

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

В соответствии с частью 7 статьи 9 Федерального закона от 28 декабря 2013 г. № 426-ФЗ «О специальной оценке условий труда» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2013, № 52, ст. 6991; 2014, № 26, ст. 3366; 2015, № 29, ст. 4342; 2016, № 18, ст. 2512; № 53, ст. 8479) и пунктом 2 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, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 14 апреля 2014 г. № 290 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2014, № 17, ст. 2056; 2015, № 18, ст. 2715; 2016, № 51, ст. 7402; 2018, № 5, ст. 765), п р и к а з ы в а ю :

Утвердить по согласованию с Министерством транспорта Российской Федерации прилагаемые особенности проведения специальной оценки условий труда на рабочих местах членов летных и cabinных экипажей воздушных судов гражданской авиации.

Министр

А.О Котяков

УТВЕРЖДЕНЫ
приказом Министерства труда и
социальной защиты Российской
Федерации
от _____ 2020 г. № _____

**Особенности проведения специальной оценки условий труда на рабочих
местах членов летных и кабинных экипажей воздушных судов
гражданской авиации**

1. Специальная оценка условий труда на рабочих местах членов летных и кабинных экипажей воздушных судов гражданской авиации (далее соответственно - воздушные суда, члены экипажа) осуществляется в соответствии с Методикой проведения специальной оценки условий труда (далее – Методика)¹ с учетом настоящих Особенности.

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 пройти вводный инструктаж по охране труда в объеме общих правил поведения, предполетный и послеполетный досмотр в соответствии с требованиями воздушного законодательства Российской Федерации, а также досмотр, дополнительный и повторный досмотры в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации о транспортной безопасности.

3. Деятельность экспертов и иных работников организации, проводящей специальную оценку условий труда, по проведению исследований (испытаний) и измерений вредных и (или) опасных производственных факторов осуществляется и с учетом требований Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» (далее – федеральные авиационные правила)² и под контролем представителя работодателя.

¹ Утверждена приказом Минтруда России от 24 января 2014 г. № 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» (зарегистрирован Минюстом России 21 марта 2014 г., регистрационный № 31689) с изменениями, внесенными приказами Минтруда России от 20 января 2015 г. № 24н (зарегистрирован Минюстом России 9 февраля 2015 г., регистрационный № 35927), от 14 ноября 2016 г. № 642н (зарегистрирован Минюстом России 6 февраля 2017 г., регистрационный № 45539) (далее – приказ Минтруда России № 33н).

² Утверждены приказом Минтранса России от 31 июля 2009 г. № 128 «Об утверждении федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» (зарегистрирован Минюстом России 31 августа 2009 г., регистрационный № 14645), с изменениями внесенными приказами Минтранса России от 21 декабря 2009 г. № 242 (зарегистрирован Минюстом России 2 февраля 2010 г., регистрационный № 16191), от 22 ноября 2010 г. № 263 (зарегистрирован Минюстом России 20 декабря 2010 г., регистрационный № 19244), от 16 ноября 2011 г. № 284 (зарегистрирован Минюстом России 21 декабря 2011 г., регистрационный № 22723), от 27 декабря 2012 г. № 453 (зарегистрирован Минюстом России 18 февраля 2013 г., регистрационный № 27176), от 25 ноября 2013 г. № 362 (зарегистрирован Минюстом России 19 февраля 2014 г., регистрационный № 31356), от 10 февраля 2014 г. № 32 (зарегистрирован Минюстом России 19 февраля 2014 г., регистрационный № 31362), от 3 марта 2014 г. № 60 (зарегистрирован Минюстом России 18 сентября 2014 г., регистрационный № 34093), от 26 февраля 2015 г. № 34 (зарегистрирован Минюстом России 1 апреля 2015 г., регистрационный № 36663), от 15 июня 2015 г. № 187 (зарегистрирован Минюстом России 22 июля 2015 г., регистрационный № 38147), от 18 июля 2017 г. № 263 (зарегистрирован Минюстом России 8 августа 2017 г., регистрационный № 47712), от 18 сентября 2018 г. № 333 (зарегистрирован Минюстом России 12 ноября 2018 г., регистрационный № 52652).

4. Исследования (испытания) и измерения вредных и (или) опасных производственных факторов проводятся до и после запуска двигателей воздушного судна для получения фоновых показателей и на всех этапах полета (взлет, набор высоты, горизонтальный полет, снижение, посадка) в эксплуатационном режиме, определенном руководствами по летной и технической эксплуатации конкретного типа воздушного судна, а также во время предполетных и послеполетных работ.

5. Исследования (испытания) и измерения вредных и (или) опасных производственных факторов на рабочих местах членов летных экипажей воздушных судов проводятся 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 кабинных экипажей воздушных судов, допускается проводить только во время коммерческих перевозок пассажиров с учетом требований федеральных авиационных правил. Остальные идентифицированные на указанных рабочих местах 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)³.

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 комиссией по проведению специальной оценки условий труда (далее – комиссия) с учетом технологических особенностей воздушного судна, программ контрольных полетов для соответствующего типа воздушного судна (высота и скорость полета), объема и продолжительности необходимых исследований (испытаний) и измерений вредных и (или) опасных производственных факторов.

В случае проведения исследований (испытаний) и измерений вредных 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 измерениях, об участвующих в их проведении экспертах организации, проводящей специальную оценку условий труда, а также планируемых к применению средства измерений.

6. Рабочие места членов экипажей в однотипных воздушных судах, в том числе различных моделей и модификаций, могут быть признаны аналогичными

³ Комплексный авиационный тренажер (КТС) российского производства или полный пилотажный тренажер (FFS) иностранного производства, которые должны быть оснащены шестистепенной системой подвижности и широкоформатной системой визуального отображения и классифицироваться не ниже уровня (D) по классификации Европейского агентства безопасности полетов (EASA - European Aviation Safety Agency) или Федерального управления гражданской авиации (FAA — Federal Aviation Administration).

рабочими местами, а воздушные суда соответственно аналогичными воздушными судами.

Решение о признании воздушных судов аналогичными воздушными судами принимается комиссией на основе изучения и соотнесения сведений из сертификата типа воздушного судна, аттестата о годности воздушного судна 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 к летной годности воздушных судов и требованиям в области охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации.

7. 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.

8. 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.

9. При наличии результатов специальной оценки условий труда, проведенной несколькими работодателями в отношении имеющих у них аналогичных воздушных судов, комиссией по представлению эксперта организации, проводящей специальную оценку условий труда, может быть принято решение об использовании в качестве результатов исследований (испытаний) и измерений вредных и (или) опасных производственных факторов результатов таких исследований (испытаний) и измерений, проведенных аккредитованной испытательной лабораторией (центром) на рабочих местах членов экипажей аналогичных воздушных судов не более чем за пять лет до даты проведения специальной оценки условий труда.

10. Обязательным исследованиям (испытаниям) и измерениям на рабочих местах членов экипажей подлежат следующие вредные и (или) опасные производственные факторы⁴:

а) шум;

б) напряженность трудового процесса.

11. В дополнение к перечисленным в пункте 10 настоящих Особенности вредным и (или) опасным производственным факторам на рабочих местах членов экипажей воздушных судов идентифицируются 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.

⁴ Указанные вредные и (или) опасные производственные факторы могут быть дополнены в ходе составления экспертом организации, проводящей специальную оценку условий труда, перечня подлежащих исследованиям (испытаниям) и измерениям вредных и (или) опасных производственных факторов.

12. При проведении исследований (испытаний) и измерений вредных и (или) опасных производственных факторов на рабочих местах членов экипажей непосредственно на борту воздушного судна экспертами и иными работниками организации, проводящей специальную оценку условий труда, в том числе при использовании ими приборов, должно обеспечиваться соблюдение требований федеральных авиационных правил.

13. 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, а при отнесении условий труда на рабочих местах членов экипажей к классу (подклассу) условий труда по уровням звукового давления и ультразвука, а также параметрам микроклимата оптимальные и допустимые параметры указанных факторов должны соответствовать содержащимся в санитарных правилах и нормах «СанПиН 2.5.1.2423-08. «Гигиенические требования к условиям труда и отдыха для летного состава гражданской авиации»⁵ гигиеническим нормативам и Методике.

Отнесение условий труда к соответствующему классу (подклассу) условий труда по уровням звукового давления и ультразвука осуществляется в соответствии с приложением № 11 к Методике, а по параметрам микроклимата – в соответствии с приложением № 12 к Методике по категории работ Ia для летных экипажей воздушных судов и IIб для кабинных экипажей воздушных судов.

14. В дополнение к сведениям, указываемым в отчете о проведении специальной оценки условий труда⁶, в разделе III данного отчета приводятся следующие данные:

- а) наименование и бортовой (заводской) номер воздушного судна;
- б) наименование и номера двигателей и вспомогательной силовой установки воздушного судна;
- в) наработка планера и двигателей воздушного судна на момент начала проведения специальной оценки условий труда на рабочих местах членов экипажей, дата последнего капитального ремонта;
- г) тип применяемого топлива и смазочных масел (для химического фактора);
- д) этап полета (взлет, набор высоты, горизонтальный полет, снижение, посадка) и фактическое значение измеряемого параметра.

15. По решению комиссии допускается использовать в качестве результатов исследований (испытаний) и измерений идентифицированных вредных и (или) опасных производственных факторов на рабочих местах членов экипажей воздушных судов результаты производственного контроля условий труда в порядке, установленном Федеральным законом от 28 декабря 2013 г. № 426-ФЗ «О специальной оценке условий труда»⁷, а также результаты исследований (испытаний)

⁵ Утверждены постановлением Главного государственного санитарного врача Российской Федерации от 27 октября 2008 г. № 60 «Об утверждении санитарных правил и норм СанПиН 2.5.1.2423-08» (зарегистрировано Минюстом России 12 февраля 2009 г., регистрационный № 13303).

⁶ Форма отчета о результатах проведения специальной оценки условий труда утверждена приказом Минтруда России № 33н.

⁷ Собрание законодательства Российской Федерации, 2013, № 52, ст. 6991; 2014, № 26, ст. 3366; 2015, № 29, ст. 4342; 2016, № 18, ст. 2512; 2018, № 30, ст. 4543; № 53, ст. 8479; 2019, № 52, ст. 7769

и измерений отдельных идентифицированных вредных и (или) опасных производственных факторов, по результатам которых определяются эксплуатационно-технические характеристики воздушного судна при допуске его к эксплуатации, проведенных не более чем за пять лет до даты проведения специальной оценки условий труда.