

**Некоммерческая организация
«РОССИЙСКАЯ АССОЦИАЦИЯ
ЭКСПЛУАТАНТОВ ВОЗДУШНОГО
ТРАНСПОРТА»
(АЭВТ)**

Ленинградский проспект, дом 39, стр. 14
Москва, 125167, Тел./ факс: (495) 945-94-92.
e-mail: aevt@aevt.ru; raevt@yandex.ru

«12» октября 2020 г. № ВТ17/25-02а/349

На № 15-1/В-4355 от 06.10.2020

**Министерство труда
и социальной защиты
Российской Федерации**

**Директору Департамента условий и
охраны труда**

Г.В. Молебнову

Уважаемый Георгий Владимирович!

Российская ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (далее - АЭВТ) в соответствии с пунктом 2 Протокола совещания в Министерстве труда и социальной защиты Российской Федерации от 2 октября 2020 г. № 15-1-16ЖТ рассмотрела доработанный проект приказа Минтруда России «Об утверждении особенностей проведения специальной оценки условий труда на рабочих местах членов летных и кабинных экипажей воздушных судов гражданской авиации» (далее – проект Особенности) и направляет замечания и предложения (прилагаются).

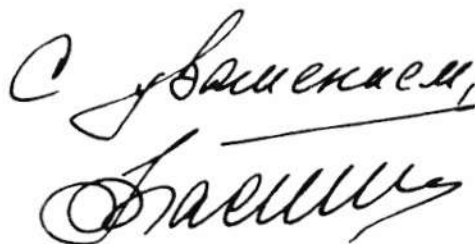
Учитывая изложенные замечания, а также отсутствие практической необходимости в отдельном нормативном правовом акте, регламентирующим особенности проведения специальной оценки условий труда в отношении рабочих мест членов летных и кабинных экипажей воздушных судов гражданской авиации, АЭВТ не считает возможным поддержать рассматриваемый проект Особенности и предлагает внести изменения в постановление Правительства Российской Федерации от 14 апреля 2014 г. № 290 "Об утверждении перечня рабочих мест в организациях, осуществляющих отдельные виды деятельности, в отношении которых специальная оценка условий труда проводится с учетом устанавливаемых уполномоченным федеральным органом исполнительной власти особенностей", предусматривающие исключение рабочих мест членов летных и кабинных экипажей воздушных судов гражданской авиации из списков рабочих мест, в отношении которых проводится специальная оценка условий труда с учетом особенностей.

Прошу рассмотреть.

Приложение:

- 1) замечания и предложения АЭВТ, на 8 л.
- 2) письмо Общероссийского профсоюза авиационных работников, на 3 л.

Президент АЭВТ



В.Н. Тасун

Замечания и предложения АЭВТ

к проекту приказа Об утверждении особенностей проведения специальной оценки условий труда на рабочих местах членов летных и cabinных экипажей воздушных судов гражданской авиации

№ п/п	Пункт Проекта	Замечание	Обоснование	Предложение
1.	<p>Пункт 2. «...Эксперты и иные работники организации, проводящей специальную оценку условий труда, непосредственно участвующие в проведении исследований (испытаний) и измерений вредных и (или) опасных производственных факторов на рабочих местах членов экипажей, должны иметь повышение квалификации по специальности авиационная психология и авиационная медицина...».</p>	<p>Требование о наличии у экспертов повышения квалификации по специальности авиационная психология или авиационная медицина вступает в противоречие с требованиями Федерального закона от 28.12.2013 № 426-ФЗ «О специальной оценке условий труда».</p>	<p>Требования, предъявляемые к эксперту организации, проводящей специальную оценку условий труда (далее СОУТ), отражены в полном объеме в ст. 20 ФЗ №426.</p>	<p>Исключить из пункта 2 фразу «иметь повышение квалификации по специальности авиационная психология или авиационная медицина».</p>
<p>Нормативная справка. Ч. 3 Ст. 20 ФЗ №426: Лица, претендующие на получение сертификата эксперта, должны соответствовать следующим требованиям: 1) наличие высшего образования; 2) наличие дополнительного профессионального образования, содержание дополнительной профессиональной программы которого предусматривает изучение вопросов оценки условий труда в объеме не менее чем семьдесят два часа; 3) наличие опыта практической работы в области оценки условий труда, в том числе в области аттестации рабочих мест по условиям труда, не менее трех лет.</p>				
2.	<p>Пункт 5. «Исследования (испытания) и измерения вредных и (или) опасных производственных факторов на рабочих местах членов cabinных экипажей воздушных судов проводятся во время коммерческих перевозок пассажиров, а членов летных экипажей во время контрольного полета (облета), осуществляемого в соответствии с требованиями федеральных авиационных правил. Исследования (испытания) и измерения параметров тяжести и напряженности трудового процесса, идентифицированных на рабочих местах членов cabinных экипажей воздушных судов,</p>	<p>1) Положения пункта не в полной мере соответствует положениям Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31 июля 2009 г. № 128 (далее – ФАП - 128), и содержит положения, не относящиеся к предмету правового регулирования проекта. К тому же выполнение предложенных требований может привести к необоснованным затратам работодателей в связи с организацией в рамках проведения СОУТ специальных полетов без пассажиров. Следует учесть также, что СОУТ необходимо проводить каждые 5 лет.</p>	<p>Пунктом 5 устанавливаются требования и определенные условия для проведения исследований (испытаний) и измерений вредных и (или) опасных производственных факторов на борту воздушного судна, в том числе условия оформления программы контрольного полета, что не в полной мере соответствуют положениям ФАП – 128 и не могут регулироваться ведомственным нормативным правовым актом Минтруда России. В целом по тексту Приказа Минтранса России от 31.07.2009 № 128 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» отсутствует прямой запрет на проведение СОУТ в рамках пассажирских полетов. Пунктом 3.128 предусмотрена возможность нахождения специалистов, проводящих измерения факторов производственной среды на борту ВС в рамках контрольного полета.</p>	<p>Данный пункт требует переработки в соответствии с требованиями действующего законодательства и с учетом возможных расходов на эксплуатантов, которые повлечет его принятие.</p>

№ п/п	Пункт Проекта	Замечание	Обоснование	Предложение
	<p>проводятся только во время коммерческих перевозок пассажиров с учетом требований пункта 5.15.1 федеральных авиационных правил остальные идентифицированные на указанных рабочих местах кабинных экипажей вредные производственные факторы могут быть исследованы во время контрольного полета (облета). Исследования (испытания и измерения параметров тяжести и напряженности трудового процесса на рабочих местах членов летных экипажей воздушных судов допускается проводить в условиях моделирования полета соответствующего типа воздушного судна на тренажере (симуляторе). Продолжительность и высота полета воздушного судна, в ходе которого проводятся исследования (испытания) и измерения вредных и или опасных производственных факторов на рабочих местах членов экипажей, условия моделирования такого полета на тренажере (симуляторе) определяются на основании данных работодателя о среднегодовых показателях эксплуатации конкретного типа воздушного судна.</p> <p>В случае проведения исследований (испытаний) и измерений и или опасных производственных факторов на рабочих местах членов экипажей во время контрольного полета (облета) в программу контрольного полета в обязательном порядке должны быть включены сведения о таких исследованиях (испытаниях) и измерения, об участвующих в их проведении экспертов организации, проводящей специальную оценку условий труда, а также планируемых к применению средств измерений в соответствии с требованиями федеральных авиационных правил.</p>	<p>2) Данный пункт не учитывает и не дает разъяснение по проведению замеров вредных факторов на рабочих местах экипажей вертолетов. К примеру, в кабине вертолета Ми-8 расположены рабочие места КВС, второго пилота и бортмеханика. Эксперт физически не сможет находиться в кабине. Есть ли необходимость организации специального полета для проведения замеров уровней вредных и опасных факторов на вертолетах, если эксперт не сможет присутствовать на рабочих местах летного экипажа ни в том, ни в другом случае.</p>	<p>Речь о нахождении на борту в целом, а не о рабочем месте членов летных экипажей.</p>	

№ п/п	Пункт Проекта	Замечание	Обоснование	Предложение
Нормативная справка. Приказ Минтранса России от 31.07.2009 № 128:				
3.126. Контрольные полеты (облеты) выполняются в целях проверки исправности и определения годности воздушного судна к эксплуатации, их систем, после ремонта, замены двигателей и оборудования, для проверки работы радиосветотехнических средств, схем снижения и захода на посадку на аэродроме, а также для проведения специальной оценки условий труда на рабочих местах членов летных экипажей воздушных судов гражданской авиации.				
3.128 В зависимости от программы контрольного полета на борту воздушного судна могут находиться специалисты научно-исследовательских организаций, лица инженерно-технического состава, специалисты для проведения исследований, измерений вредных и (или) опасных факторов производственной среды и трудового процесса в целях специальной оценки условий труда на рабочих местах членов летных экипажей воздушных судов гражданской авиации с измерительным оборудованием, необходимым для проведения измерений вредных и (или) опасных факторов производственной среды и трудового процесса в целях специальной оценки условий труда на рабочих местах членов летных экипажей воздушных судов гражданской авиации (далее - измерительное оборудование), и другие специалисты, которые включаются в список находящихся на борту воздушного судна лиц.				
Решение о включении лиц, указанных в настоящем пункте, в список находящихся на борту воздушного судна лиц, а также о возможности использования измерительного оборудования принимается эксплуатантом или, в случае выполнения полетов в целях АОН, владельцем воздушного судна.				
Список находящихся на борту воздушного судна лиц содержит сведения, указанные в пункте 2.21 настоящих Правил, и подписывается командиром воздушного судна.				
Вход в кабину летного экипажа воздушного судна при выполнении контрольного полета лицами, включенными в список находящихся на борту воздушного судна лиц, осуществляется только по вызову или разрешению КВС.				
3.10 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. Члены кабинного экипажа входят в кабину летного экипажа по вызову или разрешению КВС.				
3.	Абзац 2 пункта 5. Исследования (испытания) и измерения параметров тяжести и напряженности трудового процесса, идентифицированных на рабочих местах членов кабинных экипажей воздушных судов, проводятся только во время коммерческих перевозок пассажиров с учетом требований пункта 5.16.1 федеральных авиационных правил. Остальные идентифицированные на указанных рабочих местах кабинных экипажей вредные производственные факторы могут быть исследованы во время контрольного полета (облета).	1) Вступает в противоречие с требованиями Приказа Минтруда России от 24.01.2014 № 33н «Об утверждении Методики проведения специальной оценки условий труда, Классификатора вредных и (или) опасных производственных факторов, формы отчета о проведении специальной оценки условий труда и инструкции по ее заполнению» (далее Методика). Потребуется внесения изменения в действующую методику. 2) Потребуется организации дополнительных измерений в коммерческих рейсах для оценки тяжести и напряженности на рабочих местах кабинных экипажей.	Действующей Методикой не предусмотрены показатели для оценки напряженности на рабочих местах кабинного экипажа (Приложение № 21 к Методике). В настоящее время напряженность труда оценивается только у летного состава.	1) Исключить из абзаца 2 пункта 5 слова «тяжести». 2) вместо слов «проводятся только» написать «допускается проводить».
4.	Пункта 7. «...При проведении исследований (испытаний) и измерений вредных и (или) опасных производственных факторов комиссия руководствуется данными эксплуатанта, имеющего максимальную высоту и продолжительность полета на данном типе воздушного судна.»	Требование не применимо на практике.	При максимальной высоте и максимальной продолжительности полета факторы интенсивности нагрузки представляют собой исключительные, редко достижимые на практике значения. Фактически, таким образом, работодатель может быть обязан компенсировать работникам работу в таких условиях, в которых работник может и не оказаться - т.е. компенсировать больше, чем работодатель в иных отраслях, что является дискриминацией.	Исключить из пункта 7 предложение «При проведении исследований (испытаний) и измерений вредных и (или) опасных производственных факторов комиссия руководствуется данными эксплуатанта, имеющего максимальную высоту и продолжительность полета»

№ п/п	Пункт Проекта	Замечание	Обоснование	Предложение
				на данном типе воздушного судна».
5.	<p>Пункт 10. Обязательным исследованиям (испытаниям) и измерениям на рабочих местах членов экипажей подлежат следующие вредные и (или) опасные производственные факторы:</p> <p>а) шум;</p> <p>б) тяжесть и напряженность трудового процесса;</p> <p>в) параметры микроклимата: температура, относительная влажность воздуха и скорость движения воздуха, источником которых при выполнении авиаперелетов является внешняя воздушная среда с низкими температурой и относительной влажностью, которая перед подачей в салон воздушного судна обогревается работающими авиадвигателями.</p> <p>г) ионизирующее излучение.</p>	<p>1) По фактору напряженность см. замечания к пункту 3</p> <p>2) В части оценки микроклимата и ионизирующего излучения вступает в противоречие с действующей Методикой. Потребуется внесения изменения в Методику.</p>	<p>По фактору напряженность см. обоснование к пункту 3.</p> <p>В соответствии с Классификатором вредных и (или) опасных производственных факторов (Приложение № 2 к приказу Минтруда России от 24 января 2014 г. № 33н) микроклимат (температура, относительная влажность и скорость движения воздуха) идентифицируется как вредный и (или) опасный фактор на рабочих местах, расположенных в закрытых производственных помещениях, на которых имеется технологическое оборудование, являющееся искусственным источником тепла и (или) холода (за исключением климатического оборудования, не используемого в технологическом процессе и предназначенного для создания комфортных условий труда). Система кондиционирования воздуха на борту ВС является бортовой системой жизнеобеспечения и предназначена для поддержания давления, температуры воздуха в ВС, обеспечивает нормальную жизнедеятельность экипажа и пассажиров. Оборудование, являющееся искусственным источником тепла и (или) холода на борту ВС отсутствует.</p> <p>Согласно Классификатору вредных и (или) опасных производственных факторов (Приложение № 2 к приказу Минтруда России от 24 января 2014 г. № 33н), ионизирующее излучение идентифицируется как вредный и (или) опасный фактор только на рабочих местах, на которых осуществляется добыча, обогащение, производство и использование в технологическом процессе радиоактивных веществ и изотопов, а также при эксплуатации оборудования, создающего ионизирующее излучение. На воздушном судне отсутствует вышеуказанное оборудование.</p>	<p>1) Редактировать пункт 10 с учетом конкретизации необходимости проведения оценки тяжести и напряженности для летного и кабинного экипажа.</p> <p>2) Исключить из пункта 10 подпункты в), г).</p>
6.	<p>Абзац 1 пункта 12. Отнесение условий труда на рабочих местах членов экипажей к классу (подклассу) условий труда, при воздействии указанных в пункте 10 настоящих Особенности вредных и (или) опасных производственных факторов осуществляется в соответствии с Методикой, за исключением отнесения условия труда на рабочих местах членов экипажей к классу (подклассу) условий труда по параметрам микроклимата (относительная влажность воздуха) и отнесения условия труда на рабочих</p>	<p>1) Вступает в противоречие с действующей Методикой.</p> <p>2) Потребуется внесения изменения в действующую Методику.</p>	<p>Отнесение условий труда к классу (подклассу) условий труда при воздействии параметров микроклимата осуществляется путем сопоставления фактических значений параметров микроклимата со значениями параметров микроклимата, предусмотренных приложениями № 12 - 14 к Методике.</p> <p>Отнесение условий труда к классу (подклассу) по напряженности трудового процесса осуществляется в соответствии с приложением N 21 к Методике.</p> <p>Также отсутствует методическое обоснование применения данных Приложения №№ 1 и 2 проекта Особенности. Полагаем, что включение норм, не предусмотренных Методикой возможно только после подготовки методического обоснования и внесения их в Методику.</p>	<p>Исключить слова «за исключением отнесения условия труда на рабочих местах членов экипажей к классу (подклассу) условий труда по параметрам микроклимата (относительная влажность воздуха) и отнесения условия труда на рабочих местах членов летных экипажей к классу (подклассу) условий труда по параметрам напряженности трудового процесса (сенсорные</p>

№ п/п	Пункт Проекта	Замечание	Обоснование	Предложение
	местах членов летных экипажей к классу (подклассу) условий труда по параметрам напряжённости трудового процесса (сенсорные нагрузки, эмоциональные нагрузки, монотонность нагрузок, режим работы), предусмотренных приложениями №№ 1 и 2 к настоящим Особенностям.			нагрузки, эмоциональные нагрузки, монотонность нагрузок, режим работы), предусмотренных приложениями №№ 1 и 2 к настоящим Особенностям».
7.	Абзац 2 пункта 12. При отнесении условий труда на рабочих местах членов экипажей к классу (подклассу) условий труда по уровням звукового давления, и ультразвука (в случае их идентификации) допустимые параметры указанных факторов должны соответствовать санитарным правилам, действующим на воздушном транспорте предъявляемым к условиям труда и отдыха летного состава гражданской авиации.	1) Сноска в абзаце 2 пункта 12 «в случае их идентификации» повлечет разногласия при проведении СОУТ и проверок контрольно-надзорных органов. 2) Абзацы 2, 3 пункта 12 вступают в противоречие с действующей Методикой и настоящим проектом Особенностей.	Сноска «в случае их идентификации» Абзац 2 пункта 12 не дает конкретики в вопросе необходимости оценки уровней звукового давления и ультразвука, что может повлечь разногласия при осуществлении идентификации вредных и (или) опасных факторов и привести к коррупционным проявлениям при осуществлении СОУТ, а также повлечь судебные разбирательства на предмет обжалования результатов СОУТ и вызвать претензии со стороны контрольно-надзорных органов. К тому же у эксплуатантов отсутствует возможность реконструировать ВС и разработать мероприятия в целях улучшения условий труда летного состава и изменения уровней воздействия данных факторов на членов летного и кабинного экипажей.	Исключить абзацы 2 и 3 из пункта 12
8.	Абзац 3 пункта 12. При оценке параметров микроклимата оптимальные и допустимые его параметры должны соответствовать требованиям санитарных правил, действующих на воздушном транспорте, предъявляемых к условиям труда и отдыха летного состава гражданской авиации, а порядок отнесения условия труда к соответствующему классу (подклассу) условий труда должен осуществляется в соответствии с требованиями методики и настоящими особенностями.		Отнесение условий труда к классу (подклассу) условий труда при воздействии параметров микроклимата осуществляется путем сопоставления фактических значений параметров микроклимата со значениями параметров микроклимата, предусмотренных приложениями № 12 - 14 к Методике. Также считаем, не корректно в Особенностях по проведению СОУТ указывать ссылки на документы санитарного законодательства, в которых не установлены нормы и критерии оценки условий труда работников. Полагаем, что включение норм, не предусмотренных Методикой возможно только после внесения их в Методику и к тому же иметь четкое обоснование, которое в том числе отсутствует и для целей обоснования применения данных Приложения 1 проекта Особенностей (Отнесение условий труда на рабочих местах членов экипажей воздушных судов гражданской авиации к классу (подклассу) условий труда по параметрам микроклимата (относительная влажность воздуха)). Не приведена ссылка на нормативный документ санитарных правил, что не позволяет установить разницу в значениях параметров.	
9.	Абзац 4 пункта 12. Отнесение условий труда к соответствующему классу (подклассу) условий труда по уровням звукового давления и ультразвука осуществляется в соответствии с приложением № 11 к	1) В части оценки микроклимата вступает в противоречие с действующей Методикой и настоящим проектом Особенностей. 2) Устанавливает категории работ без учета того, что технология работы членов летных и	В соответствии с Классификатором вредных и (или) опасных производственных факторов (Приложение № 2 к приказу Минтруда России от 24 января 2014 г. № 33н) микроклимат (температура, относительная влажность и скорость движения воздуха) идентифицируется как вредный и (или) опасный фактор на рабочих местах, расположенных в закрытых производственных помещениях, на	Исключить слова «по категории работ Ia для летных экипажей воздушных судов и Ib для кабинных экипажей воздушных судов».

№ п/п	Пункт Проекта	Замечание	Обоснование	Предложение
	<p>Методике, по параметрам микроклимата - в соответствии с приложением 12 к Методике по категории работ Ia для летных экипажей воздушных судов и Ib для кабинных экипажей воздушных судов, а по показателям тяжести труда осуществляется в соответствии с приложением № 20 к Методике.</p>	<p>кабинных экипажей в каждой авиакомпании устанавливается своя.</p> <p>3) Потребуется внесения изменения в Методику.</p>	<p>которых имеется технологическое оборудование, являющееся искусственным источником тепла и (или) холода (за исключением климатического оборудования, не используемого в технологическом процессе и предназначенного для создания комфортных условий труда).</p> <p>Система кондиционирования воздуха на борту ВС является бортовой системой жизнеобеспечения и предназначена для поддержания давления, температуры воздуха в ВС, обеспечивает нормальную жизнедеятельность экипажа и пассажиров. Оборудование, являющееся искусственным источником тепла и (или) холода на борту ВС отсутствует.</p> <p>Абзац 2 пункта 12 проекта Особенности предполагает, что оценка показателей микроклимата является дополнительной для членов летного и кабинного состава и оценивается не в соответствии с методикой. Категория работ определяется экспертом организации, проводящей СОУТ и не должна устанавливаться автоматически в нормативно-правовом акте федерального органа исполнительной власти, регулирующим проведение СОУТ.</p>	
10.	<p>Абзац 5 пункта 12.</p> <p>Оценку напряженности трудового процесса проводят на основании хронометражных измерений при выполнении стандартных операционных процедур, определяемых руководствами полетной и технической эксплуатации конкретного типа воздушного судна с применением автоматизированных приборов (устройств, комплексов) регистрации и оценки движения глаз и реакции зрачка (только у членов летных экипажей).</p>	<p>1) Отсутствует методическое обоснование предусмотренной пунктом оценки.</p> <p>2) Противоречит положениям Федерального закона от 28.12.2013 № 426-ФЗ «О специальной оценке условий труда», действующей Методике.</p>	<p>Проектом Особенности не предусмотрено методическое обоснование представленной оценки с применением автоматизированных приборов (устройств, комплексов) регистрации и оценки движения глаз и реакции зрачка (только у членов летных экипажей). Данная оценка также не предусмотрена действующей методикой. К тому же данные автоматизированные комплексы должны быть включены в Государственный реестр средств измерений, а Методики измерений должны быть внесены в Федеральный информационный фонд по обеспечению единства измерений (ч.4 ст.12 426-ФЗ).</p>	Исключить абзац 5 пункта 12
11.	<p>Пункт 13. В случае сочетанного действия 3 и более вредных и (или) опасных факторов напряженности трудового процесса (сенсорные нагрузки, эмоциональные нагрузки, монотонность нагрузок, режим работы), отнесенных к подклассу 3.2 вредных условий труда, класс (подкласс) условий труда по напряженности трудового процесса повышается на одну степень в связи с тем, что дополнительно на членов летных экипажей воздействуют такие</p>	<p>Пункт 13 предполагает необоснованное установление и увеличение вредного класса условий труда, что противоречит действующей Методике.</p> <p>Пункты 13, 14 основываются на результатах научно-исследовательской работы «Разработка метода выявления, определения уровня воздействия и порядка отнесения в зависимости от уровня воздействия к соответствующему классу условий труда</p>	<p>В соответствии с пунктом 85, 91 отнесение условий труда к классу (подклассу) по напряженности трудового процесса осуществляется в соответствии с приложением № 21 к настоящей Методике. Класс (подкласс) условий труда устанавливается по показателю напряженности трудового процесса, имеющему наиболее высокий класс (подкласс) условий труда.</p> <p>Данная исследовательская работа не зарегистрирована Минюстом России и не опубликована для всеобщего сведения. В соответствии с требованиями Указа Президента Российской Федерации 23 мая 1996 г. № 763 «О Порядке опубликования и вступления в силу актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации и нормативных правовых актов федеральных органов</p>	Исключить пункт 13 и пункт 14.

№ п/п	Пункт Проекта	Замечание	Обоснование	Предложение
	<p>факторы как работа в условиях дефицита времени, имеется высокая степень ответственности за результат летной деятельности, обусловленной значимостью возможной ошибки, возможностью возникновения особых случаев в полете (знакопеременная гравитации, угловые и кориолисовы ускорения, иллюзии пространственного положения), способных создать риск для жизни и здоровья других лиц.</p> <p>Пункт 14. При отсутствии результатов специальной оценки условий труда на рабочем месте членов летных экипажей воздушных судов условия труда на таких рабочих местах приравниваются к классу 3.3⁶</p>	<p>показателей тяжести и напряженности трудового процесса, определяемых при проведении специальной оценке условий труда и характерных для членов летных и кабинных экипажей воздушных судов гражданской авиации», проведенной ФГБУ (НИИ медицины труда имени академика Н.Ф. Измерова).</p> <p>При проведении исследовательской работы, проведенной ФГБУ (НИИ медицины труда имени академика Н.Ф. Измерова не реализована процедура, предусмотренная Федеральным законом от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд».</p>	<p>исполнительной власти», а также Правил подготовки нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти и их государственной регистрации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 13 августа 1997 г. № 1009 основным условием для применения требований, содержащихся в нормативном правовом акте к гражданам и организациям является государственная регистрация в Минюсте России такого акта и его опубликование для всеобщего сведения.</p> <p>Данная исследовательская работа не может быть признана нормативным актом, обязательным к применению на территории РФ, т.к. не принималась органом власти, уполномоченным принимать акты, обязательные для исполнения на территории РФ. Ввиду этого требование пунктов 13, 14 также является нелегитимным.</p> <p>Учитывая важность вопроса, проведение исследование должно быть оплачено за счет бюджетных средств. Следовательно, также должна быть реализована процедура, предусмотренная Федеральным законом от 05.04.2013 № 44-ФЗ, в том числе для целей гласности и обоснованности выбора исследовательской организации. Принимая во внимание, что ФГБУ НИИ медицины труда имени Н.Ф. Измерова не является единственной организацией, проводящей исследования по вопросам связи условий труда и здоровья работников, фактически выбор его как единственного исполнителя не может признаваться разумным и обоснованным.</p>	
12.	<p>Пункт 15. В дополнение к сведениям, указываемым в отчете о проведении специальной оценки условий труда, в соответствующих разделах строки 022 раздела III данного отчета, приводятся следующие данные:</p> <p>а) наименование и бортовой (заводской) номер воздушного судна;</p> <p>б) наименование и номера двигателей и вспомогательной силовой установки воздушного судна;</p> <p>в) наработка планера и двигателей воздушного судна на момент начала проведения специальной оценки условий труда на рабочих местах членов экипажей, дата последнего капитального ремонта;</p> <p>г) тип применяемого топлива и смазочных масел (для химического фактора).</p>	<p>1) Требования указывать информацию, представленную в пунктах б), в), г) является излишними.</p> <p>2) Вступает в противоречие с Методикой.</p>	<p>Наличие данной информации в отчете не влияет на объективность измерений.</p> <p>В соответствии с инструкцией по заполнению формы отчета о проведении СОУТ (Приложение 14 Методики) в строке 022 карты указывается перечень используемого (эксплуатируемого) на рабочем месте оборудования, а также перечень используемого материалов и сырья.</p>	Исключить пункт 15
13.	Приложение 1, приложение 2	Показатели, установленные приложением 1 и 2, вступают в противоречие с действующей	Отнесение условий труда к классу (подклассу) условий труда при воздействии параметров микроклимата осуществляется путем	Приложения 1, 2 требуют доработки.

№ п/п	Пункт Проекта	Замечание	Обоснование	Предложение
		Методикой, не имеют методик оценки и доказательной базы.	<p>сопоставления фактических значений параметров микроклимата со значениями параметров микроклимата, предусмотренных приложениями № 12 - 14 к Методике.</p> <p>Отнесение условий труда к классу (подклассу) по напряженности трудового процесса осуществляется в соответствии с приложением N 21 к Методике.</p> <p>К тому же в приложение 1 к проекту Особенностей не предусмотрены ПДУ для таких показателей, как температура и скорость движения воздуха, а также критерии отнесения условий труда к соответствующим классам условий труда при отклонении от ПДУ – для всех показателей.</p> <p>В Приложении 2 к проекту Особенностей, включены дополнительные показатели к оценке напряженности трудового процесса, что должно быть обосновано, поскольку они не предусмотрены действующей методикой и к тому же носят субъективный характер.</p> <p>Проектом Особенностей также не предусмотрены методики оценки данных показателей, которые должны быть зарегистрированы в Федеральном информационный фонде по обеспечению единства измерений (ч.4 ст.12 426-ФЗ).</p>	

В условиях, когда, практически, в течение семи лет не удастся сформировать приемлемую редакцию проекта Особенностей и Минтруд России регулярно предлагает к обсуждению новые версии проекта Особенностей, в которых появляются пункты, формулировки и положения, которые не могут быть предметом регулирования данного нормативного правового акта и которые были отвергнуты авиационным сообществом, ряд авиакомпаний уже не только провели специальную оценку условий труда членов лётных и кабинных экипажей на основании общих требований в соответствии с частью 5 статьи 27 Федерального закона «О специальной оценки условий труда», но и прошли проверки различных государственных надзорных органов и судебные инстанции.

Таким образом, отсутствует практическая необходимость в отдельном нормативном правовом акте, регламентирующем особенности проведения специальной оценки условий труда в отношении рабочих мест членов летных и кабинных экипажей воздушных судов гражданской авиации.

АЭВТ предлагает внести изменения в постановление Правительства Российской Федерации от 14 апреля 2014 г. № 290 "Об утверждении перечня рабочих мест в организациях, осуществляющих отдельные виды деятельности, в отношении которых специальная оценка условий труда проводится с учетом устанавливаемых уполномоченным федеральным органом исполнительной власти особенностей", направленные на исключение из списков рабочих мест, в отношении которых проводится специальная оценка условий труда с учетом особенностей, рабочие места членов летных и кабинных экипажей воздушных судов гражданской авиации.



от 12.10.2020 № 1.139

Президенту Ассоциации
эксплуатантов воздушного
транспорта
В. Н. Тасуну

Уважаемый Владимир Николаевич!

По имеющейся у Общероссийского профсоюза авиационных работников информации в сентябре 2020 года на площадке Минтруда России было проведено обсуждение проекта приказа Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации «Об утверждении особенностей проведения специальной оценки условий труда на рабочих местах членов летных и кабинных экипажей воздушных судов гражданской авиации» (далее – проект приказа об особенностях СОУТ ГА).

В нарушение положений статьи 35.1 Трудового кодекса РФ, который требует обязательного привлечения общероссийских профсоюзов к работе над отраслевыми проектами нормативных правовых актов в сфере труда, представители крупнейшего отраслевого профсоюза гражданской авиации – Общероссийского профсоюза авиационных работников (ОПАР) – не были приглашены на совещание в Минтруд России, несмотря на небезызвестные Минтруду России замечания по проекту приказа об особенностях СОУТ ГА, которые неоднократно высказывались, в том числе, в рамках обсуждения данного проекта приказа на рабочей группе Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений при Правительстве РФ.

Учитывая, что Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта является представителем авиакомпаний – крупнейших работодателей гражданской авиации, в рамках соглашения о взаимодействии между ОПАР и АЭВТ, предлагаем выразить солидарный протест против подобных действий Минтруда России, игнорирующих ключевые принципы социального партнерства в сфере труда.

К проекту имеются существенные замечания.

Отдельные положения проекта приказа об особенностях СОУТ ГА противоречат актам воздушного законодательства, в частности, пункт 5 проекта не соответствует требованиям Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31 июля 2009 г. № 128.

Отсутствуют нормативно закрепленные методики расчета исследуемых показателей на рейсах, имеющих меньшую высоту и продолжительность полета (пункт 7 проекта приказа об особенностях СОУТ ГА), а также санитарные

правила, действующие на воздушном транспорте, упомянутые в пункте 12 проекта приказа об особенностях СОУТ ГА (например, при оценке микроклимата) или гигиенические нормативы (отсутствуют ПДУ для такого показателя как температура и скорость движения воздуха, указанного в Приложении 1 к проекту), что делает неисполнимым данный пункт и Приложение 1.

Статья 37 Федерального закона от 30.03.1999 N 52-ФЗ "О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения" предусматривает, что государственное санитарно-эпидемиологическое нормирование включает в себя разработку единых требований к проведению научно-исследовательских работ по обоснованию санитарных правил. Указанные требования не утверждены, что не позволяет учитывать так называемую научно-исследовательскую работу «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 оценке условий труда и характерных для членов летных и кабинных экипажей воздушных судов гражданской авиации», проведенную ФГБУ НИИ медицины труда имени академика Н.Ф. Измерова, в качестве обоснования для утверждения проекта приказа.

На основании мониторинга, проведенного Общероссийским профсоюзом авиационных работников в абсолютном большинстве организаций гражданской авиации специальная оценка условий труда проведена на основании общих требований Приказа Минтруда России от 24.01.2014 N 33н "Об утверждении Методики проведения специальной оценки условий труда, Классификатора вредных и (или) опасных производственных факторов, формы отчета о проведении специальной оценки условий труда и инструкции по ее заполнению" с обязательным предоставлением авиаработникам гарантий и компенсаций.

Принятие проекта приказа об особенностях СОУТ ГА способна внести хаос в устоявшуюся систему оценки условий труда в отрасли, породит необходимость массового пересмотра результатов СОУТ по надуманным предложениям.

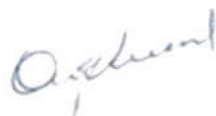
Гражданская авиация России является наиболее пострадавшей от последствий пандемии отраслью российской экономики, поэтому принятие нормативного правового акта, который может создать дополнительное социальное напряжение в авиапредприятиях – а, при утверждении проекта приказа об Особенностях СОУТ в предлагаемой Минтруда России редакции, это неизбежно – считаем недопустимым!

Согласно пункту 2 Постановления Правительства РФ от 14.04.2014 N 290 "Об утверждении перечня рабочих мест в организациях, осуществляющих отдельные виды деятельности, в отношении которых специальная оценка условий труда проводится с учетом устанавливаемых уполномоченным федеральным органом исполнительной власти особенностей" Министерству труда и социальной защиты Российской Федерации по согласованию с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и с учетом мнения Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-

трудовых отношений было поручено утвердить до 1 января 2015 г. особенности проведения специальной оценки условий труда в отношении предусмотренных перечнем, утвержденным настоящим постановлением, рабочих мест в организациях, осуществляющих отдельные виды деятельности.

Все особенности из вышеуказанного перечня были утверждены. Исключением являются только многострадальные особенности СОУТ на рабочих местах членов летных и кабинных экипажей воздушных судов гражданской авиации.

Представляется, что следует инициировать внесение изменений в Постановление Правительства РФ от 14.04.2014 N 290, исключив из него необходимость разработки Особенности СОУТ на рабочих местах членов летных и кабинных экипажей воздушных судов гражданской авиации, позволив авиапредприятиям восстанавливаться и сохранять кадровый потенциал, а не плодить лженаучные нормативные сущности.



Председатель Общероссийского
профсоюза авиационных работников

В.И. Селитринников