



*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 –3.1/74
От 24 ноября 2020 г.

Директору Департамента
условий и охраны труда
Министерства труда и
социальной защиты
Российской Федерации

Г.В. Молебнову

127994, г. Москва,
ул. Ильинка, 21

Уважаемый Георгий Владимирович!

По результатам совещания в Министерстве труда и социальной защиты, проведенного 21 октября 2020 года Профсоюзом лётного состава России (далее – ПЛС России) рассмотрены поступившие предложения от участников совещания, в новую редакцию проекта приказа «Об утверждении особенностей проведения специальной оценки условий труда на рабочих местах членов летных и кабинных экипажей воздушных судов гражданской авиации» (далее – проект Особенности), а также письма Росавиации по данному вопросу и сообщает следующее.

Считаем что 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, из пункта 2 Постановления Правительства РФ от 14 апреля 2014 г. №290 недопустимо. На членов летных экипажей воздействуют такие 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 гравитация, угловые и кориолисовы ускорения, иллюзии пространственного положения), способных создать риск для жизни и здоровья других лиц. Частота смен часовых поясов, работа в условиях, отличающихся от работы других профессиональных групп, не может и не должна оцениваться как стандартная с возможностью проведения специальной оценки условий труда без учета особенностей.

Таким образом, разработка особенностей проведения специальной оценки условий труда в отношении рабочих мест членов летных и кабинных экипажей воздушных судов гражданской авиации имеет важное значение с точки зрения правильности и справедливости оценки условий труда данной категории работников.

Авиакомпании ранее уже предлагали исключить из Постановления Правительства РФ от 14 апреля 2014 №290 рабочие места членов летных и кабинных экипажей воздушных судов гражданской авиации из списков рабочих мест, в отношении которых проводится специальная оценка условий труда с учетом особенностей. Минтрудом России, Росавиацией, Ространснадзором данное предложение не было поддержано (копия протокола совещания в Минтруде 25.10.2017 в приложении к письму).

ПЛС России в общем поддерживает разработку проекта приказа «Об утверждении особенностей проведения специальной оценки условий труда на рабочих местах членов летных и кабинных экипажей воздушных судов гражданской авиации», однако, в нем содержатся нормы противоречащие ФЗ №426-ФЗ от 28.12.2013 «О специальной оценке условий труда».

1. Из проекта Особенности проведения специальной оценки условий труда на рабочих местах членов летных и кабинных экипажей воздушных судов гражданской авиации следует, что 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).

Между тем в соответствии с пунктом 15 Методики проведения специальной оценки условий труда, утвержденной приказом Минтруда России N33н от 24.01.2014, исследования (испытания) и измерения вредных и (или) опасных факторов проводятся в ходе осуществления штатных производственных (технологических) процессов и (или) штатной деятельности работодателя с учетом используемого работником производственного оборудования, материалов и сырья, являющихся источниками вредных и (или) опасных факторов.

Проведение исследований (измерений) в условиях моделирования полета может повлечь за собой недостоверные результаты исследований (испытаний), поскольку проводится не в ходе осуществления штатных производственных (технологических) процессов и (или) штатной деятельности работодателя с учетом используемого работником производственного оборудования, материалов и сырья, являющихся источниками вредных и (или) опасных факторов.

2. Согласно проекту Особенности, допускается проведение специальной оценки условий труда совместно несколькими работодателями в отношении имеющих у них аналогичных воздушных судов. При этом данными работодателями создается единая комиссия, в состав которой включаются их представители, в том числе специалисты по охране труда, а также представители выборных органов первичных профсоюзных организаций или иных представительных органов работников. 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.

По решению комиссии специальная оценка условий труда может проводиться:

а) у работодателя (работодателей), имеющего (их) до 10 аналогичных воздушных судов – на одном из таких воздушных судов;

б) у работодателя (работодателей), имеющего (их) более 10 аналогичных воздушных судов – на двух из таких воздушных судов.

Между тем, в соответствии с частью 2 статьи 8 Федерального закона от 28.12.2013 №426-ФЗ «О специальной оценке условий труда» Специальная оценка условий труда проводится совместно работодателем и организацией или организациями, соответствующими требованиям статьи 19 настоящего Федерального закона и привлекаемому работодателем на основании гражданско-правового договора. В состав комиссии включаются представители работодателя, в том числе специалист по охране труда, представители выборного органа первичной профсоюзной организации или иного представительного органа работников (при наличии) (часть 2 статьи 9 Федерального закона от 28.12.2013 № 426-ФЗ «О специальной оценке условий труда»).

Часть 1 статьи 16 Федерального закона №426-ФЗ от 28.12.2013 «О специальной оценке условий труда» определяет, что при выявлении аналогичных рабочих мест специальная оценка условий труда проводится в отношении 20 процентов рабочих мест от общего числа таких рабочих мест (но не менее чем двух рабочих мест) и ее результаты применяются ко всем аналогичным рабочим местам.

Таким образом, федеральное законодательство не предусматривает возможность проведения специальной оценки условий труда совместно несколькими работодателями, а также создание работодателями единой комиссии, а также устанавливает минимальное количество рабочих мест, в отношении которых должна производиться специальная оценка условий труда при выявлении аналогичных рабочих мест. В данном случае, возможны нарушения права членов летных и кабинных экипажей на качественное проведение специальной оценки условий труда в виду имеющихся различий в технологических процессах у разных работодателей, а также может повлечь за собой недостоверные результаты исследований (испытаний).

Стоит обратить внимание, что особенности проведения специальной оценки условий труда в отношении рабочих мест в организациях, осуществляющих отдельные виды деятельности, нацелены на проведение специальной оценки условий труда отдельных категорий работников, с учетом особенностей их работы, и никак не могут ухудшать положение работников по сравнению с Федеральным законом от 28.12.2013 №426-ФЗ «О специальной оценке условий труда».

3. Согласно проекту Особенности, рабочие места членов экипажей в однотипных воздушных судах, в том числе различных моделей и модификаций, могут быть признаны аналогичными рабочими местами, а воздушные суда соответственно аналогичными воздушными судами. Между тем, в соответствии с

частью 6 статьи 9 Федерального закона №426-ФЗ аналогичными рабочими местами признаются рабочие места, которые расположены в одном или нескольких однотипных производственных помещениях (производственных зонах), оборудованных одинаковыми (однотипными) системами вентиляции, кондиционирования воздуха, отопления и освещения, на которых работники работают по одной и той же профессии, должности, специальности, осуществляют одинаковые трудовые функции в одинаковом режиме рабочего времени при ведении однотипного технологического процесса с использованием одинаковых производственного оборудования, инструментов, приспособлений, материалов и сырья и обеспечены одинаковыми средствами индивидуальной защиты. А в соответствии с частью 5 статьи 16 Федерального закона №426-ФЗ в случае выявления в ходе проведения специальной оценки условий труда хотя бы одного рабочего места, не соответствующего признакам аналогичности, установленным статьей 9 настоящего Федерального закона, из числа рабочих мест, ранее признанных аналогичными, специальная оценка условий труда проводится на всех рабочих местах, признанных ранее аналогичными.

В соответствии с проектом Особенности исследования (испытания) и измерения вредных и (или) опасных производственных факторов на рабочих местах членов кабинных экипажей воздушных судов проводятся во время коммерческих перевозок пассажиров, а членов летных экипажей во время контрольного полета (облета), осуществляемых в соответствии с требованиями федеральных авиационных правил.

Порядок проведения контрольных полетов устанавливается приказом Минтранса РФ от 31.07.2009 г. №128 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» (далее по тексту – ФАП-128).

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.

Согласно разъяснений Росавиации использование любого специального оборудования, не являющегося штатным оборудованием в соответствии с типовой конструкцией воздушного судна, как при выполнении полета на воздушном судне, так и при использовании данного оборудования внутри воздушного судна, возможно при условии разрешения разработчика воздушного и согласования с авиационными властями страны регистрации воздушного судна. Также разовые полеты должны проводиться с разрешения Росавиации. Процедура одобрения использования внештатного оборудования очень сложная и практически неосуществима. Росавиация неоднократно выражала своё мнение о размещении приборов в кабине ВС и запрещала проведение СОУТ на рабочих местах членов лётных экипажей (письма Росавиации в приложении к письму).

Кроме этого, абсолютно все оборудование в кабине ВС должно быть надежно закреплено, что делает невозможным его применение.

Согласно выводам ФГБНУ «НИИ медицины труда имени академика Н.Ф.Измерова» существующая методика определения сенсорных нагрузок (Р2.2.2006-05, методика 33н) нереализуема для объективной оценки условий труда по показателям сенсорных нагрузок для данной категории работников, даже с учетом приказа Минтранса России от 18.09.2018 №333 «О внесении изменений в ФАП «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденного 31.07.2018 №128. Проведенные исследования выявили, что у пилотов ВС ГА показатели сенсорных нагрузок значительно превышают максимальные значения, достигая превышения по некоторым показателям в несколько раз (до 7,5 раз), что объясняет необходимость утверждения новых критериев, устанавливающих напряженный труд 3 степени по сенсорным нагрузкам (класс 3.3).

С учетом вышеизложенного считаем единственно возможным вариантом разработки Особенности применения результатов 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 оценке условий труда и характерных для членов летных и кабинных экипажей воздушных судов гражданской авиации», проведенной ФГБНУ «НИИ медицины труда имени академика Н.Ф.Измерова» с установлением класса вредности 3.3-3.4 для членов летных экипажей и 3.1-3.2 для членов кабинных экипажей без проведения полетов.

При этом будут соблюдены требования по безопасности полетов, Федерального закона №426-ФЗ, авиакомпании сэкономят средства для проведения контрольных полетов и проведения замеров.

Приложение:

1. Письмо Росавиации от 03.11.2020 №44483/01 на 2-х листах
2. Письмо Росавиации от 05.10.2020 №40534/01 на 2-х листах
3. Письмо Минтруда от 19.04.2018 №15-1/В-1064 на 3-х листах
4. Письмо Ространснадзора от 19.04.2020 №6.1.14-593 на 1 листе
5. Письмо Генеральной прокуратуры от 26.04.2016 №23/1-342-15 на 2-х листах
6. Письмо Генеральной прокуратуры от 21.07.2017 №23/1-448-15 на 1 листе
7. Письмо Минтруда от 30.10.2017 №15-1/В-2879 на 4-х листах

Президент



М.Ю. Бойчук