации ДС осуществляется не позднее трех рабочих дней с момента регистрации ДС. В случае необходимости получения полной информации о событии заявитель может быть приглашен на собеседование;

- информирование о результатах рассмотрения ДС осуществляется не позднее пяти рабочих дней с момента окончания рассмотрения ДС.

5. Структура системы добровольных сообщений по безопасности полетов и функции ее участников.

СДС БП образуют:

- Ответственный за функционирование СДС БП- руководитель группы сертификации и системы управления качеством;

- эксперт (группа экспертов)- сотрудники Предприятия, привлекаемый (-ая) для анализа ДС;

- механизм передачи ДС, подтверждение его получения, анализ, корректирующие

действия (при необходимости), обратная связь;

- персонал Предприятия.

Структурная схема СДС БП представлена на рис.1.

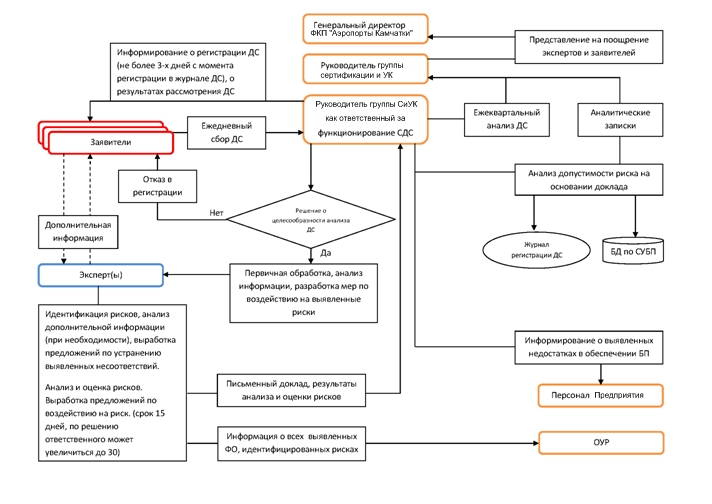


рис.1

5.1 Ответственный за функционирование системы добровольных сообщений по безопасности полетов.

Ответственным за функционирование СДС БП является руководитель группы сертификации и системы управления качеством.

Ответственный за функционирование СДС БП обеспечивает конфиденциальность

сообщений, организует и контролирует следующие процессы::

- сбор ДС (ежедневно);

- регистрация полученных и внесение ДС в базу данных по СУБП (далее – БД);

- обеспечение первичной обработки сообщений, анализ информации о выявленных проблемах по обеспечению БП и разработка мер по воздействию на выявленные риски;

- принятие решения о проведении проверки информации сообщения на месте;

- привлечение и назначение эксперта (группы экспертов) к анализу и оценке выявленных рисков;

- подготовка аналитической записки на основании анализа и оценки рисков по существу затронутых в сообщении проблем, контактные координаты заявителей при этом не приводятся;

- осуществление информирования персонала Предприятия о выявленных недостатках в обеспечении БП;

- подготовка ежеквартального анализа информации, поступающей в виде ДС;

- подготовка итогового представления Генеральному директору Предприятия на

поощрение заявителей, внесших существенный вклад в выявление рисков и предотвращение авиационных событий, а также экспертов, обеспечивших результативное и эффективное функционирование СДС БП;

- осуществление обратной связи с заявителями.

5.2 Эксперт (экспертная группа) по анализу добровольных сообщений по безопасности полетов.

Экспертами назначаются специалисты производственных подразделений Предприятия, имеющие высшее образование и опыт работы в соответствующем направлении деятельности не менее 3-х лет. Также, в качестве экспертов могут привлекаться специалисты, не являющиеся штатными работниками Предприятия (внешние консультанты), имеющие высшее и опыт работы на предприятиях и организациях гражданской авиации в соответствующем направлении деятельности не менее 5-и лет.

Ответственным за анализ ДС, имеющих отношение к ошибками при техническом

обслуживании (ТО) можно привлекать любой персонал организации по ТО в качестве экспертов.

Функции эксперта (экспертной группы):

- обработка ДС с целью идентификации и уточнения оценки рисков в области БП по существу затронутых в ДС недостатков в обеспечении БП;

- получение, при необходимости, дополнительной информации по ДС;

- анализ полученной информации;

- предоставление информации обо всех идентифицированных рисках руководителю группы сертификации и системы управления качеством;

- выработка предложений по устранению выявленных несоответствий в обеспечении БП.

6. Механизм передачи добровольных сообщений по безопасности полетов.

Механизм передачи ДС представляет собой совокупность методов представления

информации, подтверждения ее получения и обратной связи, различающихся по форме и способу ее передачи:

* по форме:

- конфиденциальная – ни при каких обстоятельствах личность составителя

донесения не будет раскрыта или сообщена любому другому лицу или другой организации без соответствующего согласия составителя донесения;

- анонимная – Ф.И.О. заявителя можно не указывать;

- открытая – используется открыто, личность заявителя может быть

обнародована.

* по способу:

- письменно:

- по почте;

- на адрес электронной почты;

- на факс.

- устно:

- по телефону;

- при личном обращении к Ответственному за функционирование СДС БП.

Адреса и другие реквизиты СДС БП приведены в Приложении 1 («Перечень адресов и телефонов СДС БП»).

Сообщения по электронной почте и другие письменные сообщения желательно подавать по приведенной в Приложении 2 форме «Бланк добровольного сообщения по

безопасности полетов»).

Сообщения, полученные по другим каналам распространения информации (как внутренним так и внешним), в том числе, сообщения в СМИ или содержащие информацию об угрозах для БП в Предприятии могут также быть рассмотрены в качестве ДС. Решение о принятии к рассмотрению или отклонении подобных сообщений по БП принимает Ответственный за функционирование СДС БП после всестороннего анализа полученного сообщения.

7. Учет, анализ и оценка рисков.

В ФКП «Аэропорты Камчатки» ведется систематический учет поступающих в СДС БП сообщений. При поступлении ДС производится его регистрация, а также внесение результатов анализа «Журнал регистрации добровольных сообщений по безопасности полетов». Если в ДС содержалось требование о конфиденциальности информации, то информация о заявителе в Журнале не указывается.

Ответственный за функционирование СДС БП не позднее трех рабочих дней с момента поступления сообщения организует первичную обработку сообщений и идентификацию рисков в области БП по существу затронутых в ДС недостатков в обеспечении БП (если в ДС содержится информация об известном авиационном событии, то она может быть использована при проведении расследования).

Целью идентификации рисков должно являться нахождение, распознавание и описание рисков, представляющих угрозу БП. Если отдельное сообщение не содержит четкого указания на такой риск, то его информация рассматривается и анализируется во взаимосвязи с другими аналогичными сообщениями и информацией, полученной по другим каналам.

При необходимости получения дополнительной информации по сообщению производится собеседование с лицом, подавшим сообщение. Для проведения такого собеседования желательно, чтобы лица, подавшие сообщение, указывали контактные данные (телефон, почтовый адрес, e-mail) или выходили на контакт с уполномоченными должностными лицами по указанным в Приложении 1 телефонам.

Все идентифицированные риски подлежат оцениванию как по вероятности/возможности возникновения неблагоприятных последствий, так и по степени тяжести этих последствий.

На основании первичной обработки ДС по запросу Ответственного за функционирование СДС назначаются эксперты, которые анализируют и уточняют сделанную заявителем оценку рисков в области БП, а также вырабатывают предложения по воздействию на риск (комплексные меры) и готовят доклад.

Рассмотрение информации, содержащейся в конфиденциальных и анонимных сообщениях, производится в ходе инспекторских проверок структурных единиц Предприятия. При проведении такой проверки не допускается разглашение информации о получении ДС и ссылки на содержащуюся в нем информацию.

Анализ, оценка и выработка мер по каждому ДС производится в течение пятнадцати дней с момента его регистрации. При необходимости по решению Ответственного за функционирование СДС БП этот срок может быть продлен до тридцати дней. Результаты оформляются экспертом (экспертной группой) в письменном докладе в адрес Ответственного за функционирование СДС БП и заносятся в БД.

Подготовленный доклад рассматривается Ответственным за функционирование СДС БП, который решает вопрос о допустимости или неприемлемости данного риска.

8. Разработка мер по воздействию на риск.

Воздействие на риск для БП включает идентификацию диапазона вариантов для

модификации рисков по БП, оценку этих вариантов и их применение. Отбор оптимального варианта (совокупности вариантов) воздействия на риск проводится балансированием потребных затрат на осуществление каждого из вариантов относительно выгод, полученных в результате его реализации. Стоимость управления рисками для БП должна быть соразмерна с получаемыми выгодами.

В зависимости от значимости идентифицированного риска для БП, планирование

мероприятий может выполняться на одном из двух уровней:

- план мероприятий разрабатывается «владельцами» рисков и утверждается

соответствующими руководителями структурных подразделений;

- план мероприятий разрабатывается совместно специалистами двух или более структурных подразделений, подверженных риску, рассматривается и согласовывается руководителем группы сертификации и системы управления качеством.

Приложения

Приложение 1.

Перечень адресов и телефонов СДС БП

Адрес: 683038, ул. Циолковского 43, Российская Федерация

E-mail: vsr@airkam.ru

Телефон Ответственного за функционирование СДС БП: +7 (4152) 215548

Факс: +7 (4152) 218500

Приложение 2

**Бланк добровольного сообщения по безопасности полетов**

Информация, включаемая в данную форму, служит исключительно целям повышения безопасности полетов. Составитель определяет статус информации (нужное отметить):

□ - открытая – используется открыто, личность составителя сообщения может быть

обнародована;

□ - конфиденциальная – ни при каких обстоятельствах личность составителя донесения не будет раскрыта или сообщена любому другому лицу или другой организации без соответствующего согласия составителя донесения;

□ - анонимная – Ф.И.О. составителя донесения можно не указывать. Информация

проверяется и обрабатывается в обязательном порядке.

Заполненную форму можно опустить в специальный ящик для добровольных сообщений, отправить по почте, а так же отправить по e-mail: vsr@airkam.ru

Ф.И.О. (за исключением анонимной информации):\_\_­\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Организация/должность (по желанию):\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(Если имя и должность указываются, то после рассмотрения донесения они будут удалены из документа)

Контактная информация для связи (тел., e-mail):\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Линия отрыва



**Форма добровольного сообщения**

**ЧАСТЬ А**

**(заполняется лицом, составляющим форму донесения)**

**Просьба дать полное описание опасности**

Дата происшествия:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Время/рейс:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Место происшествия:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Описание:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Предлагаемые меры:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Какова, по Вашему мнению, вероятность повторения подобного события?

**Вероятность невелика** **Вероятность существует**

1 2 3 4 5

Каковы будут последствия происшествия, если оно повторится вновь?

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **E**  **Потенциальные**  **события** | **D**  **Усложнение условий полета** | **C**  **Сложная**  **ситуация** | **B**  **Аварийная ситуация** | **A**  **Катастрофическая**  **ситуация** |

**Усложнение условий полета** - особая ситуация, характеризующаяся незначительным ухудшением характеристик или незначительным увеличением рабочей нагрузки на экипаж, например: изменение плана полета.

**Сложная ситуация** — особая ситуация, характеризующаяся:

- заметным ухудшением характеристик и/или выходом одного или нескольких параметров за эксплуатационные ограничения, но без достижения предельных ограничений, или

- уменьшением способности экипажа справиться с неблагоприятными условиями (возникшей ситуацией) как из-за увеличения рабочей нагрузки, так и из-за условий, понижающих эффективность действий экипажа.

**Аварийная ситуация** — особая ситуация, характеризующаяся:

- значительным ухудшением характеристик и/или достижением (превышением) предельных ограничений или

- физическим утомлением или такой рабочей нагрузкой экипажа, что уже нельзя полагаться на то, что он выполнит свои задачи точно или полностью.

**Катастрофическая ситуация** - особая ситуация в полёте, при которой предотвращение гибели людей и (или) потери воздушного судна практически невозможно.

**Потенциальные события** - события, связанные с отклонениями в действиях авиационного персонала и работе авиационной техники, которые согласно принятой классификации по своим последствиям не отнесены к вышеупомянутым классам расследуемых событий.

**ЧАСТЬ В**

**(заполняется экспертом группы сертификации и системы управления качеством)**

**□ Человек □ Среда □ ВС**

Донесение получено и внесено в базу данных:

Дата:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ № в базе данных\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Ф.И.О. эксперта:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Вероятность возникновения опасности:

**Вероятность невелика Вероятность велика**

**1 2 3 4 5**

**Возможные последствия:**

Незначительные повреждения Катастрофические

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **E**  **Потенциальные**  **события** | **D**  **Усложнение условий полета** | **C**  **Сложная**  **ситуация** | **B**  **Аварийная ситуация** | **A**  **Катастрофическая**  **ситуация** |

Какие меры следует предпринять (меры контроля, превентивные меры или меры исключения опасности)? \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Требуемые ресурсы:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Подпись эксперта