

Об утверждении Правил об организации рабочего времени и отдыхе членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Республики Казахстан

Утративший силу

Приказ Председателя Комитета гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 2 ноября 2004 года N 207. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 13 ноября 2004 года N 3205. Утратил силу призом и.о. Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 30 сентября 2010 года № 442.

Сноска. Утратил силу приказом и.о. Министра транспорта и коммуникаций РК от 30.09.2010 № 442 (вводятся в действие с 01.01.2011).

В соответствии со статьей 34 Указа Президента Республики Казахстан, имеющий силу закона, "Об использовании воздушного пространства и деятельности авиации Республики Казахстан" и Законом Республики Казахстан "О труде в Республике Казахстан", в целях обеспечения безопасности полетов, охраны труда и установления единого режима труда и отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Республики Казахстан, выполняющих воздушные перевозки и другие виды авиационных специальных работ на территории Республики Казахстан и за ее пределами, ПРИКАЗЫВАЮ: См. K070251, Z100339

1. Утвердить прилагаемые Правила об организации рабочего времени и отдыхе членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Республики Казахстан.

2. Признать утратившими силу приказ Комитета по использованию воздушного пространства и деятельности гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 20 июля 1998 года № 99-П "Об утверждении Положения о рабочем времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Республики Казахстан" (ПРВ ГА Республики Казахстан - 98).

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на начальника Управления государственного надзора за безопасностью полетов Комитета гражданской авиации Жолдыбаева А.Б.

4. Настоящий приказ вступает в силу со дня государственной регистрации в Министерстве юстиции Республики Казахстан.

Председатель

Согласован

Министром здравоохранения

Республики Казахстан

4 ноября 2004 г.

Согласован

Министром труда и социальной защиты

населения Республики Казахстан

2 ноября 2004 г.

Утверждены
приказом Председателя Комитета
гражданской авиации Министерства
транспорта
и коммуникаций Республики Казахстан
от 2 ноября 2004 года № 207
"Об утверждении Правил об
организации
рабочего времени и отдыхе членов
экипажей
воздушных судов гражданской авиации
Республики Казахстан"

Правила

об организации рабочего времени и отдыхе членов

экипажей воздушных судов гражданской авиации

Республики Казахстан

1. Общее положение

1. Настоящие Правила об организации рабочего времени и отдыхе членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Республики Казахстан (далее - Правила) разработаны в соответствии со статьей 34 Указа Президента Республики Казахстан, имеющего силу закона, "Об использовании воздушного пространства и деятельности авиации Республики Казахстан" и Законом Республики Казахстан "О труде в Республике Казахстан", с Приложением 6 к Чикагской Конвенции о международной гражданской авиации. См.К070251, Z100339

2. Настоящие Правила устанавливают порядок регулирования полетного, служебного полетного времени и времени отдыха для членов экипажей воздушных судов гражданской авиации. Правила распространяются на летные, кабинные экипажи и дополнительных членов экипажей, а также инженерно-технический состав сопровождения, включенных в задание, для выполнения обязанностей по обслуживанию воздушного судна (далее - ВС) при выполнении полетов, гражданской авиации независимо от форм собственности.

3. Применение и выполнение требований Правил распространяются для всех эксплуатантов воздушных судов Республики Казахстан, выполняющих

воздушные перевозки и/или авиационные специальные работы, а также для членов экипажей и авиаперсонала, входящего или не входящего в состав летных экипажей, но выполняющих другие обязанности на борту воздушного судна, не связанные с обязанностями по осуществлению полета.

3-1. В отношении эксплуатантов и членов экипажей воздушных судов гражданской авиации, типы которых сертифицированы авиационными властями стран Европы или Соединенных Штатов Америки, применяются положения главы 6 Правил. Остальные положения Правил применяются по отношению к указанным эксплуатантам и членам экипажей в части, не урегулированной главой 6 Правил.

Сноска. Глава 1 дополнено пунктом 3-1 - приказом и.о. Председателя Комитета гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций РК от 3 марта 2007 года N 43 .

4. Основные термины и определения, используемые в настоящих Правилах:

1) уполномоченный орган - орган государственного управления, осуществляющий в пределах своей компетенции реализацию государственной политики в сфере гражданской авиации, государственный контроль и надзор, координацию и регулирование деятельности гражданской и экспериментальной авиации и использования воздушного пространства Республики Казахстан;

2) авиационные специальные работы - специализированные операции, выполняемые средствами авиации в отдельных отраслях хозяйства в целях обеспечения технологических и производственных процессов заказчиков (в сельском хозяйстве, строительстве, обслуживания экспедиций), а также для проведения экспериментальных и научно-исследовательских работ, санитарных и природоохранных мероприятий, оказания медицинской помощи населению, ликвидации последствий стихийных бедствий, аварий и катастроф;

3) базовый аэропорт - аэропорт постоянного базирования рядом с местом жительства членов экипажа или местом их временного пребывания в течение командировки на срок десяти суток и более либо иной аэропорт, определенный эксплуатантом по согласованию с членом экипажа, и в котором член экипажа не обеспечивается помещением для проживания;

4) бортпроводники(цы) - специалисты, нанимаемые эксплуатантом для выполнения конкретных обязанностей в салоне самолета; V040003279, V080005169

5) время явки на вылет - установленное эксплуатантом время начала предполетной подготовки;

6) время предполетного отдыха - время, предоставляемое экипажу (члену экипажа) для отдыха, с целью подготовки к последующему периоду рабочего времени, проведенное на земле в месте, обеспеченном спальными местами;

7) время послеполетного отдыха - непрерывные последовательные часы, предоставляемые экипажу (члену экипажа) необходимые для восстановления сил при выполнении ежедневных и не ежедневных полетов, исчисляемые с момента окончания рабочего времени на земле в месте, обеспеченном условиями для сна;

8) время межполетного отдыха - непрерывные последовательные часы, предоставляемые экипажу (члену экипажа) для восстановления необходимого уровня психофизиологических функций организма вместо предполетного и послеполетного отдыха при выполнении ежедневных и не ежедневных полетов как на базе, так и вне ее, в месте обеспеченном условиями для сна;

9) выходной день - время отдыха на земле, исчисляемое с момента окончания послеполетного отдыха и началом предполетного отдыха;

10) время эстафетной перевозки - период времени с момента, когда экипаж (член экипажа) прибыл в требуемое условиями производства место для выполнения эстафетной перевозки и до того момента, когда эстафетная перевозка завершена;

11) время эстафеты (командировки) - период времени, в течение которого экипаж (член экипажа) в соответствии с графиком работы или распоряжением эксплуатанта воздушного транспорта находятся в отрыве от базы;

12) время дежурства в резерве - период времени, в который член экипажа по распоряжению работодателя не выполняет служебные обязанности, но должен находиться в готовности получить распоряжение об их выполнении, и который не прерывается периодом отдыха;

13) двойной летный экипаж - экипаж, состоящий из двух летных экипажей, назначаемых одновременно, чтобы они в течение полетного времени осуществляли управление воздушным судном поочередно;

14) летный экипаж - группа авиационных специалистов, нанимаемая эксплуатантом для выполнения обязанностей по управлению ВС в течение рабочего времени;

15) маршрут средней дальности - маршрут, для выполнения полета по которому, необходимо затратить не более 12 (двенадцати) часов полетного времени;

16) маршрут большой дальности - маршрут, для выполнения полета по которому, необходимо затратить более 12 часов полетного времени;

17) норма рабочего времени экипажа (члена экипажа) - это периоды времени, исчисляемые за сутки или любые 24 (двадцать четыре) непрерывных часа, за неделю любые последовательные семь суток; за месяц любые последовательные двадцать четыре (двадцать девять - тридцать один) суток, за год любые триста шестьдесят пять (триста шестьдесят шесть) последовательных суток, которые составляют сумму рабочего времени за указанные периоды, в течение которого у

экипажа (члена экипажа) сохраняется необходимый уровень психофизиологических функций для надежной профессиональной деятельности;

18) норма полетного времени экипажа (члена экипажа) - это периоды времени, исчисляемые за сутки - любые 24 непрерывных часа; за неделю - любые последовательные семь суток; за месяц любые последовательные двадцать восемь (двадцать девять - тридцать один) суток, за год любые триста шестьдесят пять (триста шестьдесят шесть) последовательных суток в течение которых у экипажа (члена экипажа) сохраняется необходимый уровень психофизиологических функций для надежного выполнения обязанностей;

19) отпуск - период времени, когда член экипажа освобождается от исполнения любых обязанностей, связанных с его профессией в соответствии с действующим трудовым законодательством;

20) полетное время - период времени с момента начала запуска двигателей перед взлетом до их полного выключения после окончания полета (является частью полетного рабочего времени);

21) период времени - сумма времени непрерывных любых 24 часов, семи любых последовательных суток, двадцать восемь (двадцать девять - тридцать один) любых последовательных суток, а также триста шестьдесят пять (триста шестьдесят шесть) любых последовательных суток, в пределах которых эксплуатант составляет программу деятельности для членов своих экипажей и (или) учитывает деятельность, которую осуществляют они в действительности;

22) полетное рабочее время (далее - ПРВ) - период непрерывной работы, включающий полет или серию полетов с момента явки на вылет в день полета до момента освобождения от служебных обязанностей по завершению полета или серии полетов;

23) рабочее время - время, в течение которого члены экипажей должны выполнять служебные обязанности. Оно складывается из полетного рабочего времени и времени работы на земле, не связанного непосредственно с выполнением полетов.

В том случае, когда имеются два или более периода, которые вне рамок настоящей оговорки, представляли бы отдельные периоды рабочего времени и когда эти периоды разделяются интервалами менее 8 часов, то время с начала первого из этих периодов и окончания последнего из них, рассматривается как составляющие один непрерывный период рабочего времени;

24) усиленный летный экипаж - когда эксплуатант для выполнения обязанностей по управлению ВС в основной полный состав летного экипажа назначает дополнительно одного или нескольких летных специалистов, чтобы они включались в работу по управлению ВС на каком-либо участке полета;

25) условия отдыха на борту ВС - наличие места и/или помещения на борту ВС, достаточно изолированные от пассажиров и других членов экипажа, где обеспечивается вентиляция и размеры которых допускают оборудование места для отдыха экипажа (члена экипажа);

26) член экипажа ВС - лицо авиационного персонала, включенное в задание на полет, назначенное для выполнения определенных служебных обязанностей и имеющее действующее летное свидетельство;

27) эксплуатант - юридическое или физическое лицо, занимающееся эксплуатацией ВС или предлагающее свои услуги в этой области;

28) рабочее время и полетное время сверх установленных норм за сутки, неделю, месяц и год считать сверхнормативными - (сверхурочными), так как психофизиологическая нагрузка на члена экипажа с каждым часом сверх установленных норм существенно возрастает.

Сноска. В пункт 4 внесены изменения - приказом и.о. Председателя Комитета гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций РК от 3 марта 2007 года N 43 .

2. Режим работы

5. Установление режима полетного времени и служебного полетного времени осуществляется с целью уменьшения вероятности того, что утомление может неблагоприятно повлиять на здоровье летного экипажа и безопасность полета.

6. Нормальная продолжительность рабочего времени устанавливается для экипажа (членов экипажа) и составляет 36 часов в неделю.

7. Рабочее время и полетное время сверхустановленных норм за сутки, неделю, месяц и год считать сверхурочным, так как психофизиологическая нагрузка на члена экипажа с каждым часом сверх установленных норм существенно возрастает. Сверхурочное время оплачивается в соответствии с действующим трудовым законодательством Республики Казахстан.

8. исключен.

Сноска. Пункт 8 исключен - приказом и.о. Председателя Комитета гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций РК от 3 марта 2007 года N 43 .

9. В рабочее время экипажа (члена экипажа) на земле включается:

время предполетной подготовки, не менее 1 часа;

время послеполетной работы не менее 30 минут, исчисляемое с момента окончания полетного времени;

время стоянки в аэропортах (промежуточных и базовых), за исключением времени перерыва для отдыха и приема пищи продолжительностью не более 2 часов;

время ожидания вылета в случае задержки по каким-либо причинам;
время нахождения на дежурстве в резерве, проведенное в специально оборудованных местах при ожидании вылета;
время эстафетной перевозки;
время эстафеты (согласно распорядку дня базы);
время работы в подразделении (предварительная подготовка к полетам, разборы полетов, профессиональная учеба), прохождение медицинских осмотров, врачебно-летной экспертной комиссии (ВЛЭК), а также оформление документов;
время для выполнения работ, связанных со специальной подготовкой ВС к полету, подготовкой к погрузке и выгрузке грузов и оборудования, прохождение пограничного и таможенного контроля.
перевозка членов экипажа по распоряжению эксплуатанта, не включающая время переезда (время переезда определяется как время, затрачиваемое членом экипажа на передвижение от (до) места жительства (временного пребывания, отдыха) до (от) места явки (места выполнения служебных обязанностей)
Максимальная продолжительность суточного рабочего времени экипажа (члена экипажа) в зависимости от состава экипажа устанавливается в соответствии с приложением 1 к настоящим Правилам.

Сноска. В пункт 9 внесены изменения - приказом и.о. Председателя Комитета гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций РК от 3 марта 2007 года N 43 .

10. В полетное время экипажа (члена экипажа) включается:
время работы экипажа (члена экипажа), исчисляемое с момента начала запуска двигателя (лей) с целью взлета и до момента выключения последнего двигателя (лей) после посадки на стоянке;
время маневрирования на рулении;
время, которое экипаж (член экипажа) затрачивает на работу с использованием комплекса тренажера самолета (КТС) непосредственно в кабине тренажера.

Максимальная продолжительность полетного времени экипажа (члена экипажа) в месяц и год на каждом типе воздушного судна устанавливается в соответствии с приложением 2 к настоящим Правилам.

11. Время отдыха экипажа (члена экипажа) составляет:

время предполетного, межполетного и послеполетного отдыха;
время, отведенного для выходного дня;
время, которое составляет годовой трудовой отпуск;

время приема пищи в специально отведенном для этого месте, на земле, кроме времени приема пищи на рабочем месте в кабине ВС во время выполнения конкретных обязанностей по пилотированию воздушного судна.

12. Время дежурства в резерве не должно превышать одного непрерывного периода продолжительностью 12 часов и назначается не более 3 раз в течение непрерывных двадцати восьми (двадцати девяти) - тридцати (тридцати одного) суток.

В случае вызова экипажа (члена экипажа) из дежурства в резерве для выполнения полетного задания, время, проведенное в резерве, учитывается как рабочее, но с рабочим временем предстоящего полета не суммируется, а учитывается отдельно за месяц и к сверхурочному не относится.

13. В тех случаях, когда после эстафетной перевозки, продолжающейся не более 4 (четырех) часов, не предоставляется установленное время отдыха, и оно предшествует рабочему времени, период, с момента начала эстафетной перевозки и до окончания ее, засчитывается в качестве рабочего времени. В этом случае последующая продолжительность рабочего времени не должна превышать 8 (восьми) часов.

14. Независимо от условий, предусмотренных в настоящих Правилах, экипаж (члены экипажа) не совершает полета, а эксплуатант не требует его совершения, если имеются какие-либо основания считать, что экипаж (члены экипажа) испытывает утомление или, с учетом условий предстоящего полета, будет испытывать утомление в ходе этого полета.

15. Эксплуатант воздушного судна может увеличивать месячные нормы полетного времени до 25 процентов, но не более трех месяцев в году и без превышения годового полетного времени, с согласия членов экипажа, авиамедицинского и заинтересованного профсоюзного органов, а также по согласованию с уполномоченным органом.

16. В случаях ведения боевых действий, при стихийных бедствиях и аварийных ситуациях нормы рабочего и полетного времени экипажа (члена экипажа) определяются уполномоченным органом.

17. Сверхурочные работы допускаются при производстве работ, связанных с обеспечением обороноспособности государства, а также при ликвидации последствий аварии или стихийного бедствия, о чем должна быть выполнена соответствующая запись (или приложена радиограмма) в задании на полет за подписью уполномоченного лица.

18. Для завершения задержанного рейса, с согласия членов экипажа, командир ВС может увеличить максимально допустимые нормы рабочего или полетного времени на два часа, независимо от времени суток. О чем командир ВС осуществляет соответствующую запись в задании на полет.

3. Продолжительность максимального рабочего и полетного времени при выполнении экипажем (членом экипажа) авиационных специальных работ, регулярных и нерегулярных воздушных перевозок

19. Режим максимального рабочего времени при выполнении экипажем (членами экипажа) авиационных специальных работ, регулярных и нерегулярных воздушных перевозок устанавливается в следующие периоды времени:

- 1) сутки - в течение 24 (двадцати четырех) непрерывных часов;
- 2) неделя - в течение непрерывных 7 суток;
- 3) месяц - в течение 28 (29-31) последовательных дней;
- 4) год - в течение последовательных 365 (366) дней.

20. В целях предотвращения утомления экипажей (членов экипажа) учитываются следующие факторы:

- 1) тип воздушного судна, его оборудование;
- 2) число членов экипажа;
- 3) число взлетов и посадок в течение одного периода полетного времени;
- 4) рабочую нагрузку во время высокой плотности воздушного движения;
- 5) условия отдыха в том месте, где экипажу (члену экипажа) должен быть предоставлен отдых;
- 6) время суток выполнения обязанностей;
- 7) задержки в процессе выполнения полетов;
- 8) виды авиационных специальных работ;
- 9) смену часовых поясов;
- 10) изменение рабочего времени в момент перевода стрелок часов на летнее (зимнее) время.

21. Выходные дни, продолжительность которых составляет не менее, с 42 (сорока двух) непрерывных часов, предоставляемые экипажу (члену экипажа) за отработанную неделю должны быть предоставлены на седьмой день при условии, что в течение месяца такие выходные дни будут предоставлены четыре раза.

22. Привлекать летные экипажи (членов экипажей) на работы, непосредственно не связанные с их профессиональной деятельностью, запрещается.

23. Если в течение 24 непрерывных часов, рабочее время начинается, продолжается или заканчивается в период астрономической ночи (по местному времени), то оно уменьшается на 15 (пятнадцать) минут для каждого часа или его части, входящей в указанный период.

24. В том случае, когда серия полетов включает более пять посадок в течение 24 часового периода, как полетное время, так и рабочее время сокращается на 15 минут на каждую посадку, которая превышает указанное число.

25. В том случае, когда деятельность члена экипажа планируется таким образом, что он совершает полеты поочередно в составе различных экипажей и (или) на различных воздушных судах, полетное и рабочее время учитывается путем суммирования рабочего и полетного времени во всех ситуациях.

26. Эксплуатанты воздушных судов определяют число и функции бортпроводников в соответствии с видом предоставляемого обслуживания.

27. Для бортпроводников и бортоператоров норма полетного и рабочего времени устанавливается аналогично с летным составом и на них распространяются все изложенные в настоящих Правилах требования к условиям труда и отдыха. Для женщин (бортпроводниц) нормы полетного времени устанавливаются дифференцированно к месячной и годовой санитарной норме, составляющие 60 (шестьдесят) часов в месяц и 600 (шестьсот) часов в год.

28. Женщины - члены экипажей и бортпроводницы в соответствии с медицинским заключением переводятся на другую работу, исключаящую воздействие тяжелых и неблагоприятных производственных факторов, с сохранением среднемесячной заработной платы по прежней работе.

29. При выполнении регулярных частых трансмеридианных полетов и пребывания экипажа (члена экипажа) в условиях сдвига часовых поясов, экипаж (член экипажа) должен соблюдать распорядок дня по часовому поясу места пребывания.

30. Выполнение полетов по маршрутам большой дальности разрешается осуществлять только двойными летными экипажами. В этом случае, в течение любого 24 часового периода времени, двойной экипаж может иметь рабочее время не более 14 (четырнадцати) часов при условии, что второй экипаж включается в работу в каком-либо пункте по маршруту полета. Полетное и рабочее время второго экипажа учитывается так же, как и первому экипажу. Допуск экипажей к полету оформляется приказом по авиакомпании, в котором указываются пункты (этапы) по маршруту полета в которых будет производиться замена членов летных экипажей, а так же распределяется ответственность между экипажами за выполнение полета и (или) его этапов.

31. Выполнение полета на маршрутах средней дальности осуществляется усиленным летным экипажем. При этом в течение любого 24-часового периода времени экипаж может совершать регулярный полет и иметь рабочее время не более 12 часов при условии, что один из дополнительных членов летного

экипажа включается в работу на каком-либо пункте по маршруту. Полетное и рабочее время дополнительных членов экипажа учитывается так же, как и основному экипажу.

32. В течение 24 часового периода, когда экипаж в составе одного пилота, пользуется непрерывным отдыхом в течение не менее 4 часов между одним полетом и другим, он может иметь максимальную продолжительность рабочего времени до 10 (десяти) часов.

Предельные разрешенные длительности полетного рабочего времени (в часах и минутах) для самолетов с двумя и более членами экипажей не должно превышать норм, установленных в приложении 4 к настоящим Правилам.

4. Время отдыха

33. В течение любого периода из семи последовательных суток член экипажа должен иметь выходные дни на базе или вне ее, кроме предоставляемого ему предполетного и послеполетного отдыха.

34. В течение каждого календарного месяца член экипажа должен иметь 7 (семь) суток отдыха, 5 (пять) из которых он получает на базе.

35. В течение каждого календарного года члену экипажа эксплуатантом предоставляется оплачиваемый отпуск в количестве 36 (тридцать шесть) календарных дней (трудовой отпуск).

36. Минимальная продолжительность предполетного отдыха на базе должна быть не менее 12 часов.

37. Минимальная продолжительность послеполетного отдыха на базе должна быть равна двойной продолжительности предыдущего рабочего времени, но не менее 12 часов.

38. Продолжительность межполетного отдыха членов экипажей при нахождении на внебазовом аэропорту должна быть не менее 10 часов.

39. В конечных аэропортах маршрута, с разницей поясного времени 5 (пять) часов на запад 3 (три) часа на восток от поясного времени базового аэропорта, членам экипажа должен быть представлен межполетный отдых не менее 14 часов

40. При выполнении полетов по маршрутам большой дальности длительность минимальных периодов времени предполетного и послеполетного отдыха, в базовом аэропорту, должна составлять не менее 24 (двадцати четырех) и не менее 48 (сорока восьми) непрерывных часов отдыха соответственно.

41. При выполнении ежедневных полетов при нормальной продолжительности рабочего времени, послеполетный отдых является предполетным, но должен быть не менее 12 часов.

42. Время отдыха члена экипажа рассчитывается с момента завершения рабочего времени, затраченного на непосредственно предшествующую деятельность экипажа и исчисляется с момента получения номера в гостинице, профилактории или от времени прибытия домой.

43. Эксплуатант обеспечивает для экипажа (члена экипажа) в специализированных комнатах для отдыха на аэродромах и в аэропортах пунктов назначения и в пунктах промежуточных остановок, где согласно обычному графику предусматриваются сравнительно продолжительные периоды ожидания.

44. ВС, пилотируемые усиленными летными экипажами, должны обеспечиваться условиями отдыха членов экипажа на борту ВС.

45. ВС, пилотируемые двойными экипажами должны быть оснащены спальными местами.

**5. Режим рабочего времени и отдыха экипажей
(членов экипажей) воздушных судов при выполнении
авиационных специальных работ в сельском,
лесном хозяйствах и в геологии**

46. Для летного и технического состава, занятого выполнением авиационных специальных работ вне мест постоянного базирования ВС устанавливается продолжительность рабочего времени за сутки до 10 часов. Максимально допустимые нормы рабочего и полетного времени при выполнении авиационных и специальных работ установлены в приложении 5 к настоящим Правилам.

47. По решению уполномоченного органа, после согласования с эксплуатантом воздушного судна, профсоюзом и Министерством здравоохранения Республики Казахстан, продолжительность рабочего времени может устанавливаться до 12 часов за сутки, при этом должна соблюдаться продолжительность отдыха между рабочими днями равная, вместе со временем обеденного перерыва, не менее двойной продолжительности времени работы в предшествующий отдыху рабочий день.

48. Минимальная продолжительность предполетного и послеполетного отдыха должна составлять не менее 12 часов по каждому периоду отдыха. При выполнении ежедневных полетов послеполетный отдых является предполетным отдыхом, и должен быть не менее 12 часов.

49. При работе с высокоопасными химическими веществами полетное время, указанное в приложении 3 к настоящим Правилам, уменьшается на 20 процентов

50. При работе с умеренно опасными химическими веществами полетное время, указанное в приложении 3 к настоящим Правилам, уменьшается на 10 процентов.

51. Превышение норм полетного времени за сутки, месяц и год при выполнении всех видов авиационных специальных работ запрещается, кроме как :

1) при угрозе потери урожая, для завершения работ в течение рабочего дня командиру ВС с согласия членов экипажа предоставляется право увеличить продолжительность полетного времени при работе с чрезвычайно и высокоопасными пестицидами на 30 минут, а с остальными препаратами на 60 минут. При этом увеличение нагрузки компенсируется отдыхом в соответствии с требованиями пункта 47 настоящих Правил;

2) при выполнении полетов по обслуживанию высокоширотных экспедиций, проводки морских судов, разведки льдов и аэрофотосъемки по площадям, полетное время за сутки может быть увеличено сверх установленных в приложении 3 к настоящим Правилам норм и должно компенсироваться отдыхом в соответствии с требованиями пункта 41 настоящих Правил;

3) для экипажей самолетов четвертого класса и вертолетов всех типов до 10 часов с увеличением рабочего времени до 12 часов;

4) для экипажей самолетов с первого по третий класс включительно до 11 часов с продолжительностью рабочего времени до 13,5 (тринадцати с половиной) часов.

Увеличение полетного времени за сутки сверх установленных норм допускается на срок не более чем в трех месяцах в течение года. Увеличение норм полетного времени за месяц и год при указанных видах работ запрещается.

52. Длительность работы экипажей ВС при вахтовом методе организации труда не должна превышать пятнадцать дней в течение двадцати восьми - тридцати одного последовательных дней, с учетом мнения и состояния здоровья всех членов экипажа и при соблюдении норм рабочего времени и времени отдыха.

53. При вывозе древесины на внешней подвеске и раскатке токоведущих проводов норма полетного времени за сутки не должна превышать 5 часов. Длительность одного полета не должна превышать 60 минут независимо от числа рейсов. Между полетами должны устанавливаться перерывы для отдыха до 10 минут.

54. Длительность полета на вертолетах при выполнении аэрогравиметрической съемки морских акваторий, при выполнении непосредственно съемки на съемочном участке с зависаниями над гравиметрической точкой, не должна превышать 90 минут. Количество зависаний над гравиметрической точкой должно быть не более одиннадцати, при

этом, после выполнения шести зависаний, экипаж должен прекратить съемку и в течение 10 минут выполнять горизонтальный полет на высоте не менее 100 метров, после чего продолжать съемку.

55. При выполнении серии полетов на авиационно-химических работах, на самолетах и вертолетах установить перерывы для отдыха экипажей до 15 минут после десяти-двенадцати посадок (или каждые полтора часа работы), которые учитываются как рабочее время, а после 3 часов полетного времени или двадцать пять - тридцать посадок - перерыв для отдыха должен быть длительностью не менее 1 часа, который может быть совмещен с перерывом для приема пищи и не считается рабочим временем.

56. Продолжительность полета при выполнении ультрамалообъемного опрыскивания и других работ с нормой расхода препарата до 10 кг (л) на гектар не должна превышать 90 минут.

57. При неполной занятости в течение суток по работе с препаратами одного класса опасности, летному составу разрешается работать с препаратами разных классов опасности при условии, что общее полетное время не должно превышать установленной нормы полетного времени при работе с препаратами разного класса опасности.

58. При работе со смесевыми препаратами норма полетного времени за сутки определяется по препарату более высокого класса опасности.

59. На самолетах и вертолетах количество разворотов в одном полете не должно превышать двадцать, при этом время отдыха между полетами должно быть не менее 15 минут.

60. Для летного и технического состава на авиационных работах может устанавливаться раздробленный рабочий день - работа утром и работа вечером при перерыве между ними не менее 2 часов. Перерыв между утренней и вечерней работой в рабочее время не включается.

Суммарная продолжительность рабочего времени в этом случае не должна превышать 10 часов.

61. В рабочее время технического состава включается:

- 1) время технического обслуживания;
- 2) время ожидания ВС на аэродроме;
- 3) время регламентированных перерывов для обогрева в холодный период года;
- 4) время перелетов на другое место базирования;
- 5) время технической учебы, разборов, прохождение медосмотров.

62. Смена летного и технического состава на оперативной точке производится не более чем через полтора месяца, при этом экипажу

предоставляется дополнительно оплачиваемый отдых из расчета 1 сутки за каждые две отработанные недели.

63. Выполнение полетов с чрезвычайно и высокоопасными пестицидами (1-2 класс опасности) на ВС не оборудованных системой кондиционирования и фильтрацией воздуха - запрещаются.

6. Рабочее время и время отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации, типы которых сертифицированы авиационными властями стран Европы или Соединенных Штатов Америки

Сноска. Правила дополнена главой 6 - приказом и.о. Председателя Комитета гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций РК от 3 марта 2007 года N 43 .

64. Эксплуатант воздушного судна гражданской авиации, тип которого сертифицирован авиационными властями стран Европы или Соединенных Штатов Америки, в соответствии с Правилами и иными нормативными правовыми актами по вопросам обеспечения безопасности полетов, утверждает собственное положение об организации рабочего времени и отдыхе членов экипажей эксплуатируемых воздушных судов.

65. Эксплуатант указанного воздушного судна обеспечивает:

1) планирование полетов с учетом времени, необходимого для осуществления предполетной подготовки, выполнения полетов и времени стоянки воздушного судна на земле между полетами;

2) планирование и осуществление полетов в соответствии с Правилами, иными нормативными правовыми актами Республики Казахстан в области организации рабочего времени и времени отдыха членов экипажей, а также в области безопасности полета;

3) определение, по согласованию с членом экипажа, базового аэропорта для каждого члена экипажа;

4) при определении частоты полетов и характера полетного рабочего времени и времени отдыха членов экипажей учет влияния минимально необходимого времени отдыха на продолжительность рабочего времени;

5) планирование полетного рабочего времени членов экипажей таким образом, чтобы избежать возникновения чрезмерной усталости у членов экипажей, которая может привести к угрозе безопасности полета;

6) заблаговременную подготовку и публикацию графиков полетов для членов экипажей;

7) планирование выходных дней для членов экипажей, о чем уведомляет их заблаговременно;

8) предоставление членам экипажей времени отдыха, в соответствии с Правилами.

66. Член экипажа обеспечивает:

1) не выполнение полета на воздушном судне в случаях, когда член экипажа испытывает утомление или имеет основания считать, что будет испытывать утомление в ходе предстоящего полета, тогда как выполнение полета при таком утомлении может нанести угрозу безопасности полета;

2) оптимальное использование предоставленных ему условий и времени отдыха для наилучшего выполнения своих служебных обязанностей.

67. Полетное время в качестве члена рабочего экипажа для каждого члена экипажа не должно превышать:

1) восемьсот часов полетного времени в течение календарного года;

2) сто часов полетного времени в течение двадцати восьми последовательных дней.

Под полетным временем понимается период времени с момента начала движения воздушного судна с целью выполнения полета до момента остановки воздушного судна и полного выключения двигателей.

68. Максимальная продолжительность суточного ПРВ составляет тринадцать часов.

69. Максимальная продолжительность суточного ПРВ уменьшается на тридцать минут за каждую взлет-посадку, начиная с третьей, но не более чем на два часа, если иное не предусмотрено индивидуальным трудовым договором между членом экипажа и работодателем.

70. В случаях, когда ПРВ начинается в период низшего уровня психофизиологических функций организма в цикле биологического циркадного ритма (далее - ПНУФЦР) максимальная продолжительность ПРВ, указанная в пунктах 68 и 69 Правил, уменьшается на количество часов пребывания члена экипажа в ПНУФЦР, но не более чем на два часа, если иное не предусмотрено индивидуальным трудовым договором между членом экипажа и работодателем.

Под ПНУФЦР понимается промежуток времени между двумя часами и пятью часами пятидесятью девяти минутами. В пределах трех часовых поясов ПНУФЦР определяется по местному времени базового аэропорта.

В случае пересечения более трех часовых поясов, ПНУФЦР определяется по местному времени базового аэропорта в течение первых сорока восьми часов после отправления из часового пояса базового аэропорта, по истечении которых ПНУФЦР определяется по местному времени.

71. В случаях, когда ПРВ завершается в ПНУФЦР, максимальная продолжительность ПРВ, указанная в пунктах 68 и 69 Правил, уменьшается на половину времени пребывания члена экипажа в ПНУФЦР.

72. Максимальная продолжительность суточного ПРВ может быть продлена эксплуатантом на один час в следующих случаях:

1) при возникновении непредвиденных обстоятельств, которые могут угрожать безопасности полета;

2) в иных случаях, предусмотренных Правилами.

73. Эксплуатант в срок не позднее десяти календарных дней после продления уведомляет уполномоченный орган о произведенном по решению эксплуатанта продлении максимального суточного ПРВ, с указанием причин принятия такого решения.

74. Продление ПРВ эксплуатантом не допустимо в случаях, когда серия полетов включает шесть или более взлет-посадок.

75. В случаях, когда время пребывания члена экипажа в ПНУФЦР составляет до двух часов, продление ПРВ допустимо в отношении серии полетов, включающих не более четырех взлет-посадок.

В случаях, когда время пребывания члена экипажа в ПНУФЦР превышает два часа, продление ПРВ допустимо в отношении серии полетов, включающих не более двух взлет-посадок.

76. Продление ПРВ по решению эксплуатанта допустимо не более двух раз в течение недели.

77. При продлении ПРВ по решению эксплуатанта время предполетного и послеполетного отдыха увеличиваются на два часа либо время послеполетного отдыха увеличивается на четыре часа, а в отношении бортпроводников может быть также увеличено соответствующим образом время отдыха во время полетов .

При продлении двух последовательных периодов ПРВ, время минимального предполетного и послеполетного отдыха членов экипажа между двумя периодами ПРВ предоставляются последовательно.

78. Для бортпроводников, запланированных на выполнение полета или серии полетов, ПРВ может быть увеличено эксплуатантом на время разницы между временем явки на вылет для бортпроводников и временем явки на вылет пилотов , при условии, что такая разница не превышает одного часа.

79. В случае, когда период продленного ПРВ начинается в промежутке с двадцати двух часов до четырех часов пятидесяти девяти минут, ПРВ сокращается до одиннадцати часов сорока пяти минут.

80. График полетов должен составляться таким образом, чтобы планируемое время полетов соответствовало максимально допустимому ПРВ. В этих целях эксплуатант незамедлительно принимает меры по изменению планируемого графика полетов либо изменению планирования экипажей.

81. Время предполетного отдыха в базовом аэропорту должно быть равным по продолжительности предыдущему рабочему времени или двенадцати часам, в зависимости от того, что является более длительным.

82. Время предполетного отдыха вне базового аэропорта должно быть равным по продолжительности предыдущему рабочему времени или десяти часам, в зависимости от того, что является более длительным.

83. Во время предполетного отдыха вне базового аэропорта эксплуатант обеспечивает членам экипажей возможность восьмичасового сна без учета времени подвозки к месту отдыха и иных физиологических потребностей.

84. Эксплуатант обеспечивает членам экипажей дополнительное время отдыха с целью компенсации влияния смены часовых поясов на членов экипажей

85. Членам экипажей предоставляется один выходной день в неделю, включающий в себя две ночи по местному времени и составляющий не менее тридцати шести последовательных часов отдыха. Выходной день предоставляется таким образом, чтобы период между окончанием одного выходного дня и началом следующего не превышал сто шестьдесят восемь часов

Период предполетного или послеполетного отдыха может быть частью выходного дня.

86. Во время выполнения полета установленные Правилами нормы полетного времени, ПРВ и времени отдыха могут быть изменены решением командира воздушного судна с согласия всех членов экипажа (далее - решение КВС) в случае возникновения непредвиденных обстоятельств, влияющих на безопасность полета.

87. Решением КВС максимальная продолжительность ПРВ, предусмотренная пунктом 68 Правил, может быть увеличена:

1) не более чем на два часа, а в случае использования усиленного летного экипажа может быть увеличена не более чем на три часа;

2) на период до завершения полета в аэропорту назначения или на запасном аэродроме, если непредвиденные обстоятельства возникли во время полета, на последнем участке полета в рамках ПРВ.

88. Решением КВС период отдыха членов экипажей, следующий за периодом ПРВ, может быть сокращен до уровня не ниже, чем предусмотрено пунктом 82 Правил.

89. Если члены экипажа испытывают утомление, способное привести к угрозе безопасности полета, решением командира воздушного судна с согласия всех членов экипажа ПРВ может сокращено и (или) увеличено время отдыха.

90. Командир воздушного судна предоставляет эксплуатанту отчет о факте увеличения ПРВ или сокращения времени отдыха членов экипажа.

91. Если увеличение ПРВ или сокращение времени отдыха членов экипажа превышает один час, эксплуатант с приложением копии отчета командира воздушного судна и указанием причин принятого решения уведомляет об этом уполномоченный орган в срок не позднее десяти календарных дней со дня наступления указанных событий.

92. Время дежурства в резерве исчисляется с момента явки члена экипажа и до конца периода, определенного как резерв.

93. Эксплуатант обеспечивает заблаговременное ознакомление членов экипажей с временем начала и окончания дежурства в резерве, максимально допустимым временем нахождения члена экипажа в ином месте, чем место дежурства в резерве, а также предстоящих в связи с назначением в резерв служебными обязанностями.

94. Эксплуатант обеспечивает членов экипажей, находящихся на дежурстве в резерве, изолированным помещением, специально оборудованным для отдыха и ожидания вылета.

95. Во время выполнения полета членам экипажей должна быть предоставлена возможность питания и питья во избежание снижения работоспособности, способного повлиять на безопасность полета.

96. Эксплуатант по каждому члену экипажа и члены экипажей в отношении самих себя обеспечивают учет:

- 1) полетного времени;
- 2) времени начала, продолжительности и окончания каждого периода рабочего времени и полетного рабочего времени;
- 3) времени отдыха и дней, свободных от задания на полет день (днем, свободным от задания на полет, считается день, свободный от выполнения служебных обязанностей, и включающий в себя предыдущую и последующую ночи);
- 4) времени дежурства в резерве.

97. Эксплуатант и член экипажа по их запросам предоставляют друг другу копии произведенных учетных записей.

Приложение 1
к Правилам об организации рабочего
времени и отдыхе членов экипажей
воздушных судов гражданской авиации
Республики Казахстан, утвержденным
приказом Председателя Комитета
гражданской

Максимальная продолжительность суточного рабочего
времени (РВ) экипажа (члена экипажа) в зависимости
от состава экипажа

Нормальная продолжительность | Максимальная продолжительность
рабочего времени | рабочего дня

Один экипаж | Один | Усиленный | Двойной
| экипаж | экипаж | экипаж

6 час | 10 час | 12 час | 14 час

Приложение 2

к Правилам об организации рабочего
времени и отдыхе членов экипажей
воздушных судов гражданской авиации
Республики Казахстан, утвержденным
приказом Председателя Комитета
гражданской
авиации Министерства транспорта и
коммуникаций Республики Казахстан
от 2 ноября 2004 года N 207

Сноска. Приложение 2 с изменениями - приказом и.о. Председателя Комитета
гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций РК от 3 марта
2007 года N 43 .

Максимальная продолжительность
полетного времени экипажа (члена экипажа) в месяц и год
на каждом типе воздушного судна

Типы воздушных судов | Полетное время часов

|-----

| 30 дней | Год

ИЛ-86, ИЛ-96, ТУ-204 80 800

АН-124 80 800
ИЛ-62 75 750
ИЛ-76, ТУ-154, 75 750
ТУ-134, АН-72, АН-74, 75 750
ЯК-40, ЯК-42, 75 750
АН-24, АН-30 в транспорте Варианте,
ИЛ-18 70 700
Л-410УВП, УВПЗ 70 700
АН-28, АН-12 70 700
АН-32 70 700
АН-26 70 700
ЯК-18, ЯК-18Т 70 700
АН-2, ИЛ-1 14, АН-8 70 700

Приложение 3
к Правилам об организации рабочего
времени и отдыхе членов экипажей
воздушных судов гражданской авиации
Республики Казахстан, утвержденным
приказом Председателя Комитета
гражданской
авиации Министерства транспорта и
коммуникаций Республики Казахстан
от 2 ноября 2004 года N 207

Максимальное непрерывное полетное
время для летного экипажа
из 2 человек

Время явки на вылет | Максимальное непрерывное полетное время

07:00-13:59 10

14:00-17:59 9

18:00-06:59 8

Приложение 4
к Правилам об организации рабочего
времени и отдыхе членов экипажей
воздушных судов гражданской авиации
Республики Казахстан, утвержденным
приказом Председателя Комитета
гражданской
авиации Министерства транспорта и
коммуникаций Республики Казахстан
от 2 ноября 2004 года N 207

Предельные разрешенные длительности
полетного рабочего времени (в часах и минутах)
для самолетов с двумя и более членами экипажа

Время явки | Число посадок

|-----|

| 1-2 | 3 | 4 | 5

06:00-12:59 12:00 12:00 10:00 09:00

13:00-16:59 11:00 11:00 10:00 08:00

17:00-21:59 11:30 10:00 10:00 08:00

22:00-05:59 10:00 09:30 09:30 07:30

|-----|

Приложение 5
к Правилам об организации рабочего
времени и отдыхе членов экипажей
воздушных судов гражданской авиации
Республики Казахстан, утвержденным
приказом Председателя Комитета
гражданской
авиации Министерства транспорта и
коммуникаций Республики Казахстан
от 2 ноября 2004 года N 207

Максимально допустимые нормы рабочего и полетного
времени при выполнении авиационных специальных работ (час)

Тип ВС | Рабочее время | Полетное время

|-----|-----|

| сутки | месяц | год | сутки | месяц | год

|-----|

с использованием

самолета 1 пилот 10 150 860 6 55 550

с использованием

самолета 2 пилот 10 150 860 8 65 650

с использованием

вертолета 1 пилот 10 150 860 6 55 550

с использованием

вертолета 2 пилота 10 150 860 7 65 650
для бортоператоров

© 2012. РГП на ПХВ «Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан»
Министерства юстиции Республики Казахстан