

Положение "О рабочем времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Республики Казахстан (ПРВ ГА РК-98)"

Утративший силу

Утверждено приказом Вице-Министра- Председателя Комитета по ИВП и ДГА Республики Казахстан от 20 июля 1998 года N 99-П зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 15.08.1998 г. за N 574. Утратил силу приказом Председателя Комитета гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 2 ноября 2004 года N 207

Сноска. Утратил силу приказом Председателя Комитета гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций РК от 02.11.2004 № 207.

1. Применяемые термины и определения

1.1. Астрономический день (светлое время) и астрономическая ночь, а также время сумерек (темное время) по трассе полета определяется "Календарным справочником времени захода и восхода солнца, наступлением рассвета и темноты", изданным МГА СССР в 1984г.

1.2. Авиационный полномочный орган - Комитет по использованию воздушного пространства и деятельности гражданской авиации Республики К а з а х с т а н .

1.3. Биологический день экипажа (члена экипажа) - период времени от 6.00 мин. до 22.00 мин. часового пояса постоянного места жительства или временного проживания экипажа (члена экипажа), если его срок составляет более 3-х суток (в том числе три ночи подряд).

1.4. Биологическая ночь экипажа (члена экипажа) - период времени от 22ч.00 мин. до 6ч.00 мин. часового пояса постоянного места жительства или места временного проживания экипажа (члена экипажа), если срок его составляет более 3-х суток (в том числе три ночи подряд).

1.5. База - место расположения эксплуатационного центра, к которому член экипажа приписан эксплуатантом на постоянной основе или на период выполнения работ .

1.6. Бортпроводники (бортпроводницы) - специалисты, нанимаемые эксплуатантом для выполнения конкретных обязанностей в салоне самолета.

1.7. ВС - воздушное судно.

1.8. Военный полномочный орган - Министерство обороны Республики К а з а х с т а н .

1.9. Время отдыха - означает непрерывный период времени, в течение

которого любое лицо, нанятое эксплуатантом для авиационного обслуживания, освобождено от всех обязанностей и ответственности, связанных с выполнением его функций по поручению эксплуатанта.

1.10. 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.

1.11. 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 д л я с н а .

1.12. 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.

1.13. Выходной день - время отдыха на земле, исчисляемое с момента окончания послеполетного отдыха и до начала предполетного отдыха.

1.14. 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 п е р е в о з к а з а в е р ш е н а .

1.15. Время эстафеты (командировки) - период времени, в течение которого экипаж (член экипажа) в соответствии с графиком работы или распоряжением эксплуатанта воздушного транспорта находится в отрыве от базы.

1.16. Время дежурства в резерве - период времени, проводимый экипажем (членом экипажа) как в домашних условиях, так и в гостинице или в профилактории в состоянии готовности к выполнению конкретных обязанностей .

1.17. Двойной летный экипаж - экипаж, состоящий из 2-х летных экипажей полного состава, назначаемых одновременно, чтобы они в течение полетного времени осуществляли управление ВС поочередно.

1.18. Дневной полет - полет в астрономическое светлое время, и/или в период б и о л о г и ч е с к о г о д н я .

1.19. Летный экипаж - группа авиационных специалистов, нанимаемая эксплуатантом для выполнения обязанностей по управлению ВС в течение р а б о ч е г о в р е м е н и .

1.20. Маршрут малой дальности - маршрут, для выполнения полета по которому необходимо затратить не более 7 часов полетного времени.

1.21. Маршрут средней дальности - маршрут, для выполнения полета по которому необходимо затратить не более 12 часов полетного времени.

1.22. Маршрут большой дальности - маршрут, для выполнения полета по которому необходимо затратить более 12 часов полетного времени.

1.23. Норма рабочего времени экипажа (члена экипажа) - это периоды времени, исчисляемые за сутки или любые 24 непрерывных часа; за неделю - последовательные 7 суток; за месяц - любые последовательные 28 (29-31) суток, за год - любые 365(366) 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.

1.24. Норма полетного времени экипажа (члена экипажа) - это периоды времени, исчисляемые за сутки - любые 24 непрерывных часа; за неделю - любые последовательные 7 суток; за месяц - любые последовательные 28 (29-31) суток, за год - любые 365(366) последовательных суток, которые составляют сумму полетного времени за указанные периоды, в течение которых у экипажа (члена экипажа) сохраняется необходимый уровень психофизиологических функций для надежного выполнения обязанностей.

1.25. Ночной полет - полет в астрономически темное время, и/или в период биологической ночи.

1.26. Конкретные обязанности - обязанности, связанные с профессиональной подготовкой авиационного специалиста, указанные в свидетельстве (квалификационной отметке), выданных авиационным полномочным органом и выполняемые в том месте, которое отводится для этого на борту ВС.

1.27. Отпуск - период времени, когда член экипажа освобождается от исполнения любых обязанностей, связанных с его профессией в соответствии с действующим трудовым законодательством.

1.28. Полетное время - время работы экипажа (члена экипажа), исчисляемое с момента начала запуска двигателя(лей) с целью взлета и до момента выключения последнего двигателя после посадки, а также время, которое экипаж (член экипажа) затрачивает на работу с использованием комплекса тренажера самолета (КТС) непосредственно в кабине тренажера.

1.29. Период времени - сумма времени непрерывных любых 24 часов, семи любых последовательных суток, 28 (29-31) любых последовательных суток, а также 365(366) любых последовательных суток, в пределах которых эксплуатант составляет программу деятельности для членов своих экипажей и (или) учитывает деятельность, которую осуществляют они в действительности.

1.30. Рабочее время - непрерывный период времени, проведенный экипажем (членом экипажа) при исполнении обязанностей, порученных ему эксплуатантом,

как на земле, так и на воздушном судне (ВС), начинающийся с момента времени, установленного для явки их на работу в пункт, где будут выполняться порученные обязанности, и до момента окончания выполнения этих обязанностей.

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.

1.31. Сутки - означает период, состоящий из 24-х (двадцати четырех) непрерывных часов и начинающийся в полночь по месту постоянного жительства или места временного проживания.

1.32. Серия полетов - полеты не разделенные временем отдыха.

1.33. Сверхнормативный полет (рейс) - это полет (серия полетов), который(е) не может (могут) быть осуществлен(ы) за установленный период полетного времени.

1.34. Спальное место - сертифицированное место, оборудованное на борту ВС таким образом, чтобы обеспечить максимальную возможность для удобного и непрерывного отдыха экипажу (члену экипажа) в положении лежа на спине.

1.35. Усиленный летный экипаж - когда эксплуатант для выполнения обязанностей по управлению ВС в основной полный состав летного экипажа назначает дополнительно летного специалиста, чтобы он включался в работу по управлению ВС на каком-либо участке полета.

1.36. Условия отдыха на борту ВС - наличие места и/или помещения на борту ВС, достаточно изолированного от пассажиров и других членов экипажа, где обеспечивается вентиляция и размеры которых допускают оборудование места для отдыха экипажа (члена экипажа).

1.37. Условия отдыха на земле - наличие места и/или помещения, достаточно изолированного от доступа работающего персонала и других лиц (гостиницы, профилактории) и соответствующего следующим требованиям:

- предоставление экипажу 1-2-х местных номеров;
- обеспечение номеров плотными светозащитными шторами на окнах, качественными постельными принадлежностями (пододеяльники, банные полотенца для рук и ног и регулярная их замена);
- исключение производственного и бытового шума;
- проведение ежедневной дезинфекции туалетов и других мест общего пользования;
- обеспечение достаточного ассортимента и качества питания;
- работа объектов питания по режиму и времени работы экипажа;

создание температурного режима от +20 до 26С.

1.38. Член экипажа ВС - лицо авиационного персонала, включенное в задание на полет, назначенное для выполнения определенных служебных обязанностей и имеющее действующее летное свидетельство.

1.39. Эксплуатант - юридическое или физическое лицо, занимающееся эксплуатацией ВС или предлагающее свои услуги в этой области.

2. Отношения, регулируемые Положением, и ответственность

2.1. Положение о рабочем времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов (в дальнейшем - ПРВ ГА РК-98) разработано в соответствии с действующим трудовым законодательством Республики Казахстан и рекомендациями Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

2.2. Настоящее Положение устанавливает единый режим труда и отдыха для 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.

2.3. Применение и выполнение требований ПРВ ГА РК-98 обязательно для всех эксплуатантов воздушных судов Республики Казахстан, выполняющих воздушные перевозки и/или авиационные специальные работы, а также для членов экипажей и авиаперсонала, входящих или не входящих в состав летных экипажей, но выполняющих другие обязанности на борту воздушного судна, не связанные с обязанностями по осуществлению полета.

2.4. Нарушение требований ПРВ ГА РК-98 эксплуатантами воздушных судов, членами летных экипажей и авиаперсоналом, входящими или не входящими в состав летных экипажей, но выполняющими другие обязанности на борту воздушного судна, не связанные с обязанностями по фактическому осуществлению полета, влечет наложение санкций авиационным полномочным органом в и д е :

- приостановления действия лицензии на срок от трех месяцев до одного года ;

- при повторном нарушении положений ПРВ ГА РК-98, в зависимости от тяжести нарушения, может рассматриваться вопрос о лишении эксплуатанта лицензии на деятельность в области гражданской авиации.

3. Общие положения

3.1. Поскольку утомление экипажа (члена экипажа) является основным фактором, связанным с обеспечением безопасности полетов, в настоящем Положении предписывается нормирование продолжительности работы и отдыха экипажей (членов экипажей) с тем, чтобы это утомление предупредить.

3.2. Нормальная продолжительность планируемого рабочего времени устанавливается трудовым законодательством Республики Казахстан и

составляет 36 часов в течение любого семисуточного периода.

3.3. 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.

Сверхнормативное (сверхурочное) рабочее и полетное время оплачивается в соответствии с действующим законодательством.

Продолжительность рабочего времени экипажа (члена экипажа) складывается из времени работы на земле и в воздухе.

3.4. Предельное количество сверхнормативных (сверхурочных) последовательных часов не должно превышать 4 часов в течение любых последовательных 48 часов и 120 часов в течение 365 (366) последовательных суток.

3.5. 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 в 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, 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.

3.6. 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;

3.7. Время отдыха экипажа (члена экипажа) складывается:

- из времени предполетного, межполетного и послеполетного отдыха;
 - из времени, отведенного для выходного дня;
 - из времени, которое составляет годовой трудовой отпуск;
- из времени 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.

3.8. Время дежурства в резерве не должно превышать одного непрерывного периода продолжительностью 12 часов, и назначается не более 3 раз в течение непрерывных 28(29) - (30-31) 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.

3.9. В тех случаях, когда после эстафетной перевозки, продолжающейся не более 4 (четырёх) часов, не предоставляется установленное время предполетного 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 (восемь) часов.

3.10. Независимо от нормативов настоящего Положения летный специалист не совершает полета, а эксплуатант не требует его совершения, если летный специалист или эксплуатант имеют какие-либо основания считать, что летный специалист испытывает утомление или, с учетом условий предстоящего полета, будет испытывать утомление в ходе этого полета.

3.11. Эксплуатант воздушного судна может увеличивать месячные нормы полетного времени до 25%, но не более 3-х месяцев в году и без превышения годового полетного времени, с согласия членов экипажа, авиамедицинского и заинтересованного профсоюзного органов, а также по согласованию с государственным органом, осуществляющим надзор в области гражданской авиации.

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

3.13. Сверхнормативное (сверхурочное) увеличение рабочего времени 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 задание на полет за подписью

уполномоченного

лица.

3.14. Для завершения задержанного рейса, с согласия членов экипажа, командир ВС имеет право увеличить максимально допустимые нормы рабочего или полетного времени на два часа, независимо от времени суток, о чем командир ВС обязан сделать соответствующую запись в задании на полет.

4. Нормирование максимального рабочего и полетного времени, а также минимального времени отдыха при выполнении экипажем (членом экипажа) авиационных специальных работ, регулярных и нерегулярных воздушных перевозок

4.1. Нормирование максимального рабочего времени, а также минимального времени отдыха экипажей (членов экипажа) при выполнении авиационных специальных работ, регулярных и не регулярных воздушных перевозок проводится в следующие периоды времени: сутки - в течение 24-х (двадцати четырех) непрерывных часов; неделя - в течение непрерывных 7 суток; месяц - в течение 28 (28-31) последовательных дней; год - в течение последовательных 365 (3 6 5) д н е й .

4.2. Для оценки степени утомления экипажей (членов экипажа) учитываются следующие факторы: тип воздушного судна, его оборудование; число членов экипажа; число взлетов и посадок в течение одного периода полетного времени; рабочую нагрузку во время высокой плотности воздушного движения; условия отдыха в том месте, где экипажу (члену экипажа) должен быть предоставлен отдых; время суток выполнения обязанностей; задержки в процессе выполнения полетов; виды авиационных специальных работ; смену часовых поясов; изменение рабочего времени в момент перевода стрелок часов на летнее (зимнее) в р е м я .

4.3. Выходные дни, продолжительность которых составляет не менее 42 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 4 раза.

4.4. Привлекать летные экипажи (членов экипажей) на работы, непосредственно не связанные с их профессиональной деятельностью, з а п р е щ а е т с я .

4.5. 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.

4.6. В том случае, когда серия полетов включает более 5 посадок в течение 24-часового периода, как полетное время, так и рабочее время сокращается на 15 минут на каждую посадку, которая превышает указанное число.

4.7. 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.

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

4.9. Для бортпроводников и бортоператоров норма полетного и рабочего времени устанавливается аналогично с летным составом, на них распространяются все изложенные в данном Положении требования к условиям труда и отдыха.

Для женщин (бортпроводниц) нормы полетного времени устанавливаются 60 часов в месяц и 600 часов в год.

4.10. Женщины - члены экипажей и бортпроводницы с момента установления беременности должны быть переведены на другую легкую работу, с сохранением среднего заработка по прежней работе.

4.11. При выполнении регулярных частных трансмеридианных полетов и пребывания экипажа (члены экипажа) в условиях сдвига часовых поясов, экипаж (член экипажа) в условиях сдвига часовых поясов, экипаж (член экипажа) должен соблюдать порядок по часовому поясу места пребывания.

4.12. Таблица N 1

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

Нормальная продолжительность планируемого рабочего дня	Максимальная продолжительность планируемого рабочего времени
Один экипаж	Один Усиленный! Двойной экипаж
6 час	10 час ! 12 час ! 14 час

Примечание: Максимальная продолжительность планируемого суточного рабочего времени в ночной период определяется в соответствии с требованиями п. 4.5 настоящего Положения.

4.13. Таблица N 2

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

Типы воздушных судов	Полетное время	
	Месяц	Год
А-310, ИЛ-86, ИЛ-96, Б-747, ТУ-204,	65 часов	650 часов
АН-124, ДС-10	75 часов	650 часов
ИЛ-62	75 часов	650 часов
ИЛ-76, ТУ-154	75 часов	650 часов
ТУ-134	75 часов	650 часов
ИЛ-18, АН-12	75 часов	650 часов
ЯК-42	75 часов	650 часов
ЯК-40, АН-24, АН-30 в транспр.варианте	75 часов	650 часов
Л-41 ОУВП, УВПЭ	70 часов	650 часов
АН-23	65 часов	650 часов
АН-32	50 часов	500 часов
АН-26	65 часов	650 часов
ЯК-18, ЯК-18Т	75 часов	650 часов
АН-2, ИЛ-114	80 часов	650 часов

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

4.15. Воздушные суда, пилотируемые двойными экипажами должны быть оснащены спальными местами.

4.16. Выполнение полетов по маршрутам большой дальности разрешается осуществлять только двойными летными экипажами. В этом случае, в течение любого 24-х часового периода времени, двойной экипаж может иметь рабочее время не более 14 часов при условии, что второй экипаж включается в работу в каком-либо пункте по маршруту полета. Полетное и рабочее время второго экипажа учитываются также, 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 также распределяется ответственность между экипажами за выполнение полета и (или) его этапов.

4.17. Выполнение полета на маршрутах средней дальности осуществляется, как правило, усиленным летным экипажем. При этом в течение любого 24 часового периода времени экипаж может совершать регулярный полет и иметь рабочее время не более 12 (двенадцати) 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, учитываются также, как и основному экипажу.

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

5. Минимальные периоды времени отдыха

5.1. 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.

5.2. В течение каждого календарного месяца член экипажа должен иметь 7 суток отдыха, 5 из которых он получает на базе.

5.3. В течение каждого календарного года член экипажа имеет право на оплачиваемый отпуск в количестве 36 рабочих дней (трудовой отпуск), а эксплуатант обязан предоставить его.

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

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

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

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

5.8. 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.

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

5.10. 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.

5.11. Эксплуатант обеспечивает для экипажа (члена экипажа) удобное изолированное место отдыха на аэродромах и в аэропортах пунктов назначения и

пунктах промежуточных остановок, где согласно обычному графику предусматриваются сравнительно продолжительные периоды ожидания.

6. Нормативы труда и отдыха экипажей (членов экипажа) воздушных судов при выполнении авиационных специальных работ в сельском хозяйстве, лесном хозяйстве, геологии и т.д.

6.1. Для летного и технического состава, занятого выполнением авиационных специальных работ вне мест постоянного базирования ВС устанавливается продолжительность рабочего времени за сутки до 10 (десяти) часов.

6.2. По решению полномочного авиационного органа, после согласования с эксплуатантом воздушного судна, профсоюзом и авиамедицинским органом, продолжительность рабочего времени может устанавливаться до 12 (двенадцати) часов за сутки, при этом должна соблюдаться продолжительность отдыха равная, вместе с временем обеденного перерыва не менее двойной продолжительности времени работы в предшествующий отдыху рабочий день.

6.3. 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, кроме случая, изложенного в пункте 6.2. настоящего Положения.

6.4. При работе с чрезвычайно и высокоопасными препаратами полетное время, указанное в таблице N 3 уменьшается на 20%.

6.5. При работе с умеренно опасными препаратами полетное время, указанное в таблице N 3 уменьшается на 10%.

6.6. Таблица N 3

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 самолета 1 пилот	10	150	860	6	55	550
с самолета 2 пилота	10	150	860	6	65	650
с вертолета 1 пилот	10	150	860	6	55	550
с						

использованием

использованием

использованием

использованием

вертолета 2 пилота	10	150	860	7	65	650
для				бортоператоров*		

Примечание. Бортоператоры должны быть обеспечены шумозащитными средствами типа ШЗО и, в необходимых случаях, должны обеспечиваться отдыхом в полете.

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

при угрозе потери урожая, для завершения работ в течение рабочего дня командировку ВС с согласия членов экипажа предоставляется право увеличивать продолжительность полетного времени при работе с чрезвычайно и высокоопасными пестицидами на 30 (тридцать) минут, а остальными препаратами на 60 (шестьдесят) минут. При этом увеличение нагрузки компенсируется отдыхом в соответствии с требованиями пункта 6.2;

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 таблице N 3 и должно компенсироваться отдыхом в соответствии с требованиями пункта 6.2;

для экипажей самолетов 4-го класса и вертолетов всех типов - до 10 (десяти) часов с увеличением рабочего времени до 12 (двенадцати) часов;

для экипажей самолетов с 1-го по 3-й класс включительно - до 11 (одиннадцати) часов с продолжительностью рабочего времени до 13,5 (тринадцати с половиной) часов.

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

6.8. Длительность работы экипажей ВС при вахтовом методе организации труда не должна превышать 15 (пятнадцати) дней в течение 28-31 последовательных дней, с учетом мнения и состояния здоровья всех членов экипажа и при соблюдении норм рабочего времени и времени отдыха.

6.9. 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 числа рейсов. Между полетами должны устанавливаться перерывы для отдыха не менее 10 (десяти) минут.

6.10. Длительность полета на вертолетах при выполнении аэрогравиметрической съемки морских акваторий, при выполнении непосредственно съемки на съемочном участке с зависанием над

гравиметрической точкой, не должна превышать 90 (девяносто) 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 продолжить съемку.

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

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

6.13. 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.

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

6.15. 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.

6.16. 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.

6.17. В рабочее время технического состава включается: время технического обслуживания; время ожидания ВС на аэродроме; время регламентированных перерывов для обогрева в холодный период года; время перелетов на другое место базирования; время технической учебы, разборов, прохождения медосмотров и т.д.

6.18. Смена летного и технического состава на оперативной точке производится на более чем через полтора месяца, при этом экипажу предоставляется дополнительно оплачиваемый отпуск из расчета 1 (одни) сутки

за каждые 2 (две) отработанные недели.

6.19. Выполнение полетов с чрезвычайно и высокоопасными пестицидами (12 класс опасности) на ВС, не оборудованных системой кондиционирования и фильтрацией воздуха - запрещается.

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