

**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

04 декабря 2018 г. № 5104/2-02а/561

На № _____ от _____

Заместителю
Председателя Правительства
Российской Федерации

Т.А. Голиковой

208355

2018 г.



Уважаемая Татьяна Алексеевна!

В настоящее время в гражданской авиации Российской Федерации сложилась критическая ситуация, связанная с вопросами экспертизы связи заболеваний слуха с профессией у членов летных экипажей воздушных судов. Данная проблема приобрела наибольшую остроту именно в последние годы, на фоне полного переоснащения парка воздушными судами, отвечающими гигиеническим нормативам по уровням шума, а также вывода из эксплуатации воздушных судов, в кабинах которых уровень шума превышает нормативные значения. При этом, диагностика профессиональных заболеваний органов слуха происходит в подавляющем большинстве у летного состава, выполняющего полеты на новой технике.

В последние годы среди лиц летного состава ежегодно отмечается рост показателей профессиональной заболеваемости. Удельный вес профессиональных заболеваний на воздушном транспорте составляет 65% от всех зарегистрированных профессиональных заболеваний по всем видам транспорта. При этом, в 80% случаев причиной профессиональной дисквалификации является двусторонняя нейросенсорная тугоухость. Так, число выявленных случаев двусторонней нейросенсорной тугоухости у летного состава гражданской авиации составляло в 2011 году – 2211 случаев, в 2012 году – 2529, в 2013 году – 2867, в 2014 году - 3125, в 2015 году – 3520, в 2016 году – 3848, в 2017 году – 4176, что составляет около 25% от общей численности пилотов в РФ.

Специалисты отмечают, что по статистике «двустороннюю нейросенсорную тугоухость» перед уходом с летной работы обнаруживают российские пилоты самолетов Boeing и Airbus, которые работают в крупных компаниях, где высокие зарплаты и компенсации. У их иностранных коллег, летающих на тех же самых типах ВС, подобное заболевание отсутствует. Более того, гораздо реже оно диагностируется и у российских пилотов, летавших в небольших авиакомпаниях на гораздо более шумных типах ВС.

Подобный взрывной рост профессиональной заболеваемости у членов летных экипажей обусловлен несовершенством нормативно-правовой базы, регулирующей отношения в области профпатологии, отсутствием единообразной правоприменительной практики в органах Роспотребнадзора и медицинских организациях, которые

осуществляют экспертизу связи заболеваний с профессией, не связанной с фактической потерей слуха, и, возможно, иными причинами.

Так, в настоящее время установление связи профессии с заболеванием осуществляется в соответствии с Положением о расследовании и учете профессиональных заболеваний, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 15 декабря 2000 года № 967, которое не позволяет государству и работодателю провести в должной степени объективное расследование причин заболевания, своевременно установить факт формирования заболевания, разработать профилактические стратегии по исключению дальнейшего прогрессирования патологии у работника и принять должные меры по обеспечению безопасности полетов, что является основополагающим в сфере гражданской авиации. Указанный нормативный правовой акт определяет такой порядок связи профессии с заболеванием, при котором предварительный диагноз «двусторонняя нейросенсорная тугоухость» и его связь с профессией устанавливает профпатолог по месту жительства, без информирования Врачебно-лётной экспертной комиссии (ВЛЭК), работодателя и ФСС.

Пользуясь несовершенством действующего законодательства, пилоты, имеющие установленный диагноз «двусторонняя нейросенсорная тугоухость», могут беспрепятственно продолжать полеты. Спустя годы, к окончанию лётной работы, при оформлении пенсии они имеют возможность предъявить установленный диагноз и оформить себе профессиональное заболевание (двусторонняя нейросенсорная тугоухость) и получать соответствующие пожизненные компенсации.

Отсутствие объективных методов диагностики «двусторонней нейросенсорной тугоухости» и высокие пожизненные выплаты по профессиональным заболеваниям провоцируют недобросовестных пилотов на злоупотребления, поскольку это практически единственное заболевание, при котором постановка диагноза основана только на субъективных жалобах пациента. При постановке диагноза не используются объективные методы диагностики.

Предварительный диагноз профессиональной двусторонней нейросенсорной тугоухости у работников лётного состава при их обследовании уже в Центрах профпатологии практически во всех случаях признается профессиональным заболеванием. В результате, государство, в лице Фонда социального страхования (далее – ФСС), вынуждено выплачивать лётному составу пожизненные компенсации по причине нанесенного вреда и потери ими профессиональной трудоспособности.

При этом, только российское законодательство в отношении отдельной категории работников, а именно пилотов, устанавливает право на пожизненную компенсацию. Так, пилоты гражданской авиации российских авиакомпаний имеют беспрецедентный уровень социальной защиты, как в сравнении с другими группами населения в России, так и в сравнении с коллегами из иностранных авиакомпаний. Пилоты с диагнозом

«двусторонняя нейросенсорная тугоухость» имеют повышенную пенсию (более, чем в 3 раза превышающую среднюю страховую пенсию по старости в России).

В настоящее время размер выплат со стороны ФСС в пользу одного пилота с подтвержденным диагнозом составляет порядка 75 тыс. рублей в месяц, что значительно превышает общий уровень социального обеспечения по инвалидности и старости в других отраслях. Более того, размеры указанных выплат индексируются ежегодно. Ежегодно расходы государства (ФСС) на эту категорию граждан составят около 4 млрд. руб.

Учитывая рост числа профессиональных заболеваний и ежегодную индексацию, можно сделать вывод о том, что расходы ФСС на выплату компенсаций по профессиональным заболеваниям будут только увеличиваться, что может привести к дефициту бюджета ФСС. Создаются риски нехватки средств для выполнения социальных обязательств, например, таких, как выплаты больничных, включая те, что выдаются после несчастных случаев на производстве, выплаты материнских и детских пособий, пособий гражданам, подвергшимся воздействию радиации.

Кроме того, по решению суда, доплату до среднего производят работодатели, что также приведет к серьезным финансовым затратам российских авиакомпаний. Учитывая количество пилотов, с подтвержденным диагнозом, дополнительные расходы работодателей по выплатам компенсаций пилотам с нейросенсорной тугоухостью могут составить порядка 22,5 млрд. руб. в год.

В целях изменения сложившейся ситуации, просим Вас поручить Министерству труда и социальной защиты Российской Федерации, Министерству здравоохранения Российской Федерации и Федеральной службе по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека подготовить предложения по внесению изменений в Положение о расследовании и учете профессиональных заболеваний, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 15 декабря 2000 года № 967 в части исключения оснований и условий, способствующих злоупотреблениям со стороны работников, а также установления механизма, позволяющего государству и работодателю провести объективное расследование причин заболевания, своевременно установить факт формирования заболевания, разработать профилактические стратегии по исключению дальнейшего прогрессирования патологии.

Президент АЭВТ

*С уважением,
В.Н. Тасун*

В.Н. Тасун