

Приложение
к письму УГСК
от 13.09.2016 № 11.2- 950

ПРЕДЛОЖЕНИЯ УПРАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ СЛУЖБЫ И КАДРОВ
ПО ПРОЕКТУ ПРИКАЗА МИНТРУДА РОССИИ «ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ОСОБЕННОСТЕЙ
ПРОВЕДЕНИЯ СПЕЦИАЛЬНОЙ ОЦЕНКИ УСЛОВИЙ ТРУДА НА РАБОЧИХ МЕСТАХ
ЧЛЕНОВ ЛЕТНЫХ И КАБИННЫХ ЭКИПАЖЕЙ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ»

(письмо Минтруда России от 02.09.2016 №15-0/10/В-6257,
вх. Минтранса России № К-22/35237 от 06.09.2016,
вх. Росавиации № 1-19344 от 07.09.2016)

1. В подпункте а) пункта 2 проекта внести смысловые (как правило, территория с местами стоянки воздушных судов не принадлежит работодателю, у которого проводится СОУТ на рабочих местах членов экипажей воздушных судов), а также грамматические исправления и изложить: «целевой инструктаж по охране труда в объеме общих правил поведения на территории аэродрома (вертодрома), местах стоянки воздушных судов и непосредственно в воздушных судах работодателя, в отношении условий труда на рабочих местах членов экипажей которого проводится специальная оценка условий труда».

2. В пункте 6 проекта введено понятие «аналогичные воздушные суда» в то время как в Федеральном законе «О специальной оценке условий труда» используется понятие «аналогичные рабочие места».

В связи с этим предлагается пункт 6 изложить в следующей редакции: «Рабочие места членов экипажей воздушных судов, в том числе в однотипных воздушных судах различных моделей и модификаций, могут быть признаны аналогичными.

Решение о признании рабочих мест членов экипажей воздушных судов аналогичными рабочими местами принимается комиссией на основе изучения и соотнесения показателей карты данных сертификата типа воздушного судна, аттестата о годности к эксплуатации либо иного акта об утверждении типовой конструкции воздушного судна, выданного до 1 января 1967 года, или акта оценки конкретного воздушного судна на соответствие требованиям летной годности воздушных судов требованиям в области охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации».

3. В подпунктах а) и б) пункта 8 вместо слов «аналогичных воздушных судов» изложить: «воздушных судов с аналогичными рабочими местами членов экипажей».

4. В последнем абзаце пункта 10, начинающемся словами «На рабочих местах...» слова «ионизирующие излучения» заменить словами «ионизирующее излучение».

5. Предусмотренный пунктами 10 в), 12 и приложением № 2 проекта порядок оценки напряженности трудового процесса членов экипажей воздушных судов представляется неприемлемым:

- приведенные в приложении № 2 показатели, взятые из Руководства Р 2.2.2006-05 (в том числе показатель, отсутствующий как в Федеральном законе № 426-ФЗ, так и в Методике и Классификаторе, утвержденных приказом Минтруда России от 24.01.2014 № 33н) соотнесены не к продолжительности рабочей смены (как должно быть согласно Руководству Р 2.2.2006-05), а к продолжительности полетной смены;

- при существенном усложнении процедуры проведения СОУТ объективность результатов оценки напряженности трудового процесса членов экипажей не может быть обеспечена ввиду разной продолжительности выполняемых полетов, зависящей от маршрутной сети авиаперевозчика. По этой же причине в разных авиакомпаниях возможны различные результаты СОУТ членов экипажей воздушных судов на однотипных воздушных судах и соответственно существенно различные размеры предоставляемых компенсаций, что может повлечь напряженность в трудовых коллективах.

Представляется, что в настоящее время единственно приемлемым инструментом для оценки напряженности трудового процесса членов экипажей воздушных судов является действующее «Руководство по гигиенической оценке факторов рабочей среды и трудового процесса. Критерии и классификация условий труда» (Руководство Р 2.2.2006-05), на основе которого (с незначительными изъятиями) составлена Методика проведения специальной оценки условий труда и Классификатор вредных и опасных производственных факторов, утвержденные приказом Минтруда России от 24.01.2014 № 33н. Вместе с тем из 23-х показателей напряженности трудового процесса по Руководству Р 2.2.2006-05 в Методику и Классификатор включено только 7 показателей, при этом в них отсутствуют такие показатели, как, например, работа в условиях дефицита рабочего времени и эмоциональные нагрузки, которые являются определяющими при характеристике условий труда членов экипажей воздушных судов.

Следует отметить, что возможность установления дополнительного (сверх предусмотренных Методикой и Классификатором) перечня вредных и (или) опасных производственных факторов, подлежащих исследованиям при проведении СОУТ, предусмотрено частью 4 статьи 13 Федерального закона «О специальной оценке условий труда».

Таким образом, представляется возможным для использования в Особенности проведения СОУТ на рабочих местах членов летных и кабинных экипажей воздушных судов гражданской авиации провести экспертную оценку напряженности трудового процесса членов экипажей воздушных судов по **Руководству Р 2.2.2006-05 (по таблице 18 согласно Методике оценки напряженности трудового процесса в приложении 16)** и установить классы (подклассы) напряженности труда членов экипажей

воздушных судов, разбив их на следующие группы с идентичными, как правило, показателями напряженности трудового процесса: члены летных экипажей дальнемагистральных воздушных судов, члены летных экипажей среднемагистральных воздушных судов, члены летных экипажей ближнемагистральных воздушных судов и воздушных судов на авиационных работах, члены кабинных экипажей. Подобная экспертная оценка могла бы быть проведена представителями отдельных авиакомпаний, эксплуатирующих соответствующие воздушные суда, летными специалистами Минтранса России и Росавиации, а также ФГУП «ГосНИИ ГА (по запросу или на оперативном совещании)».

Результатом этой работы могло бы стать включение в Особенности проведения СОУТ на рабочих местах членов летных и кабинных экипажей воздушных судов гражданской авиации пункта примерно следующего содержания: **«На основании экспертной оценки напряженности трудового процесса членов экипажей воздушных судов, учитывающей, в том числе, их работу в условиях дефицита рабочего времени, повышенную ответственность за безопасность других лиц, монотонность производственной обстановки на отдельных типах воздушных судов, повышенные сенсорные нагрузки, особенности режима работы, а также принимая во внимание, что воздействие показателей напряженности труда на членов экипажей воздушных судов составляет, как правило, не более 50 процентов годового фонда рабочего времени, напряженность трудового процесса членов летных экипажей воздушных судов оценивается как вредные условия труда 2-й степени (класс 3.2), членов кабинных экипажей воздушных судов – как допустимые условия труда (класс 2)».**

Пример проведения в УГСК такой экспертной оценки напряженности трудового процесса членов экипажей воздушных судов прилагается.

6. Не представляется достаточно обоснованным включение в пункт 10 подпункта а) «параметры микроклимата: температура и относительная влажность воздуха», так как согласно Классификатору, утвержденному приказом Минтруда России от 24.01.2014 № 33н, микроклимат 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).

7. Учитывая изложенное в пунктах 5 и 6 настоящих предложений, слова «и напряженности» в 4-м абзаце пункта 5, подпункты а) и в) пункта 10, пункт 12, а также приложения № 1 и № 2 следует исключить.

8. В связи с поступившими в Федеральное агентство воздушного транспорта запросами от авиакомпаний, вынужденных проводить специальную оценку условий труда членов экипажей воздушных судов без учета особенностей её проведения, о том, как следует оформлять протоколы

замеров производственных факторов в полете и отчеты о проведении СОУТ в части определения продолжительности времени воздействия этих факторов (в часах), имея в виду, что специфика трудовой деятельности членов экипажей воздушных судов предполагает как неравномерность выполнения летной работы в течение года, так и неравномерность продолжительности полетов, представляется необходимым включить в разрабатываемые Особенности пункт примерно следующего содержания:

«Учитывая неравномерность выполнения членами экипажей воздушных судов полетов в течение года, а также их продолжительности, принимая во внимание, что допустимая продолжительность полетного времени не превышает половины годовой нормы рабочего времени, допускается в протоколах исследований (испытаний) и измерений вредных и (или) опасных факторов и в отчетах о проведении специальной оценки условий труда (раздел II) указывать продолжительность воздействия вредных и (или) опасных факторов как 4 часа, то есть половины 8-ми часовой нормальной ежедневной продолжительности рабочего времени».

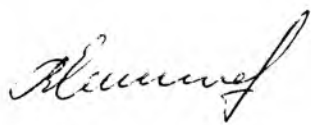
9. Представляется необходимым также в Особенности учесть возможность сохранения результатов проведенной специальной оценки условий труда на весь период эксплуатации типа воздушного судна по следующим основаниям:

в процессе эксплуатации воздушного судна при допуске его к полетам обеспечивается поддержание исправности всех его систем (в том числе путем периодической замены авиационных двигателей и агрегатов), что обеспечивает сохранение параметров условий труда членов экипажей на весь период эксплуатации воздушного судна (что подтверждается как результатами исследований в ГосНИИ ГА, так и при проведении аттестации рабочих мест по условиям труда в ряде авиакомпаний);

у работодателей (авиакомпаний) отсутствует возможность что-то «усовершенствовать» в воздушном судне, чтобы улучшить условия труда членов экипажей воздушных судов, то есть выполнить первостепенное назначение специальной оценки условий труда: «Разработка и реализация мероприятий, направленных на улучшение условий труда работников» (статья 7 Федерального закона «О специальной оценке условий труда»).

Таким образом, для авиакомпаний проведение специальной оценки условий труда членов экипажей воздушных судов с периодичностью один раз в пять лет представляется не только бессмысленным, но и крайне обременительным мероприятием (из-за проблем с выделением финансирования и воздушных судов для выполнения специальных полетов без пассажиров).

Если в разрабатываемых Особенности нет возможности включения пункта о сохранении результатов специальной оценки условий труда членов экипажа воздушных судов на весь период эксплуатации типа воздушного судна, считаем необходимым предложить подготовку соответствующего изменения в Федеральный закон «О специальной оценке условий труда».



**ПРИМЕР ЭКСПЕРТНОЙ ОЦЕНКИ НАПРЯЖЕННОСТИ ТРУДОВОГО ПРОЦЕССА
ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖЕЙ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

Наиболее объективно напряженность трудового процесса членов экипажей воздушных судов может быть оценена в соответствии с Руководством Р 2.2.2006-05 (по таблице 18 согласно Методике оценки напряженности трудового процесса в приложении 16)

**Отнесение условий труда на рабочих местах членов летных и
кабинных экипажей ВС к классу (подклассу) условий труда
по напряженности трудового процесса**

Показатели напряженности трудового процесса	Класс (подкласс) условий труда			
	оптимальный	допустимый	вредный	
	1	2	3.1	3.2
1. Интеллектуальные нагрузки:				
1.1. Содержание работы	Отсутствует необходимость принятия решения	Решение простых задач по инструкции <i>(члены кабинных экипажей ВС)</i>	Решение сложных задач с выбором по известным алгоритмам (принятие решений на основе необходимой и достаточной информации) <i>(члены летных экипажей ВС)</i>	Эвристическая (творческая) деятельность, требующая решения алгоритма, единоличное руководство в сложных ситуациях
1.2. Восприятие сигналов (информации) и их оценка	Восприятие сигналов, но не требуется коррекция действий	Восприятие сигналов с последующей коррекцией действий и операций <i>(члены кабинных экипажей ВС)</i>	Восприятие сигналов с последующим сопоставлением фактических значений параметров с их номинальными значениями. Заключительная оценка фактических значений параметров	Восприятие сигналов с последующей комплексной оценкой связанных параметров. Комплексная оценка всей производственной деятельности <i>(члены летных экипажей ВС)</i>
1.3. Распределение функций по степени сложности задания	Обработка и выполнение задания	Обработка, выполнение задания и его проверка <i>(члены кабинных экипажей ВС)</i>	Обработка, проверка и контроль за выполнением задания <i>(члены летных экипажей ВС)</i>	Контроль и предварительная работа по распределению заданий другим лицам.
1.4. Характер выполняемой работы	Работа по индивидуальному плану	Работа по установленному графику с возможной его коррекцией по ходу деятельности <i>(члены кабинных экипажей ВС)</i>	Работа в условиях дефицита времени	Работа в условиях дефицита времени и информации с повышенной ответственностью за конечный результат <i>(члены летных экипажей ВС)</i>

Показатели напряженности трудового процесса	Класс (подкласс) условий труда			
	оптимальный	допустимый	вредный	
	1	2	3.1	3.2
2. Сенсорные нагрузки				
2.1. Длительность сосредоточенного наблюдения (% времени смены)	до 25	26—50 <i>(члены кабинных экипажей ВС)</i>	51—75 <i>(члены летных экипажей дальне магистральных и средне магистральных ВС)</i>	более 75 <i>(члены летных экипажей ближне магистральных ВС и ВС на авиационных работах)</i>
2.2. Плотность сигналов (световых, звуковых) и сообщений в среднем за 1 час работы	до 75 <i>(члены кабинных экипажей)</i>	76—175 <i>(члены летных экипажей дальне магистральных и средне магистральных ВС)</i>	176—300 <i>(члены летных экипажей ближне магистральных ВС и ВС на авиационных работах)</i>	более 300
2.3. Число производственных объектов одновременного наблюдения	до 5 <i>(члены кабинных экипажей)</i>	6—10 <i>(члены летных экипажей дальне магистральных и средне магистральных ВС)</i>	11—25 <i>(члены летных экипажей ближне магистральных ВС и ВС на авиационных работах)</i>	более 25
2.4. Размер объекта различения (при расстоянии от глаз работающего до объекта различения не более 0,5 м) в мм при длительности сосредоточенного наблюдения (% времени смены)	более 5 мм – 100% <i>(члены летных и кабинных экипажей ВС)</i>	5 – 1,1 мм – более 50%; 1 -0,3 мм – до 50% менее 0,3 мм – до 25 %	1 -0,3 мм – более 50%; менее 0,3 мм – 26 -50%	менее 0,3 мм – более 50%
2.5. Работа с оптическими приборами (микроскопы, лупы и т.п.) при длительности сосредоточенного наблюдения (% времени смены)	до 25 <i>(члены летных и кабинных экипажей ВС)</i>	26 - 50	51 - 75	более 75
2.6. Наблюдение за экранами видеотерминалов (часов в смену): при буквенно-цифровом типе отображения информации: при графическом типе отображения	до 2 <i>(члены кабинных экипажей ВС)</i>	до 3 <i>(члены летных экипажей ВС, не оборудованных дисплеями)</i> до 5	до 4 до 6	более 4 <i>(члены летных экипажей ВС, кроме ВС, не оборудованных дисплеями)</i> более 6

Показатели напряженности трудового процесса	Класс (подкласс) условий труда			
	оптимальный	допустимый	вредный	
	1	2	3.1	3.2
информации:				
2.7. Нагрузка на слуховой анализатор (при производственной необходимости восприятия речи или дифференцированных сигналов)	Разборчивость слов и сигналов от 100 до 90 %. Помехи отсутствуют	Разборчивость слов и сигналов от 90 до 70 %. Имеются помехи, на фоне которых речь слышна на расстоянии до 3,5 м <i>(члены летных и кабинных экипажей ВС)</i>	Разборчивость слов и сигналов от 70 до 50 %. Имеются помехи, на фоне которых речь слышна на расстоянии до 2 м	Разборчивость слов и сигналов менее 50 %. Имеются помехи, на фоне которых речь слышна на расстоянии до 1,5 м
2.8. Нагрузка на голосовой аппарат (суммарное количество часов, наговариваемое в неделю)	до 16 <i>(члены летных и кабинных экипажей ВС)</i>	до 20	до 25	Более 25
3. Эмоциональные нагрузки				
3.1. Степень ответственности за результат собственной деятельности. Значимость ошибки	Несет ответственность за выполнение отдельных элементов заданий. Влечет за собой дополнительные усилия в работе со стороны работника	Несет ответственность за функциональное качество вспомогательных работ (заданий). Влечет за собой дополнительные усилия со стороны вышестоящего руководства (бригадира, мастера и т. п.) <i>(члены кабинных экипажей ВС кроме старших бортпроводников)</i>	Несет ответственность за функциональное качество основной работы (задания). Влечет за собой исправления за счет дополнительных усилий всего коллектива (группы, бригады и т. п.) <i>(старшие бортпроводники)</i>	Несет ответственность за функциональное качество конечной продукции, работы, задания. Влечет за собой повреждение оборудования, остановку технологического процесса и может возникнуть опасность для жизни <i>(члены летных экипажей ВС)</i>
3.2. Степень риска для собственной жизни	Исключена			Вероятна <i>(члены летных и кабинных экипажей ВС)</i>
3.3. Степень ответственности за безопасность других лиц	Исключена <i>(члены кабинных экипажей ВС)</i>			Возможна <i>(члены летных экипажей ВС)</i>
3.4. Наличие конфликтных ситуаций, обусловленных профессиональной деятельностью	Отсутствуют	1 – 3 <i>(члены летных экипажей)</i>	4 – 8 <i>(члены кабинных экипажей)</i>	Более 8
4. Монотонность нагрузок				
4.1 Число элементов (приемов), необходимых для реализации простого задания или в многократно	более 10 <i>(члены летных и кабинных экипажей ВС)</i>	9 - 6	5 - 3	менее 3

Показатели напряженности трудового процесса	Класс (подкласс) условий труда			
	оптимальный	допустимый	вредный	
	1	2	3.1	3.2
повторяющихся операциях				
4.2. Продолжительность (в сек) выполнения простых заданий или повторяющихся операций	более 100 <i>(члены летных и кабинных экипажей ВС)</i>	100 - 25	24 - 10	менее 10
4.3. Время активных действий (в % к продолжительности смены). В остальное время наблюдение за ходом производственного процесса	20 и более <i>(члены летных и кабинных экипажей ВС)</i>	19 - 10	9 - 5	менее 5
4.4. Монотонность производственной обстановки (время пассивного наблюдения за ходом техпроцесса в % от времени смены)	менее 75 <i>(члены кабинных экипажей ВС; члены летных экипажей ближне магистральных ВС и ВС на авиационных работах)</i>	76—80 <i>(члены летных экипажей средне магистральных ВС)</i>	81—90 <i>(члены летных экипажей дальне магистральных ВС)</i>	более 90
5. Режим работы				
5.1. Фактическая продолжительность рабочего дня	6—7 ч	8—9 ч	10—12 ч <i>(члены летных и кабинных экипажей ближне магистральных ВС и ВС на авиационных работах)</i>	более 12 ч <i>(члены летных и кабинных экипажей дальне и средне магистральных ВС)</i>
5.2. Сменность работы	Односменная работа (без ночной смены)	Регулярная сменность (без ночной смены)	Регулярная сменность (работа в ночную смену)	Нерегулярная сменность с работой в ночное время <i>(члены летных и кабинных экипажей ВС)</i>
5.3. Наличие регламентированных перерывов и их продолжительность	Перерывы регламентированы, достаточной продолжительности: 7 % и более рабочего времени <i>(члены летных и кабинных экипажей дальне и средне магистральных ВС)</i>	Перерывы регламентированы, недостаточной продолжительности: от 3 до 7 % рабочего времени <i>(члены летных и кабинных экипажей ближне магистральных ВС)</i>	Перерывы не регламентированы, и недостаточной продолжительности: до 3 % рабочего времени <i>(члены летных экипажей ВС на авиационных работах)</i>	Перерывы отсутствуют

Общая оценка напряженности трудового процесса

(из Руководства Р 2.2.2006-05)

1. При оценке напряженности трудового процесса учитываются все 23 показателя, перечисленные в таблице. Не допускается выборочный учет каких-либо отдельно взятых показателей для общей оценки напряженности труда.

2. По каждому из 23 показателей в отдельности определяется свой класс условий труда. В том случае, если по характеру или особенностям профессиональной деятельности члена экипажа ВС ГА какой-либо показатель не представлен, то по данному показателю ставится 1 класс (оптимальный) - напряженность трудового процесса легкой степени.

3. При окончательной оценке напряженности трудового процесса класс (подкласс) определяется следующим образом:

3.1. «Оптимальный» (1 класс) устанавливается в случаях, когда 17 и более показателей имеют оценку 1 класса, а остальные относятся ко 2 классу. При этом отсутствуют показатели, относящиеся к 3 (вредному) классу.

3.2. «Допустимый» (2 класс) устанавливается в следующих случаях:

- когда 6 и более показателей отнесены ко 2 классу, а остальные - к 1 классу;

- когда от 1 до 5 показателей отнесены к 3.1 и/или 3.2 степеням вредности, а остальные показатели имеют оценку 1-го и/или 2-го классов.

3.3. «Вредный» 3 класс устанавливается в случаях, когда 6 или более показателей отнесены к третьему классу (обязательное условие). При соблюдении этого условия устанавливается:

Класс 3.1 (трудовой процесс напряженный 1-й степени):

- когда 6 показателей имеют оценку только класса 3.1, а оставшиеся показатели относятся к 1 и/или 2 классам;

- когда от 3 до 5 показателей относятся к классу 3.1, а от 1 до 3 показателей отнесены к классу 3.2.

Класс 3.2 (трудовой процесс напряженный 2-й степени):

- когда 6 показателей отнесены к классу 3.2;

- когда более 6 показателей отнесены классу 3.1;

- когда от 1 до 5 показателей отнесены к классу 3.1, а от 4 до 5 показателей - к классу 3.2;

- когда 5 показателей отнесены к классу 3.1 и имеются от 1 до 4 показателей класса 3.2.

- когда 6 показателей отнесены к классу 3.1 и имеются от 1 до 5 показателей класса 3.2.

3.4. В тех случаях, когда более 6 показателей имеют оценку 3.2, напряженность трудового процесса оценивается на одну степень выше - класс 3.3.

	11	12	13	14	21	22	23	24	25	26	27	28	31	32	33	34	41	42	43	44	51	52	53	итог
Л.Э. Л.М.	31	32	31	32	31	2	2	1	1	32	2	1	32	32	32	2	1	1	1	31	32	32	1	1-7 2-4 31-4 32-8
Л.Э. С.М.	31	32	31	32	31	2	2	1	1	32	2	1	32	32	32	2	1	1	1	2	32	32	1	1-7 2-5 31-3 32-8
Л.Э. Б.М. а.р.	31	32	31	32	32	31	31	1	1	2	2	1	32	32	32	2	1	1	1	1	31	32	2	1-7 2-4 31-5 32-7
К.Э. Д.М.	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	2	1	2	32	1	31	1	1	1	1	32	32	1	1-12 2-7 31-1 32-3
К.Э. С.М.	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	2	1	2	32	1	31	1	1	1	1	32	32	1	1-12 2-7 31-1 32-3
К.Э. Б.М.	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	2	1	2	32	1	31	1	1	1	1	32	32	2	1-11 2-8 31-1 32-3

В итоге напряженность трудового процесса членов летных экипажей ВС оценивается классом 3.3. С учетом времени воздействия показателей напряженности трудового процесса на членов летного экипажа не более 50% годового фонда рабочего времени напряженность труда оценивается на одну степень ниже – классом 3.2.

Напряженность трудового процесса членов кабинных экипажей ВС оценивается как допустимые условия труда – класс 2.

Мешин

Тур