



125993, Москва, А-167, ГСП-3, Ленинградский проспект, д. 37, к. 1, Росавиация, офис 106  
тел/факс: 8 (499) 231 65 11, тел. 8 (499) 231 58 05  
e-mail: pls-cpar@mail.ru, <http://www.cockpit.ru>,  
office 106, Leningradskij Prosp., 37-1, Rosaviacija, Moscow, A-167, 125993, Russia

26.01.2026  
Исх.4.2/24

Президенту МРПС «ШПЛС»  
Дельдюжеву И.В.

Уважаемый Игорь Владимирович!

В ответ на Ваше письмо №4 от 22 января 2026 г. посылаю Вам выписку из протокола Заседания Президиума Профессионального союза летного состава России от 24 декабря 2025 года:

« По второму пункту повестки дня вице президент Приходько О.А. и президент ПЛС России Бойчук М.Ю. проинформировали членов Президиума о том, что 21 ноября 2005 года приказом Минтранса России №139 было утверждено **«Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Российской Федерации»**, которое продолжает действовать на настоящий момент. Нормы положения являются обязательными при разработке руководства по производству полетов эксплуатантов (РПП), составлении графиков работы членов экипажей и расписаний движения воздушных судов эксплуатантов. Приказами Минтранса России в Положение вносились изменения и дополнения 16 июня 2008 года, 15 мая 2009 года и 17 сентября 2010 года. Тем не менее, положения и нормы 20-летнего Приказа №139 потеряли актуальность: данные положения не могут использоваться для решения своих первоначальных задач или могут привести к ошибкам и недоразумениям. Значительные изменения в российском законодательстве, нормативных правовых актах (в том числе отраслевых), требовали издания нового актуального документа, устанавливающего Особенности режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей ВС.

Поэтому, с июня 2024 года началась работа заинтересованных Сторон по разработке проекта новых Особенности режима труда и отдыха членов ЭВС. В ноябре-декабре 2024 года Профсоюз летного состава России на базе приказа Минтранса России №139 разработал собственную редакцию Особенности (версия V 5.0) и 13.12.2025 на заседании Президиума ПЛС России проект был принят за основу и согласован.

На правительственном сайте нормативных правовых актов (<https://regulation.gov.ru> ID проекта 154087) для публичного обсуждения в период с 28.01.2025 по 24.02.2025 разработчиком была размещена первоначальная версия проекта Особенности от 28.06.2024 с дополнительно внесенными положениями, предусматривающими особенности

общих положений, несоответствующих требованиям действующего трудового законодательства.

Представители первичных профсоюзных организаций, в том числе, представители ППО авиакомпаний «Аврора», «Аэрофлот» (ШПЛС), «2-ой Архангельский ОАО», «Конверс Авиа», «Норд Авиа», «Смарт Авиа», «S7», «Россия», Уральские авиалинии», отправили более 15 замечаний и предложений по проекту. Но ни одно из обоснованных значимых предложений не было включено в проект. После публичного обсуждения проекта Особенности разработчиком было отправлено на обсуждение Сторон более 15 редакций документа. Изменения вносились разработчиком так оперативно, что порой, новая редакция проекта отменяла предыдущую, которая еще не была рассмотрена ПЛС России, как заинтересованной стороной. Данная ситуация повторилась непосредственно перед очным заседанием Российской трёхсторонней комиссии 31.10.2025. Вопрос о рассмотрении проекта указанного приказа Минтранса России (редакция Особенности, датированная 09.10.2025 с внесенными поправками от стороны работодателей после заседания РГ РТК 24.10.2025) была внесена в 11 пункт повестки дня «Разное». При этом члены Президиума ПЛС России в своем подавляющем большинстве не были уведомлены о внесении последних изменений в проект приказа об Особенности, как до, так и после заседания.

10 ноября Минтранс отправил утвержденный приказ №381 об Особенности в Минюст России для проведения правовой экспертизы и дальнейшей государственной регистрации. На тот момент ПЛС России не имел достоверной информации в какой редакции Приказ был утвержден Минтрансом России и отправлен в Минюст. Наши опасения по поводу принятия Особенности были вызваны недавней негативной ситуацией, возникшей при согласовании и регистрации аналогичных нормативно правовых актов – приказов Минтранса России об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха работников морского и речного транспорта.

23.04.2025 было проведено заседание РГ РТК, на котором сторонами социального партнерства в указанной отрасли были одобрены проекты приказов Минтранса России об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха работников водного транспорта (предварительно согласованные сторонами).

30.04.2025 Минтранс России отправил на регистрацию в Минюст приказы №144 и №145, редакция которых была значительно изменена по сравнению с одобренной сторонами редакцией от 23.04.2025, не была согласована со сторонами и по некоторым положениям не соответствовала нормам трудового законодательства.

В целях исключения подобных случаев, а также, учитывая, что:

- приказ содержит фундаментальные нарушения действующего законодательства Российской Федерации (прямое противоречие Трудовому кодексу РФ (ст. 94, 329), системное нарушение принципов нормотворчества, установленных Федеральным законом от 31.07.2020 № 247-ФЗ «Об обязательных требованиях в Российской Федерации», Нарушение принципа верховенства права и законности, превышение Минтрансом России своих полномочий);
- создается потенциальная угроза безопасности полетов;
- более 85% редакции текста проекта дублирует редакцию приказа №139 и оставляет без изменения «вековые» нерешенные проблемы по практической реализации Положения;
- «Минусов» у проекта Особенности значительно больше по сравнению с приказом №139, чем «плюсов» (даже с учетом того, что ПЛС России добился исключения примечания со\* к Приложению №1);
- в проекте Особенности присутствуют неоднозначные трактовки, требующие разъяснений;
- продолжались попытки работодателей подкорректировать положения проекта и внести изменения, ухудшающие положение работников,
- за весь период разработки проект наполнился всякими мелкими поправками; неприемлемыми словами, фразами, пунктами, меняющими суть и смысл изначальных положений.

13 ноября состоялось внеочередное заседание ПЛС России, на котором было принято решение направить обращения:

- в Минюст России с обоснованным запросом в отказе в государственной регистрации Приказа Минтранса России об Особенностях и вернуть его в Министерство транспорта РФ для устранения выявленных фундаментальных правовых недостатков и приведения в соответствие с законодательством Российской Федерации;
- в Государственно-правовое управление Президента Российской Федерации с запросом оказать содействие в недопущении вступления в силу незаконного и опасного нормативного акта;
- в Общественную палату Российской Федерации с запросом по использованию полномочий палаты для недопущения вступления в силу незаконного и социально опасного нормативного акта, и оказания содействия в проведении всесторонней и объективной оценки соответствия данного Приказа законодательству РФ и интересам общества;
- в Минтранс России с запросом об отзыве Приказа из Министерства юстиции РФ до завершения проведения им правовой экспертизы и получения соответствующих заключений. 14 ноября все обращения отправлены в соответствующие адреса

В итоге, **28 ноября 2025 года Минюст России зарегистрировал приказ №381** «Об установлении Особенности режима рабочего времени и времени отдыха специалистов авиационного персонала гражданской авиации, труд которых непосредственно связан с движением гражданских воздушных судов», утвержденный Минтрансом России 10.11.2025. Документ размещен на официальных интернет-порталах правовой информации <http://pravo.gov.ru>, [consultant.ru](http://consultant.ru)).

**Вице-президент ПЛС России Котов О.М.** проинформировал членов Президиума о том, что ПОЛС АК «Уральские авиалинии» детально проработала редакцию приказа №381, провела сравнение редакции данного приказа с редакцией проекта Особенности, рассмотренной на заседании рабочей группы (РГ) РТК 24.10.2025 (крайняя доступная для ознакомления редакция) и редакцией действующего приказа Минтранса России №139 от 21.11.2005 и выявила значительные изменения в пунктах, положениях, нормах.

24 октября на заседании рабочей группы РТК ПЛС России еще готов был поддержать рассматриваемый на заседании проект Особенности. Но, сторона работодателей настаивала на внесении еще 2-х значительных изменений в проект, одно из которых – внести в редакцию примечание к приложению №1, предусматривающее увеличение продолжительности полетной смены на 1 час.

Необходимо отметить, что профсоюзная сторона на протяжении всего периода разработки проекта Особенности, вносила обоснованные, базирующиеся на положениях трудового законодательства корректировки, которые в обязательном порядке согласовывались с заинтересованными сторонами. Поэтому, ПЛС России искренне надеялся на совсем иное итоговое отражение нашей совместной работы.

Но, в результате проведенных, несогласованных с ПЛС России изменений, в тексте приказа №381 помимо «отрицательного наследия», оставшегося от приказа №139, обнаружено еще больше недостатков, чем предполагалось (так как информация о внесении последних изменений в ППО не поступала). По сравнению с редакцией проекта, рассматриваемой на заседании РГ РТК 24 октября в тексте приказа №381 выявлены 8 несогласованных с ПЛС России изменений, ухудшающих положение членов экипажей ВС (предположительно, внесены в период с 24.10.2025 по 10.11.2025).

Несмотря на отправленные 14.11.2025 Профсоюзом летного состава России обращения в Минюст России, в Государственно-правовое управление Президента РФ, в Общественную палату Российской Федерации, в Минтранс России, в которых указывалось, что приказ содержит нарушения действующего законодательства РФ, системное нарушение принципов нормотворчества, установленных Федеральным законом от 31.07.2020 № 247-ФЗ и другие недостатки, документ прошел правовую экспертизу и был зарегистрирован. (рег. № 84348).

На текущий момент, ПЛС России ждет официальные ответы на наши обращения от 14.11.2025. Разработан план мероприятий по действиям в данной ситуации и определяется возможность обращения ПЛС России в Верховный Суд Российской Федерации.

**Вице-президент ПЛС России Буленков О.А.** напомнил членам Президиума о том, что уже более года назад предупреждал Президиум о принципиальном подходе к разрабатываемому проекту, о наличии масштабных системных нарушениях и фундаментальных правовых недостатках. Было заявлено, что указание на конкретные технические и правовые несоответствия в тексте Приказа, сколь бы многочисленны они ни были, не отменяет главного: его фундаментальной неправомерности. Попытки исправления отдельных пунктов и положений Приказа, внесения в них дополнительных изменений, не устранят системных причин, делающих данный акт изначально нелегитимным. Основная причина юридической несостоятельности Приказа заключается не в частных его многочисленных ошибках, а в самой концепции документа, который пытается урегулировать критически важные общественные отношения неправомерными методами и с превышением установленной компетенции.

Именно, некорректный подход к концепции документа, фундаментальная неправомерность положений Приказа, которую пыталась исключить профсоюзная сторона в период разработки проекта (в том числе в период публичного обсуждения проекта, размещенного на правительственном сайте в период с 28.01.2025 по 24.02.2025), обуславливает вносимые разработчиком неоднократные изменения в проект Приказа.

Но невозможно «исправить» норму, для которой законодателем не создано правовых оснований, как в случае с увеличением рабочего дня без обязательного отраслевого соглашения. Нельзя придать законность понятию «гражданские воздушные суда», введенному волевым решением вопреки требованию правовой определенности. Бесполезно пытаться сделать исполнимой систему управления рисками утомляемости, введенную ведомственным приказом в отсутствие делегирования таких полномочий федеральным законом, при отсутствии к ней требований.

В связи с этим и были отправлены обращения в 4 инстанции, в одном из которых было запрошено у Минюста России в рамках правовой экспертизы оценить положения Приказа на соответствие Федеральному закону №247-ФЗ, в первую очередь на **обоснованность, исполнимость и соразмерность**, поскольку он содержит обязательные требования к предпринимательской деятельности. Согласно ч. 1 ст. 5 данного закона, регулирование должно быть направлено исключительно на достижение целей защиты жизни, здоровья людей, нравственности, прав и законных интересов.

Учитывая прямую угрозу безопасности полетов и фундаментальные системные нарушения, дальнейшая доработка Приказа невозможна без устранения ключевых препятствий: создания правовой базы для отраслевого соглашения, законодательной основы для систем управления рисками утомляемости (на уровне ФЗ или акта Правительства РФ) и полноценного научного обоснования норм в соответствии с Конституцией РФ, ТК РФ и ФЗ-247.

В связи с отсутствием ответов на наши обращения от 14.11.2025 и регистрацию Минюстом России приказа №381 Минтранса России (т.е., игнорирование законных требований ПЛС России) был разработан стратегический план действий ПЛС России с поэтапными, детальными действиями, направленными на реализацию главной цели - добиться отмены государственной регистрации и последующей отмены (или кардинального пересмотра) Приказа Минтранса №381 от 10.11.2025. Детально остановился на этапах плана, а также на его подробном комплексном юридическом обосновании.

#### **Постановили:**

1. Признать игнорирование доводов и обоснований ПЛС России о юридической несостоятельности приказа Минтранса России №381 от 10.11.2025 со стороны Минюста России и Минтранса России.

2. Признать создание реальной угрозы безопасности полетов и нарушение трудовых прав членов экипажей ВС при условии введения в действие приказа Минтранса России №381
3. Наделить полномочиями вице-президентов ПЛС России Буленкова О.А. и Котова О.М., правового инспектора ПЛС России Пугачева А.И. на представление интересов ПЛС России во всех государственных органах и судах по вопросу оспаривания приказа №381
4. Утвердить разработанный вице-президентом ПЛС России Буленковым О.А. стратегический план действий ПЛС России по оспариванию приказа Минтранса России №381
5. Отправить повторные обращения в Минюст России, Минтранс России, ГПУ Администрации Президента РФ и Общественную Палату РФ.
6. Подготовить и отправить запрос в Прокуратуру РФ о всех выявленных нарушениях трудового законодательства, норм и принципов Федерального закона от 31.07.2020 № 247-ФЗ, порядка подготовки и принятия НПА, установленного Постановлением Правительства РФ № 1009
7. Начать работу по подготовке обращения в Верховный Суд РФ по оспариванию приказа Минтранса №381 в соответствии с разработанным и утвержденным стратегическим планом действий ПЛС России по оспариванию приказа Минтранса России №381
8. Направить обращения от ППО АК в Минтранс России по выдачи разъяснений по реализации пунктов и положений приказа №381.
9. Выделить необходимые финансовые средства на юридическое сопровождение (при необходимости)

Голосовали: «За» -единогласно,

«Против» -нет,

«Воздержались» -нет.

Решение принято единогласно.

Голоса считал Котов О.М.

**III. По третьему пункту повестки дня Президент ПЛС России Бойчук М.Ю. проинформировал членов Президиума о работе ПЛС России по совершенствованию правового обеспечения проведения процедуры СОУТ на рабочих местах членов летных экипажей ВС ГА**

Одним из направлений в решениях заседания межведомственной рабочей группы (РГ) по совершенствованию законодательства о специальной оценке условий труда (СОУТ) от 23.09.2025 было предложение членам РГ (в том числе Минтрансу России) в срок до 30.10.2025 года представить мнение в Минтруд России о целесообразности внесения изменений в пункты 7, 15, 17 Особенностей проведения СОУТ на рабочих местах членов экипажей ВС ГА, утвержденных приказом Минтруда России от 06.05.2025 № 255н (далее – Особенности).

Росавиация в установленные сроки представила свое мнение (подтвердила свою позицию, высказанную год назад) в письме №Исх-38637/01 от 27.10.2025, в котором отметила 3 ключевых фактора, требующих детальной дополнительной проработки в целях соответствия требованиям по транспортной безопасности, безопасности полетов и практической реализации процедуры СОУТ:

- по специалистам, проводящим исследования (измерения) в кабине летного ЭВС (п. 3),
- по измерительному оборудованию, необходимому для проведения измерений вредных и (или) опасных факторов производственной среды и трудового процесса в целях СОУТ (пункт 8),
- по практической реализации (технической невозможности) процедуры измерений на рабочем месте члена ЛЭ ВС в условиях отсутствия места для размещения эксперта на некоторых типах ВС, а также, отсутствия тренажерных устройств для ряда типов ВС.

**Минтранс** России в ответе ( письмо №Д1/3627-ИС от 06.11.2025) на запрос Минтруда России от 23.09.2025 (пункт 2 Протокола №15-1-11ТЖ) поддержал позицию Росавиации и подтвердил приверженность принципам соблюдения действующих норм и требований воздушного законодательства РФ и поддержания приемлемого уровня безопасности полетов гражданских воздушных судов.

Учитывая, тот факт, что процедуры проведения измерений и исследований, предусмотренные Особенностями, на рабочих местах членов ЭВС не могут быть организованы и проведены в полном объеме, не выходя за рамки действующего законодательства, и принимая во внимание то, что еще на этапах постройки опытного образца ВС, проведения наземных и летных испытаний на соответствующих рабочих местах производится многократное квалифицированное измерение всех необходимых показателей (в том числе уровень воздействия вредных и опасных факторов на земле и в полете), Минтранс высказался за упрощение процедуры СОУТ для рабочих мест с изначально планируемым и контролируемым уровнем воздействия вредных/опасных факторов (один из вариантов реализации изменений пункта 17).

По пункту 7 указанные выше Стороны мнения не высказали.

**Пункт 7 Особенности**, утвержденных приказом Минтруда России от 06.05.2025 № 255н в настоящий момент представлен в следующем виде:

«Обязательным исследованиям (испытаниям) и измерениям на рабочих местах членов летных и кабинных экипажей подлежат предусмотренные Методикой вредные и (или) опасные производственные факторы, идентифицированные (установленные) экспертом организации, проводящей специальную оценку условий труда».

**Предложение ПЛС России** по внесению изменений в пункт 7 Особенности и изложению его в следующей редакции:

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

- а) шум;
- б) инфразвук (в вертолетах);
- в) общая вибрация в салонах и кабинах экипажей воздушных судов;
- г) 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;
- д) химический фактор (в вертолетах и авиации сельскохозяйственного назначения);
- е) аэрозоли преимущественно фиброгенного действия (в вертолетах и авиации сельскохозяйственного назначения);
- ж) световая среда;
- з) неионизирующие излучения (в кабинах воздушных судов), электростатическое поле (в кабинах и салонах воздушных судов);
- и) ионизирующие излучения (при полетах на высоте свыше 6000 м или 2200 футов), обусловленные воздействием солнечной радиации и космического излучения;
- к) тяжесть трудового процесса;
- л) напряженность трудового процесса.

Указанные выше 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 на рабочих местах.

В отношении рабочих мест летных экипажей обязательным исследованиям (испытаниям) и измерениям подлежат показатели напряженности трудового процесса, установленные Приложением к настоящим Особенностям.»

**Котов О.М.** –дополнил информацию президента ПЛС России и остановился на работе ПОЛС АК «Уральские авиалинии» по данному вопросу; ПОЛС, основываясь на

положениях ФЗ-426, приказов Минтруда №817н и №255н, предложил следующие обоснования целесообразности внесения изменений в пункт 7 Особенности:

1. Возможность исключения этапа идентификации вредных и (или) опасных производственных факторов для рабочих мест, на которых по результатам ранее проведенных аттестации рабочих мест по условиям труда или специальной оценки условий труда были установлены вредные и (или) опасные условия труда, предусматривается пунктом 6 статьи 10 Федерального закона от 28.12.2013 N 426-ФЗ. Достаточно и целесообразно зафиксировать в пункте конкретные факторы.
2. Не идентификация (не установление) экспертом организации, проводящей специальную оценку условий труда, таких факторов как параметры микроклимата, параметры световой среды и ионизирующие излучения, в качестве вредных. В силу действия условий подпунктов а), г) и е) пункта 8 Методики проведения специальной оценки труда (приказ Минтруда №817н от 21.11.2023). В итоге, экспертом фиксируется в своем заключении отсутствие на рабочем месте указанных вредных и (или) опасных факторов, и они не подлежат исследованиям (подтверждается практикой проведения СОУТ в АК).
3. Сохранение и распространение принципа аналогичности, применяемого в Особенности в части признания одинаковых профессий специалистов, выполнения одних и тех же функций, использования одного и того же оборудования, работы в одинаковых условиях, возможности совместного проведения СОУТ несколькими работодателями на аналогичных ВС, на аналогичных рабочих местах, использования результатов исследований в отношении всех имеющихся типов, обеспечения теми же средствами защиты, на установление единых вредных и (или) опасных производственных факторов, подлежащих обязательным исследованиям (испытаниям) и измерениям на рабочих местах членов летных и кабинных экипажей.
4. Исключение субъективной оценки эксперта организации, проводящей специальную оценку труда, при осуществлении им идентификации потенциально вредных и (или) опасных производственных факторов
5. Отсутствие учета фактически существующих вредных факторов, но не предусмотренных Методикой: ионизирующие излучения (при полетах на высоте свыше 6000 м или 20000 футов), обусловленные воздействием солнечной радиации и космического излучения; дополнительные показатели напряженности трудового процесса.
6. Перечень указанных вредных и (или) опасных производственных факторов достаточен, но не ограничен

**Приходько О.А.** – отметил, что сторона Работодателей поддерживает сторону Профсоюзов в вопросе возможности уменьшения размера страховых взносов за сотрудников, работающих во вредных условиях труда, размер которых зависит от класса условий по результатам Специальной Оценки Условий Труда (СОУТ) — от 2% до 7% (в зависимости от подкласса 3.1-3.4).

**Вечирко В.П.** – необходимо рассмотреть возможность включения работающих категорий – члены летных экипажей ВС в список опасных профессий (внешнее внушение того, что профессия пилота не опасная, не может иметь подкласс вредности 3.4 и 3.3 привело к тому, что и сами пилоты и лидеры профсоюзного движения стали верить в это и ослабили борьбу за свои законные права в этом направлении)

**Дельдюгов И.В.** – проинформировал членов Президиума о мероприятиях в АК ПАО «Аэрофлот», направленных на проведение СОУТ и этапах проведения специальной оценки в авиакомпании.

«Аэрофлот» вызывает пилотов по наряду для ознакомления с результатами СОУТ – специальной оценки условий труда, где подкласс вредности меняется с 3.3 на 3.1.

Например, в авиакомпании «Аврора» при схожих равных класс вредности – 3.3, а в «СмартАвиа» - 3.2. Отсутствует информация, какая сертифицированная организация проводила СОУТ в «Аэрофлоте», какое оборудование применялось для измерений, какие факторы подлежали измерению и измерялись. Необходимо отметить, что при

ознакомлении с картой СОУТ не разрешают фотографировать карту СОУТ на личные устройства, чтобы проанализировать, обсудить и посоветоваться с экспертами

В пояснительных документах ПАО «Аэрофлот» указывается, что «не оценивалось звуковое давление под авиагарнитурой». Таким образом, можно констатировать, что в конце декабря 2025 года СОУТ в ПАО «Аэрофлот», была проведена с нарушением требований воздушного законодательства, так как статья 68.1 Воздушного Кодекса, 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 членами летных экипажей гражданских воздушных судов с учетом особенностей проведения специальной оценки, вступит в действие только с 01.03.2026

**Морозов И.М.** - СОУТ проводится во многих компаниях, но результат исследований и измерений на одних и тех же типах разный. Принятые особенности работают против работников. Специалисты по проведению замеров вредных факторов попадают в кабину пилотов с нарушением законодательства. Не учитывается мнение Росавиации при проведении СОУТ. ПЛС России в сложившейся ситуации обязана предпринять эффективные меры.

**Постановили:** продолжить работу в рабочей группе Минтруда России (заручившись поддержкой Росавиации и Минтранса) о необходимости и целесообразности внесения изменений в приказ Минтруда России от 06.05.2025 № 255н с целью упрощения процедуры СОУТ для рабочих мест с изначально планируемым и контролируемым уровнем воздействия вредных/опасных факторов (один из вариантов реализации изменений пункта 17). Особенно, в условиях отсутствия места для размещения эксперта на некоторых типах ВС, а также, отсутствия тренажерных устройств для ряда типов ВС.

**Голосовали: «За» -единогласно,**

«Против» -нет,

«Воздержались» -нет.

Решение принято единогласно.

Голоса считал Котов О.М.»

Исполнительный директор  
ПЛС России

В.М. Панарин