



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)**

Рождественка ул., д. 1, стр. 1, Москва, 109012
тел.: (499) 495-00-00, факс: (499) 495-00-10
www.mintrans.gov.ru

06.11.2025 № Д1/3627-ИС

На № _____ от _____

**Министерство труда и социальной
защиты федерального агентства
воздушного транспорта**

В соответствии с поручением, предусмотренным п. 2 Протокола от 23.09.2025 № 15-1-11ТЖ заседания межведомственной рабочей группы по совершенствованию законодательства о специальной оценке условий труда (далее – СОУТ) Минтрансом России рассмотрены материалы, представленные письмом Федерального агентства воздушного транспорта от 27.10.2025 № Исх-38637/01 (прилагается).

Позиция Федерального агентства воздушного транспорта базируется на действующих нормах и требованиях воздушного законодательства Российской Федерации в рамках комплексного подхода к поддержанию приемлемого уровня безопасности полетов гражданских воздушных судов.

По результатам рассмотрения представленных материалов отмечаем, что процедура проведения инструментальных замеров и исследований, предусмотренная «Особенностями проведения специальной оценки условий труда на рабочих местах летных и кабинных экипажей воздушных судов гражданской авиации», утвержденными приказом Минтруда России от 06.05.2024 № 255н (далее – Особенности), не может быть организована и проведена в полном объеме без нарушения действующих норм воздушного законодательства.

В соответствии с вышеизложенным считаем целесообразным поддержать предложение Росавиации о необходимости пересмотра текста п. 7, п. 17 Особенности с учетом требований Воздушного законодательства Российской Федерации.

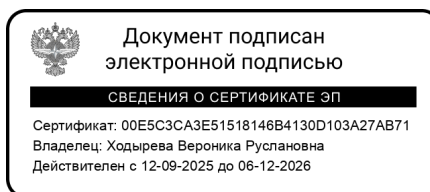
Сообщаем, что рабочие места специалистов авиационного персонала гражданской авиации, расположенные на борту гражданского воздушного судна, имеют ряд существенных особенностей. Уровень воздействия вредных/опасных факторов на соответствующих рабочих местах планируется и учитывается уже при начале разработки каждого нового типа гражданского воздушного судна (далее – ГВС). На этапе постройки опытного образца, проведения наземных и летных испытаний на соответствующих рабочих местах производится многократное квалифицированное измерение всех предусмотренных действующим законодательством Российской Федерации показателей (в том числе уровень воздействия вредных и опасных факторов на земле и в полете). Соответствующие значения учитываются при сертификации типа ГВС. В ходе эксплуатации каждое

воздушное судно в соответствии с Воздушным законодательством Российской Федерации проходит периодическое техническое обслуживание. Подтверждение соответствия каждого конкретного воздушного судна действующим требованиям регулярно производится в период эксплуатации при проведении процедуры обязательной сертификации.

В связи с вышеизложенным ходатайствуем о разработке и внесении в Федеральный закон Российской Федерации от 28.12.2013 № 426-ФЗ «О специальной оценке условий труда» положений, предусматривающих упрощение процедуры СОУТ для рабочих мест с изначально планируемым и контролируемым уровнем воздействия вредных/опасных факторов. На период до введения в действие соответствующих требований считаем целесообразным осуществлять СОУТ с учетом действующих требований и ограничений, предусмотренных воздушным законодательством Российской Федерации.

Приложение: на 6 л. в 1 экз.

Директор Департамента
государственной политики
в области гражданской авиации



В.Р. Ходырева



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)**

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)**

ЗАМЕСТИТЕЛЬ РУКОВОДИТЕЛЯ

Ленинградский пр-т, д. 37, корп. 2, Москва,

ГСП-3, 125167, Телетайп 111495

Тел. (499) 231-50-09, факс (499) 231-55-35

e-mail: rusavia@favt.gov.ru

27.10.2025 № Исх-38637/01

На № 15-1/B3757 от 24.09.2025

**Министерство труда и социальной защиты
Российской Федерации**

**Врио Директора Департамента условий и
охраны труда**

Т.М. Жигастовой

**Копия: Министерство транспорта
Российской Федерации**

**Директору Департамента государственной
политики в области гражданской авиации**

В.Р. Ходыревой

Уважаемая Татьяна Михайловна!

Федеральное агентство воздушного транспорта рассмотрело письмо Департамента условий и охраны труда Минтруда России от 24.09.2025 № 15-1/B-3757 по совершенствованию законодательства в области специальной оценки условий труда и в рамках установленной компетенции сообщает следующее.

Позиция Росавиации, представленная в адрес Минтруда России письмом от 27.11.2024 № Исх-41066/01, остается без изменений, что обусловлено приоритетностью мер по соблюдению норм и требований авиационной отрасли, а также неукоснительным исполнением действующих регламентов для высокого уровня обеспечения безопасности выполнения полетов, защищенности специалистов и членов экипажа.

Приложение: на 4 л. в 1 экз.

С уважением,



С.М. Страмоус

Табаков Дмитрий Николаевич
8(495) 645-85-55 (51-27)



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)**

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)**

ЗАМЕСТИТЕЛЬ РУКОВОДИТЕЛЯ

Ленинградский пр-т, д. 37, корп. 2, Москва,

ГСП-3, 125167, Телетайп 111495

Тел. (499) 231-50-09, факс (499) 231-55-35

e-mail: rusavia@favt.gov.ru

Заместителю Министра труда и социальной
защиты Российской Федерации

А.В. Вовченко

27.11.2024 № Исх-41066/01

На № ВХ-88989 от 25.10.2024

Методика измерений вредных факторов
условий труда

Уважаемый Алексей Витальевич!

Федеральное агентство воздушного транспорта рассмотрело Ваше обращение от 25.10.2024 Исх. № 15-1/10/В-18070 по вопросу, связанному с пересмотром методик исследований и измерений вредных и опасных производственных факторов при проведении специальной оценки условий труда (далее СОУТ) на рабочих местах, в том числе в отношении рабочих мест членов лётных и кабинных экипажей воздушных судов гражданской авиации, и в рамках установленной компетенции сообщает следующее.

Согласно пункту 3.126 приказа Минтранса России от 31.07.2009 № 128 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» контрольные полеты (облеты) выполняются в целях проверки исправности и определения годности воздушного судна к эксплуатации, их систем, после ремонта, замены двигателей и оборудования, для проверки работы радиосветотехнических средств, схем снижения и захода на посадку на аэродроме, а также для проведения специальной оценки условий труда на рабочих местах членов летных экипажей воздушных судов гражданской авиации.

Пунктом 3.128 ФАП-128 определено, что в зависимости от программы контрольного полета на борту воздушного судна могут находиться специалисты научно-исследовательских организаций, лица инженерно-технического состава, специалисты для проведения исследований, измерений вредных и (или) опасных факторов производственной среды и трудового процесса в целях специальной оценки условий труда на рабочих местах членов летных экипажей воздушных судов гражданской авиации с измерительным оборудованием, необходимым для проведения измерений вредных и (или) опасных факторов производственной среды и трудового процесса в целях специальной оценки условий труда на рабочих местах членов летных экипажей воздушных судов гражданской авиации (далее - измерительное оборудование), и другие специалисты, которые включаются в список находящихся на борту воздушного судна лиц.

Измерительное оборудование для проведения исследований, измерений вредных и (или) опасных факторов производственной среды и трудового процесса

в целях специальной оценки условий труда на рабочих местах членов летных экипажей воздушных судов гражданской авиации не является штатным оборудованием воздушного судна. В соответствии с пунктом 21.91В Федеральных авиационных правил «Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей. Часть 21», утвержденных приказом Минтранса России от 17.06.2019 № 184, использование любого специального оборудования, не являющегося штатным в соответствии с типовой конструкцией воздушного судна, возможно при условии сертификации такого оборудования.

Использование любого специального оборудования, не являющегося штатным оборудованием в соответствии с типовой конструкцией воздушного судна, при выполнении полета, так и при использовании данного оборудования внутри воздушного судна, при нахождении на стоянке, возможно при условии разрешения разработчика воздушного судна и согласовании с авиационными властями страны регистрации воздушного судна. Процедуры использования изложены в Федеральных авиационных правилах «Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей Часть 21 », введенных в действие приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 19.12.2013 № 474 и Part 21 COMMISSION REGULATION (EU) № 748/2012 от 03.08.2012. Такое оборудование допускается к использованию после одобрения производителем воздушного судна, его владельцем и авиационными властями после оценки его возможного влияния на работу приборов в кабине экипажа. Кроме того, такое оборудование должно иметь одобренное производителем и сертифицированное надежное крепление в кабине экипажа. Любой предмет в кабине летного экипажа обязан быть надежно зафиксирован для исключения повреждения приборов и оборудования. У разработчиков воздушного судна имеются соответствующие процедуры определенных условий для разовых полетов, согласно ФАП-184 от 17.06.2019 пункта 21.265 (14), с обязанностью разработчика определять условия обеспечения безопасности полетов для выдачи разрешения на полет, временно не соответствующим требованиям летной годности.

Согласно пункту 3.126 ФАП-128 решение о возможности использования измерительного оборудования принимается эксплуатантом или владельцем воздушного судна, соответственно организация проведения процедуры сертификации измерительного оборудования и получение одобрения авиационными властями возлагается на эксплуатанта или владельца воздушного судна.

Порядок получения разрешений на разовые полеты приведен в Административном регламенте Федерального агентства воздушного транспорта по предоставлению государственной услуги по выдаче разрешений на выполнение разовых полетов воздушных судов, если такие разрешения обусловлены особыми условиями эксплуатации воздушного судна и необходимы для обеспечения безопасности полетов. Регламент размещен на сайте Росавиации.

В гражданской авиации России на данный момент эксплуатируется около 150 типов воздушных судов. На многих из них в кабине летного экипажа нет никакой технической возможности разместить специалиста по СОУТ для проведения измерений. К примеру, на самом массовом в России вертолете Ми-8 в кабине экипажа есть только три кресла для размещения командира, второго пилота и бортмеханика. На таких типах самолетов и вертолетов проведение СОУТ технически невозможно.

Одновременно сообщаем, что все специалисты авиационного персонала, а особенно члены летных экипажей, проходят проверку сведений на предмет

отсутствия их причастности к экстремистской деятельности или терроризму в соответствии с п. 3 ст. 52 Воздушного кодекса Российской Федерации.

На данный момент в большинстве случаев специалисты для проведения СОУТ попадают на борт воздушного судна по билету как обычные пассажиры и никаких проверок на причастность к экстремистской деятельности или терроризму не проходят. При этом Росавиация не выдавала разрешения на выполнение этих полетов.

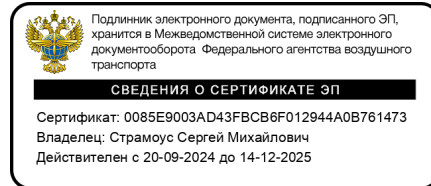
В соответствие ст. 5 Федерального закона от 09.02.2007 N 16-ФЗ «О транспортной безопасности» оценка уязвимости объекта транспортной инфраструктуры воздушного транспорта проводится с учетом требований, установленных международными стандартами Международной организации гражданской авиации в области защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, указанным Федеральным законом и принимаемыми в соответствии с ним иными нормативными правовыми актами Российской Федерации. Специалисты по СОУТ, не имеющие полученных в установленном порядке в соответствие с требованиями по транспортной безопасности специальных пропусков для доступа на территорию аэропортов, на борт воздушного судна и, тем более, в кабину летного экипажа, не должны находиться в кабине воздушного судна с каким-либо оборудованием, с доступом к аварийному топору, который хранится в кабине экипажа. Подобная ситуация может позволить использовать процедуру СОУТ в преступных целях, ставя под угрозу жизни экипажа и пассажиров. Вполне вероятно повторение 11 сентября во время проведения специальной военной операции.

Также специалисты СОУТ для проведения измерений (испытаний) на борту воздушного судна не подготовлены к действиям в аварийных ситуациях, и для них не предусмотрены необходимые тренировки по действиям в таких ситуациях.

В соответствии с пунктом 10 Особенности проведения исследований (испытаний) и измерений параметров тяжести и напряженности трудового процесса на рабочих местах членов летных экипажей воздушных судов осуществляется в условиях моделирования полета соответствующего типа воздушного судна на тренажерных устройствах имитации полета, применяемых в целях подготовки и контроля профессиональных навыков членов летных экипажей гражданских воздушных судов. Информировем Вас, что в Российской Федерации отсутствуют тренажерные устройства для ряда типов воздушных судов, эксплуатируемых в гражданской авиации. В таких случаях тренажерную подготовку члены летных экипажей проходят в зарубежных тренажерных центрах. Кроме того, на некоторых типах в связи с отсутствием тренажерных устройств члены экипажей проходят тренаж в кабине воздушного судна. В таких случаях у специалистов по СОУТ не будет возможности проводить исследований (испытаний) и измерений параметров тяжести и напряженности трудового процесса на рабочих местах членов летных экипажей, так как при этом нет условий моделирования и имитации полета.

С учетом вышеизложенного считаем что Особенности требуют доработки с учетом 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». Указанная работа

проводилась в рамках государственного задания по заказу Минтруда России. Ее результаты одобрены ФГБУ «ВНИИ труда» Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации, ВНИИ гигиены транспорта Роспотребнадзора, Российской Академией наук.



С.М. Страмоус

Табаков Дмитрий Николаевич
(499) 645-85-55 (51-27)

Лист согласования к документу № Искх-41066/01 от 27.11.2024. В ответ на № ВХ-88989 (25.10.2024)
Инициатор согласования: Табаков Д.Н. Советник отдела летно-методической работы 01
Согласование инициировано: 25.11.2024 15:03
Краткое содержание: О возможности проводить исследований (испытаний) и измерений параметров тяжести и напряженности трудового процесса на рабочих местах членов летных экипажей, так как при этом нет условий моделирования и имитации полета.

ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЯ			Тип согласования: последовательное	
№	ФИО	Срок согласования	Результат согласования	Комментарии
Этап: Этап 1 Тип согласования: последовательное				
1	Ключников Д.В. Заместитель начальника Управления 01 01 Управление летной эксплуатации Росавиация		Согласовано 26.11.2024 18:16	-
Тип согласования: последовательное				
2	Страмоус С.М.		ЭП Подписано 26.11.2024 19:00	-