

Опросный лист
по сбору предложений работников по идентификации на рабочем месте
вредных и (или) опасных производственных факторов для целей
специальной оценки условий труда

1. Наименование структурного подразделения _____

2. Профессия/должность _____

3. Рекомендации и предложения

Статья 68.1 ВЗК, дающая понятие, что такое контрольный облет (полет) гражданского судна и разрешающая его использовать в целях проведения специальной оценки условий труда на рабочих местах членов летных экипажей гражданских воздушных судов с учетом устанавливаемых уполномоченным федеральным органом исполнительной власти особенностей проведения специальной оценки, вступит в действие только с 01.03.2026.

Кроме того, проведение исследований исключительно на контрольных облетах приведет к тому, что данные по шуму, общей вибрации, микроклимату, световой среде, неионизирующим и ионизирующим излучениям будут некорректными, так как высота, скорость, продолжительность полетного времени, режим работы двигателей на облете и рейсовом полете различны.

Пункт 7 Приказа Минтруда России от 06.05.2024 № 255н «Об утверждении особенностей проведения специальной оценки условий труда на рабочих местах членов летных и кабинных экипажей воздушных судов гражданской авиации» предлагается изложить в следующей редакции:

«Обязательным исследованиям (испытаниям) и измерениям на рабочих местах членов летных и кабинных экипажей подлежат в случае их идентификации (выявления) следующие вредные и (или) опасные производственные факторы:

- шум;
- общая вибрация в салонах и кабинах экипажей воздушных судов;
- 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;
- световая среда;
- неионизирующие излучения (в кабинах воздушных судов), электростатическое поле (в кабинах и салонах воздушных судов);
- ионизирующие излучения (при полетах на высоте свыше 6000 м или 22 000 футов), обусловленные воздействием солнечной радиации и космического излучения;
- тяжесть трудового процесса;
- напряженность трудового процесса.

Указанные выше вредные и (или) опасные производственные факторы могут быть дополнены комиссией по проведению СОУТ.

Согласно более ранним исследованиям по напряженности труда пилотов гражданской авиации, проведенным Научно-исследовательским институтом медицины труда имени академика Н.Ф. Измерова установлено, что по данным санитарно-гигиенических характеристик уровни напряженности труда на всех рабочих местах пилотов гражданской авиации соответствуют вредным условиям труда, которые усугубляются в 48 % случаев воздействием четырех других вредных факторов (шум, микроклимат, вибрация, рабочая поза). Результаты исследований показали, что после 5 ч полета значительно повышаются риски наступления утомления, проявляющегося в увеличении количества фиксаций взгляда на 11%, среднего времени латентного периода сложной зрительно-моторной реакции – на 12%, количества значимых ошибок для безопасности полетов – на 50 %, при отсутствии физиологического восстановления сердечно-сосудистой системы, $p < 0,05$.

Риск возникновения авиационных происшествий увеличивается у тех пилотов, которые находятся в состоянии утомления и стресса вследствие нарушений режимов труда и отдыха, что составляет не менее 8,4 % случаев от всех других причин.

Данным институтом предложено ввести 3-ю степень вредности для напряженных работ, а также новые показатели напряженности труда по сенсорным, информационным и интеллектуальным нагрузкам, такие как увеличение времени фиксации взгляда на приборе (%), частота сменяемости изображения/значения на экране (раз/мин), объем информационных потоков в единицу времени (бит/с), количество многофункциональных приборов (более 10 бит/с). Установлено, что оценка напряженности труда должна быть дополнена специфическими характеристиками летной нагрузки и режимов труда – количество взлетов и посадок, число пересеченных часовых поясов, количество стресс-факторов в течение полета, число ночных полетных смен за неделю – показателями, напрямую связанными с развитием утомления пилотов и повышением риска возникновения авиационных происшествий.

Работник: _____

подпись Ф.И.О. дата Заполненный опросный лист Вы можете направить по электронной почте ehs@aeroflot.ru.