



---

*125993, Москва, А-167, ГСП-3, Ленинградский проспект, д. 37, к. 1, Росавиация, офис 106  
тел/факс: 8 (499) 231 65 11, тел. 8 (499) 231 58 05  
e-mail: pls-cpar@mail.ru, <http://www.cockpit.ru>,  
office 106, Leningradskij Prosp., 37-1, Rosaviacija, Moscow, A-167, 125993, Russia*

Исх. № ПЛС – 9/39  
от 02 июля 2020 г.

Секретарю  
Федерации независимых  
профсоюзов России,  
Главному техническому  
инспектору труда ФНПР

В.В. Трумелю

**Уважаемый Виталий Владимирович!**

На Вашу просьбу рассмотреть проект Приказа Минтруда РФ «Об утверждении особенностей проведения специальной оценки условий труда на рабочих местах членов летных и кабинных экипажей воздушных судов гражданской авиации» сообщаю следующее.

25 октября 2017 года на совещании в Департаменте условий и охраны труда Минтруда России было решено провести научные исследования для определения перечня вредных производственных факторов, воздействующих на членов летных и кабинных экипажей, и разработки научно обоснованных методов и критериев их оценки. Данное решение было поддержано как представителями авиакомпаний, так и профсоюзами.

На основании обращения Минтруда РФ Министерство науки и высшего образования РФ в рамках государственного задания поручило ФГБНУ «НИИ Медицины труда» проведение научно-исследовательской работы «Разработка метода выявления, определения уровня воздействия и порядка отнесения в зависимости от уровня воздействия к соответствующему классу условий труда показателей тяжести и напряженности трудового процесса, определяемых при проведении специальной оценки условий труда и характерных для членов летных и кабинных экипажей воздушных судов гражданской авиации».

На данный момент ФГБНУ «НИИ Медицины труда» закончен промежуточный вариант работы.

Выводы данной работы:

1. «Существующая методика определения сенсорных нагрузок (Р2.2.2006-05, методика 33н и проект приказа Минтруда России «Об утверждении

особенностей проведения специальной оценки условий труда на рабочих местах членов летных и cabinных экипажей воздушных судов гражданской авиации») **НЕРЕАЛИЗУЕМА** для объективной оценки условий труда по показателям сенсорных нагрузок для пилотов.

2. Показатели сенсорных нагрузок у пилотов воздушных судов гражданской авиации **ЗНАЧИТЕЛЬНО ПРЕВЫШАЮТ** как **МАКСИМАЛЬНЫЕ ЗНАЧЕНИЯ**, установленные Р2.2.2006-05, методикой ЗЗн и проектом приказа Минтруда России «Об утверждении особенностей проведения специальной оценки условий труда на рабочих местах членов летных и cabinных экипажей воздушных судов гражданской авиации», так и **УРОВНИ СЕНСОРНЫХ НАГРУЗОК** в сравнении с **ДРУГИМИ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫМИ ГРУППАМИ**, достигая превышения по некоторым показателям в несколько раз (**ДО 7,5 РАЗ**). Требуется утверждение новых критериев напряженности труда по сенсорным нагрузкам (класс 3.3).
3. В качестве **ОСНОВНОГО ИСТОЧНИКА ИНФОРМАЦИИ** при оценке сенсорных нагрузок, необходимо обязательное использование данных **РУКОВОДСТВА ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ** конкретного воздушного судна с обязательным проведением хронометражных исследований.
4. **ПЕРСПЕКТИВНЫМИ КОЛИЧЕСТВЕННЫМИ ПОКАЗАТЕЛЯМИ** оценки сенсорных нагрузок являются следующие показатели:
  - количество простых и сложных приборов на рабочем месте;
  - количество переключений внимания за 1 час полетного времени;
  - количество сложных и простых действий за 1 час полетного времени;
  - наличие/отсутствие резервов внимания;
  - количество ошибок при выполнении процедур в соответствии с **РУКОВОДСТВОМ ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ** за час полетного времени;
  - длительность сосредоточенного наблюдения (%) и наблюдение за приборами (за 1 час полетного времени).

На совещании 23.06.2020 года руководства Профсоюза летного состава России с руководством Департамента условий и охраны труда Минтруда России в свете вышеизложенной информации было предложено доработать проект Приказа Минтруда РФ «Об утверждении особенностей проведения специальной оценки условий труда на рабочих местах членов летных и cabinных экипажей воздушных судов гражданской авиации» по аналогии с Приказом Министерства труда и социальной защиты РФ от 18.02.2015г. №96н «Об утверждении особенностей проведения специальной оценки условий труда на рабочих местах водолазов, а также работников, непосредственно



осуществляющих кессонные работы», установив непосредственно в Особенностях подкласс вредности для членов экипажей воздушных судов гражданской авиации, в соответствии с выводами научной работы.

Таким образом Профсоюз летного состава России не поддерживает данный проект приказа Минтруда РФ «Об утверждении особенностей проведения специальной оценки условий труда на рабочих местах членов летных и кабинных экипажей воздушных судов гражданской авиации».

Приложение на 3-х листах

Сувотинский,  
Президент,  
Член РТК,  
Пилот А-330



М.Ю. Бойчук

## Пояснительная записка

Проблема издания Минтрудом РФ приказа об утверждении особенностей проведения СОУТ на рабочих местах членов лётных и кабинных экипажей воздушных судов гражданской авиации в соответствии с постановлением Правительства РФ от 14 апреля 2014 г. N290 неоднократно обсуждалась с участием представителей профсоюзов на заседаниях рабочих групп в Минтруде РФ. Проблема не решалась в первую очередь из-за запрета нахождения в кабине лётного экипажа посторонних лиц, а также невозможностью применения в кабине воздушного судна оборудования не являющегося штатным.

В соответствии с пунктом 3.10 Приказа Минтранса России от 31.07.2009 N 128 "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации" (далее – ФАП-128) не допускается нахождение в кабине летного экипажа лиц, не связанных с выполнением задания на полет, а также предметов, ограничивающих управление воздушным судном, нормальную эксплуатацию систем и оборудования воздушного судна и деятельность членов экипажа воздушного судна.

Согласно требованиям нормативно-правовых актов в области безопасности полетов абсолютно все предметы, находящиеся в пилотской кабине воздушного судна, должны быть закреплены. Также учитывая огромное количество сигналов и сообщений в кабине воздушного судна, особенно во время взлета и посадки самолета, не представлялось возможным провести их замеры в реальном полете в соответствии с 426-ФЗ.

Ряд авиакомпаний проводила СОУТ на основании пункта 5 ст.27 426-ФЗ в общем порядке. Роструднадзором РФ были неоднократно отменены результаты таких СОУТ. В авиакомпаниях Трансаэро, Ютэйр и др. Министерством социального развития Московской области была дважды проведена экспертиза СОУТ в авиакомпании Сибирь, результаты были отменены и подтверждены решением Арбитражного суда Московской области включая апелляционную инстанцию. При перенесении рассмотрения данного дела в г. Новосибирск, суд оставил в силе результаты СОУТ по бортпроводникам по формальным признакам. На данный момент в авиакомпании Россия по указанию Роструднадзора проводится государственная экспертиза проведения СОУТ.

Указания по отмене таких формальных СОУТ давал Председатель Правительства РФ Д.А. Медведев по обращению председателя Федерации независимых профсоюзов России М.В. Шмакова.

Минтрансом были внесены изменения в ФАП-128 для допуска в кабину экспертов для проведения СОУТ, но только при выполнении контрольных (испытательных) полетов (без пассажиров) данная норма невыполнима, т.к. испытательный полет – это полет с повышенными рисками и включение посторонних лиц в кабину пилотов недопустимо. Кроме этого, не решена проблема применения любых приборов в кабине ВС без согласования с



фирмой разработчиком ВС (95% воздушных судов в РФ иностранного производства и такое согласие эти фирмы категорически отказываются давать), любые исследования (испытания) в кабине воздушного судна согласно Воздушного кодекса должны проводиться в испытательных полетах экспериментальной авиацией, а не авиакомпаниями (т.е. все воздушные суда должны быть переданы в ГосНИИ гражданской авиации для испытаний, а это тоже невозможно). Кроме этого, эти изменения не решили проблему использования оборудования для замера параметров вредных и (или) опасных производственных факторов. Это оборудование все равно должно быть надежно закреплено и его применение возможно только после согласования с фирмой разработчиком и производителем воздушных судов. В Минтрансе РФ эти изменения были инициированы и проведены бывшим заместителем министра А.А. Юрчиком без согласования с Росавиацией. Управление лётной эксплуатации запрещало авиакомпаниям проводить СОУТ в кабине лётного экипажа в полете (письмо Начальника управления лётной эксплуатации о запрете проведения СОУТ в авиакомпании Россия). В акте проверки Ространснадзором авиакомпании Россия после проведения СОУТ указано, что все приборы в кабине экипажа были надежно закреплены и проверены вторым пилотом. Тогда каким образом осуществлялись замеры на всех этапах полета, как этого требует 426-ФЗ.

Подтверждением вышеизложенного является судебная практика по вынесению предписаний и штрафов Роспотребнадзором РФ авиакомпаниям из-за запрета допустить экспертов в кабины воздушных судов для проведения замеров. Авиакомпания «Аэрофлот» опротестовала в суде такое решение Роспотребнадзора. Суды всех трёх инстанций поддержали Аэрофлот, так как соблюдение требований по безопасности полетов являются приоритетом над требованиями по замеру вредных факторов производственного процесса в кабине воздушного судна. (Решения судов: Решение Арбитражного Суда г. Москвы от 12 сентября 2016 г. по делу N А40-121828/16-121-1077, Постановление Девятого Арбитражного Апелляционного Суда от 30 ноября 2016 г. N 09АП-54404/2016-АК, Постановление Арбитражного Суда Московского Округа от 9 марта 2017 г. по делу N А40-121828/2016).

Учитывая вышеизложенные проблемы Минтрудом РФ было принято решение обратиться в ведущие профильные НИИ для определения класса вредности для членов экипажей научным путём без выполнения штатных полетов и на основании данной работы разработать и издать приказ об особенностях проведения СОУТ на рабочих местах членов экипажей.

На данный момент ФГНБУ «НИИ медицины труда имени академика Н.Ф.Измерова» в рамках госзадания и по Поручению заместителя Председателя Правительства РФ Т.А.Голиковой заканчивает научно-исследовательскую работу по определению класса вредности членов экипажей воздушных судов (промежуточный отчёт в приложении). Предварительные итоги ранее были направлены в Минтруд РФ. В ней, в частности, указано, что проведение измерений напряженности трудового процесса по действующим методикам невозможно провести в реальном полете из-за большого



количества сигналов, особенно на этапах взлета и посадки. Реальные значения (уровни) сенсорных нагрузок превышают максимальные установленные значения в 7,5 раз. В полете нервно-напряженный характер труда пилота обуславливается работой в необычной, несвойственной человеку среде, принципиально отличающихся от условий, в которых проходят работа специалистов других профессий. Пилоты управляют воздушным судном, которое имеет шесть степеней свободы, принимают и перерабатывают большой объем информации в условиях дефицита времени, выполняют большое количество действий в ограниченное время без права на ошибку при невозможности замедлить или остановить процесс.

На современных воздушных судах значительно увеличилась напряженность трудового процесса из-за уменьшения количества членов лётного экипажа, увеличения количества систем для обеспечения безопасности полетов и значительного увеличения интенсивности воздушных перевозок. Ранее проведенные научные работы ведущих НИИ относят деятельность лётного состава по степени интенсивности к сверхэкстремальной. Согласно «Санитарно-гигиенической характеристике членов лётного экипажа воздушных судов гражданской авиации», утверждённой руководителями Роспотребнадзора, Минтранса, Минтруда и ведущих НИИ и ассоциаций, условия труда лётного состава относятся по степени вредности к классу 3.3-3.4.

Таким образом Профсоюз лётного состава России не поддерживает предложенный проект приказа Минтруда «Об утверждении особенностей проведения специальной оценки условий труда в отношении рабочих мест членов лётных и кабинных экипажей воздушных судов гражданской авиации».

В ближайшее время НИИ Медицины Труда закончит вышеназванную работу. На основании ее результатов, позиции Федерального агентства воздушного транспорта, решений судебных инстанций Профсоюз лётного состава России предлагает Минтруду разработать проект приказа об особенностях проведения СОУТ на рабочих местах членов экипажей. При этом непосредственно в особенностях необходимо установить класс вредности. Это позволит избежать выполнение реальных полетов, что позволит сэкономить авиакомпаниям значительные средства и обеспечить безопасность полетов.