

Об утверждении Правил организации рабочего времени и отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской и экспериментальной авиации Республики Казахстан

Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 27 февраля 2015 года № 250. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 4 апреля 2015 года № 10629.

В соответствии с подпунктом 41-30) пункта 1 статьи 14 Закона Республики Казахстан от 15 июля 2010 года "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации" **ПРИКАЗЫВАЮ:**

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

2. Комитету гражданской авиации Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан (Сейдахметов Б.К.) обеспечить:

1) в установленном законодательством порядке государственную регистрацию настоящего приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан;

2) в течение десяти календарных дней после государственной регистрации настоящего приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан направление его копии на официальное опубликование в периодических печатных изданиях и информационно-правовой системе "Эділет" республиканского государственного предприятия на праве хозяйственного ведения "Республиканский центр правовой информации Министерства юстиции Республики Казахстан";

3) размещение настоящего приказа на Интернет-ресурсе Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан и на интранет-портале государственных органов;

4) в течение десяти рабочих дней после государственной регистрации настоящего приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан представление в Юридический департамент Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан сведений об исполнении мероприятий, предусмотренных подпунктами 1), 2) и 3) пункта 2 настоящего приказа.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на первого вице-министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан Касымбек Ж.М.

4. Настоящий приказ вводится в действие со дня истечения десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования.

Министр по инвестициям и развитию

Республики Казахстан

А. Исекешев

"СОГЛАСОВАНО"

Министр здравоохранения и
социального развития
Республики Казахстан

_____ Т. Дуйсенова
от 27 марта 2015 год

Утверждены
приказом Министра
по инвестициям и развитию
Республики Казахстан
от 27 февраля 2015 года № 250

Правила организации рабочего времени и отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской и экспериментальной авиации Республики Казахстан

Глава 1. Общие положения

Сноска. Заголовок главы 1 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 17.06.2019 № 403 (вводится в действие с 01.08.2019).

1. Настоящие Правила организации рабочего времени и отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской и экспериментальной авиации Республики Казахстан (далее - Правила) разработаны в соответствии с подпунктом 41-30) пункта 1 статьи 14 Закона Республики Казахстан "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации", Трудовым кодексом Республики Казахстан и с учетом стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и авиационных правил международных организаций в сфере гражданской авиации и определяют порядок организации рабочего времени и отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской и экспериментальной авиации Республики Казахстан.

Настоящие Правила распространяют свое действие на всех эксплуатантов воздушных судов Республики Казахстан, выполняющих воздушные перевозки и/или авиационные работы;

Сноска. Пункт 1 в редакции приказа Министра по инвестициям и развитию РК от 30.06.2017 № 423 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

1) ультрамалообъемное опрыскивание - это норма расхода жидких препаратов менее 5 (пяти) литров на гектар;

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

3) место отдыха на борту воздушного судна - удобное раскладное кресло или спальное место, которые обеспечивают члена экипажа возможностью отдыха или сна на борту воздушного судна:

место отдыха класса 1 — спальное место или кресло, отклоняющееся на угол 80 (восемьдесят) градусов и более от вертикали, для обеспечения члена экипажа возможностью сна на борту воздушного судна, отделенное и отгороженное ширмой от кабины экипажа и пассажиров, где имеются условия управления регулировки температуры и уровня освещения, а также обеспечивающее изоляцию от шума и помех ;

место отдыха класса 2 - кресло, отклоняющееся на угол до 45 (сорока пяти) градусов от вертикали, шириной не менее 50 (пятьдесят) сантиметров, высотой спинки не менее 137,5 (сто тридцать семь с половиной) сантиметров, имеющее подставку для ног. Место должно быть отделено, как минимум, шторами поглощающими свет, и уменьшающие шум из пассажирского салона, а также предотвращающее возможность беспокойства со стороны пассажиров или членов экипажа;

место отдыха класса 3 - кресло в кабине экипажа или в салоне бизнес класса самолета, имеющее возможность отклонения спинки от вертикали с подставкой для ног и не соприкасающееся с креслом пассажиров.

Место отдыха для обслуживающего персонала усиленного экипажа - кресло последнего ряда салона экономического класса;

4) бортпроводник - лицо, относящееся к авиационному персоналу, которое в интересах безопасности и в целях обслуживания пассажиров и (или) перевозки грузов выполняет обязанности на борту воздушного судна поручаемые ему эксплуатантом или командиром воздушного судна, но не являющимся членом летного экипажа;

5) максимальное рабочее время - общий период времени за любые 7 (семь) последовательных суток (неделя), за любые 28 (двадцать восемь) последовательных суток (месяц), за любые 365 (триста шестьдесят пять) последовательных суток (год), которые составляют сумму рабочего времени за указанные периоды, в течение которого у экипажа (члена экипажа) сохраняется необходимый уровень психофизиологических функций, для надежной профессиональной деятельности;

6) усиленная бригада бортпроводников - бригада бортпроводников, состоящая из минимального количества бортпроводников плюс два бортпроводника или бригада бортпроводников, число членов которой превышает минимальное необходимое количество для выполнения конкретных обязанностей в салоне самолета и в которой

два бортпроводника могут быть заменены другими бортпроводниками с целью отдыха в полете;

7) минимальная бригада бортпроводников - количество бортпроводников из расчета один бортпроводник на 50 (пятьдесят) пассажирских кресел воздушного судна.

В том случае, когда имеются 2 (два) или более периода, которые представляли бы отдельные периоды рабочего времени, и когда эти периоды разделяются интервалами менее 8 (восьми) часов, то время с начала первого из этих периодов и окончания последнего из них рассматривается как составляющие 1 (один) непрерывный период рабочего времени;

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

9) психофизиологические функции организма в цикле биологического циркадного ритма (неблагоприятный период) - промежуток времени между 2 (двумя) часами и 5 (пятью) часами 59 (пятидесятью девятью) минутами утра включительно, который в пределах 3 (трех) часовых поясов определяется по местному времени базового аэропорта;

10) вахтовый метод - особая форма осуществления трудового процесса вне места постоянного проживания работников, когда не может быть обеспечено ежедневное их возвращение к постоянному месту жительства;

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

12) выходной день - время отдыха на земле в базовом аэропорту или за его пределами, которое включает в себя 2 (две) ночи по местному времени и составляет не менее 36 (тридцати шести) последовательных часов отдыха;

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

14) рабочий резерв - систематизированный список членов экипажа, который находится при постоянной готовности к выполнению профессиональной деятельности с целью своевременной замены при необходимости другого экипажа;

15) усиленный летный экипаж - летный экипаж, число членов которого превышает минимально необходимое для управления воздушным судном, и в котором каждый член летного экипажа может с целью отдыха в полете покинуть назначенное ему рабочее место и быть заменен другим членом летного экипажа, имеющим квалификацию, соответствующую должностным обязанностям при управлении воздушным судном;

16) двойной летный экипаж - экипаж, состоящий из 2 (двух) летных экипажей, назначаемых одновременно, чтобы они в течение полетного времени осуществляли управление воздушным судном поочередно; летный экипаж -лица, относящиеся к авиационному персоналу, имеющие действующее свидетельство авиационного персонала, на которых возложены обязанности, связанные с управлением воздушным судном в течение полетного времени;

17) базовый аэропорт - аэропорт постоянного базирования воздушных судов эксплуатанта либо иной аэропорт, определенный эксплуатантом;

18) эксплуатант - физическое или юридическое лицо, занимающееся эксплуатацией гражданских воздушных судов или предлагающее свои услуги в этой области;

19) дежурство в резерве - непрерывный отрезок времени, в течение которого экипаж согласно графику находится в требуемом месте при постоянной готовности к выполнению профессиональной деятельности с целью своевременной замены при необходимости другого экипажа;

20) 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;

21) период времени - сумма времени непрерывных любых 24 (двадцати четырех) часов, 7 (семи) любых последовательных суток, 28 (двадцати восьми) (29 - 31) (двадцати девяти - тридцати одних) любых последовательных суток, а также 12 (двенадцати) месяцев любых последовательных суток, в пределах которых эксплуатант составляет программу деятельности для членов своих экипажей и (или) учитывает деятельность, которую осуществляют они в действительности;

22) время предполетного отдыха - непрерывный и определенный период времени до исполнения должностных обязанностей, в течение которого члены летного или кабинного экипажа освобождены от исполнения всех должностных обязанностей, время предполетного отдыха может совпадать или быть частью времени послеполетного отдыха;

23) время межполетного отдыха - непрерывный и определенный период времени после периода исполнения должностных обязанностей и до него, в течение которого члены летного или кабинного экипажа освобождены от исполнения всех должностных обязанностей;

24) полетное рабочее время - период времени, который начинается в момент, когда член экипажа прибыл для исполнения своих должностных обязанностей, включающих выполнение полета или серии полетов, и заканчивается в момент полной остановки воздушного судна по завершении полета, в котором он/она является членом экипажа;

25) время явки на вылет - время, когда согласно требованию эксплуатанта члены летного и кабинного экипажей прибывают для исполнения своих служебных обязанностей;

26) полетное время: для самолетов - общее время с момента уборки колодок и начала движения воздушного судна с целью взлета до момента полной остановки самолета по окончании полета с установкой колодок и выключения всех двигателей или вращения воздушных винтов; для вертолетов - общее время с момента начала вращения лопастей несущих винтов вертолета и начала движения с целью взлета до момента полной остановки вертолета по окончании полета и прекращения вращения несущих винтов;

27) время послеполетного отдыха - непрерывный и определенный период времени после периода исполнения должностных обязанностей, в течение которого члены летного или кабинного экипажа освобождены от исполнения всех должностных обязанностей, время послеполетного отдыха может совпадать или быть частью времени предполетного отдыха;

28) домашний резерв - период времени в базовом аэропорту, когда член экипажа по распоряжению работодателя не выполняет служебные обязанности, но должен находиться в готовности получить распоряжение об их выполнении;

29) эстафетная перевозка - перевозка экипажа (члена экипажа) в качестве пассажира на место, откуда по распоряжению эксплуатанта экипаж продолжает выполнять полеты с учетом полетного рабочего времени;

30) норма рабочего и полетного времени экипажа (члена экипажа) - это периоды времени, исчисляемые за сутки, или любые 24 (двадцать четыре) непрерывных часа, за неделю - любые последовательные 7 (семь) суток;

31) 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 базового аэропорта;

32) непредвиденные эксплуатационные обстоятельства - неподдающиеся планированию события, например непредсказуемые погодные условия, неисправность оборудования или задержка воздушного движения, которые не зависят от эксплуатанта ;

33) подходящее помещение - меблированная комната, которая обеспечивает возможность удовлетворительного отдыха членов летного и кабинного экипажей.

Глава 2. Порядок организации рабочего времени и отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской и экспериментальной авиации Республики Казахстан

Сноска. Заголовок главы 2 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 17.06.2019 № 403 (вводится в действие с 01.08.2019).

Параграф 1. Режим рабочего времени и времени отдыха при выполнении экипажем (членом экипажа) регулярных и нерегулярных воздушных перевозок

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

4. Рабочее время и полетное время сверхустановленных норм за учетный период времени считается сверхурочным, так как психофизиологическая нагрузка на члена экипажа с каждым часом сверхустановленных норм существенно возрастает. Сверхурочное время оплачивается в соответствии с трудовым законодательством Республики Казахстан.

5. Эксплуатант 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;

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 настоящими Правилами.

6. Член экипажа:

1) обеспечивает соблюдение всех норм рабочего времени и времени отдыха, указанных в настоящих Правилах;

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

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

- 1) время предполетной подготовки, не менее 1 (одного) часа;
- 2) время послеполетной работы не менее 30 (тридцати) минут, исчисляемое с момента окончания полетного времени;
- 3) время стоянки в аэропортах (промежуточных и базовых), за исключением времени перерыва для отдыха и приема пищи продолжительностью не более 2 (двух) часов;
- 4) время ожидания вылета в случае задержки по каким-либо причинам;
- 5) время нахождения на дежурстве в резерве, проведенное в подходящих помещениях при ожидании вылета;
- 6) 50 (пятьдесят) процентов времени нахождения в домашнем резерве;
- 7) время эстафетной перевозки;
- 8) время эстафеты (согласно распорядку дня базового аэропорта);
- 9) время работы в подразделении (предварительная подготовка к полетам, разбор полетов, профессиональная учеба), прохождение медицинских осмотров, врачебно-летной экспертной комиссии, а также оформление документов;
- 10) время для выполнения работ, связанных со специальной подготовкой воздушного судна к полету, подготовкой к погрузке и выгрузке грузов и оборудования, прохождение пограничного и таможенного контроля;
- 11) 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);
- 12) время, которое экипаж (член экипажа) затрачивает на работу с использованием комплексного тренажера воздушного судна непосредственно в кабине тренажера.

8. Максимальная продолжительность рабочего времени члена экипажа устанавливается в соответствии с приложением 1 к настоящим Правилам.

9. В полетное время члена экипажа включается:

- 1) для самолетов - общее время с момента уборки колодок и начала движения воздушного судна с целью взлета до момента полной остановки самолета по окончании полета и установки колодок, выключения всех двигателей или вращения воздушных винтов;
- 2) для вертолетов - общее время с момента начала вращения лопастей несущих винтов вертолета и начала движения с целью взлета до момента полной остановки вертолета по окончании полета и прекращения вращения несущих винтов.

10. Максимальная продолжительность полетного времени члена экипажа в месяц и в год при выполнении коммерческих воздушных перевозок устанавливается в соответствии с приложением 2 к настоящим Правилам.

Максимальная продолжительность полетного времени члена экипажа при выполнении коммерческих воздушных перевозок устанавливается 100 (сто) часов за любые 28 (двадцать восемь) последовательных суток и с письменного согласия члена экипажа 900 (девятьсот) часов за любые 365 (триста шестьдесят пять) последовательных суток.

11. В тех случаях, когда после эстафетной перевозки, продолжающейся не более 4 (четырёх) 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.

12. Максимальная продолжительность суточного полетного рабочего времени уменьшается на 30 (тридцать) минут за каждую взлет-посадку, начиная с 3 (третьей), но не более чем на 2 (два) часа.

13. В полетное рабочее время члена экипажа включается:

1) время предполетной подготовки, не менее 1 (одного) часа;

2) полетное время члена экипажа;

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

4) время ожидания вылета в случае задержки по каким-либо причинам;

5) время, затраченное на перемещение экипажа по указанию эксплуатанта к месту исполнения должностных обязанностей с последующим выполнением полета без промежуточного отдыха.

Максимальная продолжительность полетного рабочего времени члена экипажа с учетом состава экипажа может быть увеличена, если имеется возможность отдыха для членов экипажа на борту воздушного судна в полете:

1) для усиленного экипажа (один дополнительный член экипажа);

до 14 (четырнадцати) часов с местом отдыха класса 3 (три);

до 15 (пятнадцати) часов с местом отдыха класса 2 (два);

до 16 (шестнадцати) часов с местом отдыха класса 1 (один);

2) для двойного экипажа (два дополнительных члена экипажа):

до 15 (пятнадцати) часов с местом отдыха класса 3 (три);

до 16 (шестнадцати) часов с местом отдыха класса 2 (два);

до 17 (семнадцати) часов с местом отдыха класса 1 (один).

14. В случаях, когда полетное рабочее время начинается, заканчивается или полностью охватывает неблагоприятный период, максимальная продолжительность

полетного рабочего времени уменьшается на количество времени пребывания члена экипажа в неблагоприятном периоде, но не более чем на 2 (два) часа. В случаях, когда полетное рабочее время охватывает более 50 (пятьдесят) процентов неблагоприятного периода, в течение двух последовательных ночей, продолжительность времени отдыха на базе после второй ночи должно составлять не менее 24 (двадцати четырех) часов.

15. Максимальная продолжительность суточного полетного рабочего времени может быть продлена эксплуатантом на 1 (один) час при возникновении непредвиденных эксплуатационных обстоятельств, с согласия командира воздушного судна и экипажа.

16. Эксплуатант в срок не позднее 28 (двадцати восьми) календарных дней после продления, уведомляет уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации о произведенном по решению эксплуатанта продлении максимального суточного полетного рабочего времени, с указанием причин принятия такого решения.

Сноска. Пункт 16 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 17.06.2019 № 403 (вводится в действие с 01.08.2019).

17. Продление полетного рабочего времени Эксплуатантом не допускается в случаях, когда серия полетов включает 6 (шести) или более взлет-посадок.

18. В случаях, когда время пребывания члена экипажа в неблагоприятном периоде составляет до 2 (двух) часов, продление полетного рабочего времени допустимо в отношении серии полетов, включающих не более 4 (четырёх) взлет-посадок.

В случаях, когда время пребывания члена экипажа в неблагоприятном периоде превышает 2 (два) часа, продление полетного рабочего времени допустимо в отношении серии полетов, включающих не более 2 (двух) взлет-посадок.

19. Продление полетного рабочего времени по решению Эксплуатанта допускается не более 2 (двух) раз в течение недели.

20. При продлении полетного рабочего времени по решению Эксплуатанта время предполетного и послеполетного отдыха увеличиваются на 2 часа либо время послеполетного отдыха увеличивается на 4 (четыре) часа.

При продлении 2 (двух) последовательных периодов полетного рабочего времени, время минимального предполетного и послеполетного отдыха членов экипажа между 2 (двумя) периодами полетного рабочего времени, предоставляется последовательно.

21. Для бортпроводников, запланированных на выполнение полета или серии полетов, полетное рабочее время 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 1 (одного) часа.

22. В случае, когда период продленного полетного рабочего времени начинается в промежутке с 22 (двадцати двух) часов до 4 (четырёх) часов 59 (пятидесяти девяти) минут, полетное рабочее время сокращается до 11 (одиннадцати) часов 45 (сорока пяти) минут.

23. График полетов должен составляться таким образом, чтобы планируемое время полетов не превышало максимально допустимого полетного рабочего времени. В этих целях эксплуатант незамедлительно принимает меры по изменению планируемого графика полетов либо изменению планирования экипажей.

Эксплуатант не поручает члену летного экипажа управлять воздушным судном, если известно или предполагается, что этот член летного экипажа утомлен в такой мере, что это может неблагоприятно повлиять на безопасность полета.

24. 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.

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

26. 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.

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

28. 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.

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

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

31. В течение 24 (двадцати четырех) часового периода, когда экипаж в составе одного пилота, пользуется непрерывным отдыхом в течение не менее 4 (четырёх) часов

между одним полетом и другим, он может иметь максимальную продолжительность рабочего времени до 10 (десяти) часов.

32. Время отдыха экипажа (члена экипажа) составляет:

1) время предполетного, межполетного и послеполетного отдыха;

2) время, отведенное для выходного дня;

3) время, которое составляет ежегодный трудовой отпуск;

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

33. Минимальное время предполетного отдыха в базовом аэропорту должно быть равным по продолжительности предыдущему рабочему времени или 12 (двенадцати) часам, в зависимости от того, что является более длительным.

34. Минимальное время предполетного отдыха вне базового аэропорта должно быть равным по продолжительности предыдущему рабочему времени или 10 (десяти) часам, в зависимости от того, что является более длительным.

35. Во время предполетного отдыха вне базового аэропорта Эксплуатант обеспечивает членам экипажей возможность 8 (восьми) часового сна без учета времени подвозки к месту отдыха.

36. Членам экипажа предоставляется один выходной день в неделю, который составляет не менее 36 (тридцати шести) последовательных часов отдыха и должен включать 2 (две) ночи, каждая ночь представляет собой период из 8 (восьми) часов, между 22.00 и 08.00 часами местного времени.

Выходной день предоставляется таким образом, чтобы период между окончанием выходного дня и началом следующего выходного дня не превышал 168 (сто шестьдесят восемь) часов. Предполетный и послеполетный период отдыха может быть частью выходного дня.

37. В течение каждого календарного месяца член экипажа имеет 7 (семь) выходных дней, 4 (четыре) из которых он получает на базе. По желанию члена экипажа выходные дни вне базы могут планироваться без ограничения.

38. В течение каждого календарного года члену экипажа эксплуатантом предоставляется дополнительный оплачиваемый трудовой отпуск в количестве до 36 (тридцати шести) календарных дней пропорционально отработанному во вредных условиях периоду времени.

39. Продолжительность межполетного отдыха членов экипажей при нахождении на внебазовом аэропорту должна быть не менее 10 (десяти) часов.

40. В конечных аэропортах маршрута, с разницей поясного времени в 5 (пять) часов на запад и 3 (три) часа на восток от поясного времени базового аэропорта, членам экипажа предоставляется межполетный отдых не менее 14 (четырнадцати) часов.

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

42. Время отдыха члена экипажа рассчитывается с момента завершения рабочего времени затраченного на непосредственно предшествующую деятельность экипажа и исчисляется с момента освобождения от исполнения всех должностных обязанностей.

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

44. Воздушные судна, пилотируемые усиленными летными экипажами, должны обеспечиваться условиями отдыха членов экипажа на борту воздушного судна.

45. Воздушные судна, пилотируемые двойными экипажами, должны быть оснащены спальными местами.

46. Во время выполнения полета установленные Правилами нормы полетного времени, полетное рабочее время и времени отдыха могут быть изменены решением командира воздушного судна с согласия всех членов экипажа в случае возникновения непредвиденных обстоятельств, влияющих на безопасность полета.

47. Решением командира воздушного судна максимальная продолжительность полетного рабочего времени может быть увеличена не более чем на 2 (два) часа, а в случае использования усиленного летного экипажа не более чем на 3 (три) часа при непредвиденных эксплуатационных обстоятельствах.

48. Решением командира воздушного судна период отдыха членов экипажей, следующий за периодом полетного рабочего времени, может быть сокращен до уровня не ниже, чем предусмотрено пунктом 37 настоящих Правил.

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

50. Командир воздушного судна предоставляет эксплуатанту отчет о факте увеличения полетного рабочего времени или сокращения времени отдыха членов экипажа.

51. Если увеличение полетного рабочего времени или сокращение времени отдыха членов экипажа превышает 1 (один) час, эксплуатант с приложением копии отчета командира воздушного судна и указанием причин принятого решения уведомляет об этом уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации в срок не позднее 28 (двадцати восьми) календарных дней со дня наступления указанных событий.

Сноска. Пункт 51 в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 17.06.2019 № 403 (вводится в действие с 01.08.2019).

52. Время дежурства в рабочем резерве не должно превышать одного непрерывного периода продолжительностью 12 (двенадцать) часов и назначается не более 3 (трех) раз в течение непрерывных 28 (двадцати восьми) 29-31 (двадцати девяти-тридцати одних) 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.

53. Время дежурства в домашнем резерве не должно превышать одного непрерывного периода продолжительностью 12 (двенадцать) часов. Количество домашних резервов не ограничивается.

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

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

55. 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.

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

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

58. 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 выполнения полетов (днем, свободным от выполнения полетов, считается день, свободный от выполнения служебных обязанностей и включающий в себя предыдущую и последующую ночи);
- 4) времени дежурства в резерве.

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

60. 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.

61. При выполнении учебных и (или) тренировочных полетов устанавливаются следующие ограничения по продолжительности полетного рабочего времени, полетному времени и количеству заходов на посадку:

1) продолжительность полетного рабочего времени не может превышать 10 (десяти) часов;

2) полетное время в полетном рабочем времени не может превышать 6 (шести) часов;

3) количество заходов на посадку не может превышать 25 (двадцати пяти);

4) количество заходов на посадку для самолетов с максимальной сертифицированной взлетной массой менее пяти тысяч семисот килограммов и вертолетов независимо от максимальной сертифицированной взлетной массы не может превышать 40 (сорока).

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

63. Увеличение рабочего времени сверхустановленных настоящими Правилами максимальных пределов допускается 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.

Параграф 2. Режим рабочего времени и отдыха экипажей (членов экипажей) воздушных судов при выполнении авиационных работ

64. Для летного и технического состава, занятого выполнением авиационных работ вне мест постоянного базирования воздушного судна устанавливается продолжительность рабочего времени за сутки до 10 (десяти) часов. Максимально допустимые нормы рабочего и полетного времени при выполнении авиационных работ установлены в приложении 4 к настоящим Правилам.

65. Для членов летного экипажа при выполнении авиационных работ устанавливается следующее предельное количество посадок в течение полетного рабочего времени:

1) на самолете - 45 (сорок пять) посадок;

2) на вертолете - 55 (пятьдесят пять) посадок.

66. Эксплуатантом может устанавливаться продолжительность рабочего времени до 12 (двенадцати) часов за сутки, по согласованию с врачебно-летной экспертной комиссией, 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.

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

68. При работе с высокоопасными химическими веществами максимальное непрерывное полетное время для летного экипажа из 2 человек при выполнении авиационных работ, указанное в приложении 3 к настоящим Правилам, уменьшается на 20 (двадцать) процентов.

69. При работе с умеренно опасными химическими веществами максимальное непрерывное полетное время для летного экипажа из 2 человек при выполнении авиационных работ, указанное в приложении 3 к настоящим Правилам, уменьшается на 10 (десять) процентов.

70. Превышение норм полетного времени за 1 (одни) сутки, 1 (один) месяц и 1 (один) год при выполнении всех видов авиационных работ запрещается, кроме как:

1) при авиационно-химических работах, для завершения работ в течение рабочего дня командиру воздушного судна с согласия членов экипажа предоставляется право увеличить продолжительность полетного времени при работе с чрезвычайно и высокоопасными пестицидами на 30 (тридцать) минут, а с остальными препаратами на - 60 (шестьдесят) минут. При этом увеличение нагрузки компенсируется отдыхом в соответствии с требованиями пункта 67 настоящих Правил;

2) при выполнении полетов по обслуживанию высокоширотных экспедиций, проводки морских судов, разведки льдов и аэрофотосъемки по площадям, полетное время за сутки увеличивается сверхустановленных норм по максимальному непрерывному полетному времени для летного экипажа из 2 человек при выполнении авиационных работ, указанному в приложении 3 к настоящим Правилам и должно компенсироваться отдыхом в соответствии с требованиями пункта 44 настоящих Правил;

3) для экипажей самолетов с максимальной сертифицированной взлетной массой менее 5700 (пяти тысяч семисот) килограмм и вертолетов независимо от максимальной сертифицированной взлетной массы до 10 (десяти) часов с увеличением рабочего времени до 12 (двенадцати) часов;

4) для экипажей самолетов с максимальной сертифицированной взлетной массой 5 700 (пяти тысяч семисот) килограммов и более до 11 (одиннадцати) часов с продолжительностью рабочего времени до 13 (тринадцати) часов 00 (ноль ноль) минут.

Увеличение полетного времени за 1 (одни) сутки сверхустановленных норм допускается на срок не более чем в 3 (трех) месяцах в течение 1 (одного) года.

Продолжительность полетного времени в течение месяца, может быть увеличена до 100 часов с письменного согласия экипажа, выполняющего авиационные работы, но не более трех раз в год с тем, чтобы общая продолжительность полетного времени в течение года не превышала максимально допустимые нормы рабочего и полетного времени при выполнении авиационных работ (часов), установленные согласно приложению 4 к настоящим Правилам.

71. Длительность работы экипажей воздушного судна при вахтовом методе организации труда не должна превышать 15 (пятнадцати) календарных дней в течение 28 (двадцати восьми) последовательных календарных дней, с учетом мнения и состояния здоровья всех членов экипажа и при соблюдении норм рабочего времени и времени отдыха. Длительность работы экипажей воздушного судна при вахтовом методе с письменного согласия членов экипажа воздушного судна может быть увеличена до тридцати календарных дней.

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

73. 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 (девятидесяти) минут.

Количество зависаний над гравиметрической точкой должно быть не более 11 (одиннадцати), при этом, после выполнения 6 (шести) зависаний, экипаж должен прекратить съемку и в течение 10 (десяти) минут выполнять горизонтальный полет на высоте не менее 100 (ста) метров, после чего продолжать съемку.

74. При выполнении серии полетов на авиационно-химических работах, на самолетах и вертолетах установить перерывы для отдыха экипажей до 15 (пятнадцати) минут после 10-12 (десяти - двенадцати) посадок (или каждые 90 (девятидесяти) минут работы), которые учитываются как рабочее время, а после 3 (трех) часов полетного времени или 25-30 (двадцати пяти-тридцати) посадок - перерыв для отдыха должен быть длительностью не менее 1 (одного) часа, который может быть совмещен с перерывом для приема пищи и не считается рабочим временем.

75. Продолжительность полета при выполнении ультрамалообъемного опрыскивания и других работ с нормой расхода препарата до 10 (десяти) килограмм (литр) на гектар не должна превышать 90 (девяносто) минут.

76. 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.

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

78. На самолетах и вертолетах количество разворотов в одном полете не должно превышать 20 (двадцати), при этом время отдыха между полетами должно быть не менее 15 (пятнадцати) минут.

79. 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 (двух) часов. Перерыв между утренней и вечерней работой в рабочее время не включается.

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

80. В рабочее время технического состава включается:

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

81. 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 (одни) сутки за каждые 2 (две) отработанные недели.

82. Выполнение полетов с чрезвычайно и высокоопасными пестицидами (1-2 класс опасности) на воздушном судне, не оборудованной системой кондиционирования и фильтрации воздуха, не допускается.

Приложение 1
к "Правилам организации рабочего
времени и отдыха членов экипажей
воздушных судов гражданской
и экспериментальной авиации
Республики Казахстан"

Сноска. Приложение 1 в редакции приказа Министра по инвестициям и развитию РК от 30.06.2017 № 423 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Максимальная продолжительность рабочего времени члена экипажа

Период времени	Часы
С у т к и	1 3 ч а с о в
Н е д е л я	6 0 ч а с о в
Месяц	190 часов

Приложение 2
к "Правилам организации рабочего
времени и отдыха членов экипажей
воздушных судов гражданской
и экспериментальной авиации
Республики Казахстан"

Максимальная продолжительность полетного времени члена экипажа в месяц и в год при выполнении коммерческих воздушных перевозок

Воздушные суда	Полетное время, (часов)	
	28 (двадцать восемь) последовательных суток	365 (триста шестьдесят пять) последовательных суток
Для самолетов	100 часов	8 0 0 ч а с о в 900 часов (с согласия члена экипажа)
Д л я вертолетов	8 0 ч а с о в 90 часов (с согласия члена экипажа)	800 часов

Приложение 3
к "Правилам организации рабочего
времени и отдыха членов экипажей
воздушных судов гражданской
и экспериментальной авиации
Республики Казахстан"

Максимальное непрерывное полетное время для летного экипажа из 2 человек при выполнении авиационных работ

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 организации рабочего
времени и отдыха членов экипажей
воздушных судов гражданской
и экспериментальной авиации
Республики Казахстан"

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

Тип воздушного судна	Рабочее время			Полетное время		
	сутки	месяц	год	сутки	месяц	год
с использованием самолета 1 пилот	10	190	1470	7	80	700
с использованием самолета 2 пилота	10	190	1470	8	90	800
с использованием вертолета 1 пилот	10	190	1470	7	80	700
с использованием вертолета 2 пилота для бортоператоров	10	190	1470	8	90	800

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