

ПРИКАЗ
НАЧАЛЬНИКА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНСПЕКЦИИ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН ПО
НАДЗОРУ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

**ОБ УТВЕРЖДЕНИИ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН
«НОРМИРОВАНИЕ РАБОЧЕГО ВРЕМЕНИ И ВРЕМЕНИ ОТДЫХА ЧЛЕНОВ
ЭКИПАЖЕЙ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РЕСПУБЛИКИ
УЗБЕКИСТАН (АП РУЗ-94)»**

[Зарегистрирован Министерством юстиции Республики Узбекистан 15 сентября 2010 г.
регистрационный № 2141]

В целях совершенствования нормативно-правовых актов, регулирующих деятельность гражданской авиации Республики Узбекистан, с учетом стандарта и рекомендаций ИКАО, приказываю:

1. Утвердить Авиационные правила Республики Узбекистан «Нормирование рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Республики Узбекистан (АП РУЗ-94)» согласно [приложению](#).

2. Настоящий приказ вступает в силу по истечении десяти дней со дня его государственной регистрации в Министерстве юстиции Республики Узбекистан.

Начальник Т. УЛЬЖАЕВ

г. Ташкент,
18 августа 2010 г.,
№ 96

ПРИЛОЖЕНИЕ

к [приказу](#) начальника Государственной инспекции Республики Узбекистан по надзору за
безопасностью полетов от 18 августа 2010 года № 96

АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА

**Республики Узбекистан «Нормирование рабочего времени и времени отдыха членов
экипажей воздушных судов гражданской авиации Республики Узбекистан (АП РУЗ-94)»**

См. предыдущую редакцию.

Настоящие Правила в соответствии с Приложением № 6 к [Конвенции](#) о международной гражданской авиации (Чикаго, 7 декабря 1944 года) и Воздушным [кодексом](#) Республики Узбекистан определяют порядок нормирования рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Республики Узбекистан.

(пreamбула в редакции приказа начальника Государственной инспекции Республики Узбекистан по надзору за безопасностью полетов от 15 августа 2018 года № 121-Н (рег. № 2141-2 от 07.09.2018 г.) — Национальная база данных законодательства, 08.09.2018 г., № 10/18/2141-2/1855)

I. Общие положения

1. В настоящих Правилах используются следующие основные понятия:

основной экипаж — состав экипажа, назначенный для выполнения полетного задания без дополнительных членов экипажа, а также без тренируемых членов экипажа, если полетное задание предусматривает аэродромную тренировку или учебные полеты;

базовый аэропорт (база) — аэропорт постоянного места работы членов экипажа;

базовое время — время, исчисляемое для месторасположения базового аэропорта или другого аэропорта при нахождении там членов экипажа 72 часа и более;

увеличенный состав бригады бортпроводников — бригада бортпроводников с увеличенным количеством членов бригады с целью предоставления отдыха членам бригады в полете для поддержания их надежной работоспособности при исполнении служебных обязанностей в сверхнормативном полете;

время отдыха — непрерывный и определенный период времени после периода исполнения служебных обязанностей и/или до него, в течение которого члены экипажа освобождены от исполнения служебных обязанностей;

время дежурства в резерве — время, в течение которого члены экипажа находятся в постоянной готовности к выполнению полетного задания;

дежурство в резерве — дежурство члена экипажа в профилактории, гостинице, помещении со специальными принадлежностями, а также по разрешению эксплуатанта в домашних условиях, в целях постоянной готовности к выполнению полетного задания;

учет суммированного рабочего времени — учет фактического рабочего времени членов экипажа методом суммирования за учетный период времени (24 часа, неделя, месяц);

увеличенная продолжительность полетного рабочего времени — установленная настоящими Правилами увеличенная продолжительность полетного рабочего времени членов не полностью увеличенного (усиленного) экипажа в течение непрерывного 24-часового периода с учетом времени суток и количества плановых посадок;

сверхнормативный полет — полет (или серия полетов за рейс) с длительностью полетного рабочего времени более нормальной продолжительности;

перерыв в работе члена экипажа в сверхнормативном полете — период времени, в течение которого член экипажа в сверхнормативном полете освобождается от исполнения должностных обязанностей с целью кратковременного отдыха для поддержания необходимого уровня психофизиологических функций и профессиональной деятельности в интересах обеспечения безопасности длительного полета и сохранения здоровья;

промежуточный аэропорт — аэропорт запланированной промежуточной посадки ВС при выполнении полета;

время стоянки в промежуточном или конечном аэропорту — время от выключения двигателей после посадки воздушного судна (далее — ВС) до времени начала запуска двигателей на ВС для продолжения или выполнения другого полета;

конечный аэропорт — аэропорт окончания полетов;

полетное время — часть полетного рабочего времени членов экипажа, исчисляемая с момента начала запуска двигателей ВС перед взлетом до момента выключения последнего двигателя ВС после посадки;

норма полетного времени на год — установленное настоящими Правилами ограничение по суммированному полетному времени членов экипажа за календарный год;

норма полетного времени на месяц — установленное настоящими Правилами ограничение по суммированному полетному времени членов экипажа за календарный месяц;

максимальная продолжительность полетного рабочего времени — установленная настоящими Правилами допустимая продолжительность полетного рабочего времени для максимального состава членов экипажа за непрерывный 24-часовой период с учетом времени суток и количества плановых посадок;

нормальная продолжительность полетного рабочего времени — установленная настоящими Правилами продолжительность полетного рабочего времени для минимального состава экипажа за непрерывный 24-часовой период с учетом времени суток и количества плановых посадок;

время предполетной подготовки — непрерывный отрезок времени от момента явки всех членов экипажа на вылет до начала запуска двигателей ВС перед полетом;

время послеполетного отдыха — непрерывный отрезок времени, который предоставляется эксплуатантом членам экипажа после завершения полетного задания для восстановления психофизиологических функций организма, с целью профилактики развития переутомления и заболеваний, в интересах охраны здоровья и обеспечения безопасности в последующих полетах;

время послеполетной работы — непрерывный отрезок времени от момента выключения двигателей ВС после полета до завершения членами экипажа послеполетных процедур;

время межполетного отдыха — непрерывный отрезок времени, предоставляемый эксплуатантом членам экипажа для отдыха при выполнении ежедневных полетов;

незапланированные обстоятельства полета — ситуация или обстоятельства, непредусмотренные планом полета, но влияющие на полетное рабочее время и время отдыха членов экипажа при выполнении полетного задания;

регламентированный перерыв — перерыв для отдыха членов экипажа в сверхнормативных полетах, а также между полетами при проведении специальных авиационных работ (далее — САР), с целью восстановления работоспособности членов экипажа;

утомление — физиологическое состояние пониженной умственной или физической работоспособности в результате бессонницы или длительного бодрствования и/или физической деятельности, которое может ухудшить активность и способность члена экипажа безопасно управлять ВС или исполнять служебные обязанности;

ночное (дневное) полетное время — период времени, в течение которого члены экипажа выполняют полет после захода (восхода) до восхода (захода) солнца;

двойной летный состав экипажа — увеличенный летный состав членов экипажа с одним полетным заданием, когда каждому члену экипажа в сверхнормативном полете может быть предоставлен перерыв в работе для кратковременного отдыха и восстановления сил;

служебные обязанности — любые задачи, которые члены экипажа должны выполнять по указанию эксплуатанта, включая служебные полетные обязанности, административную работу, подготовку, перемещение к месту исполнения служебных обязанностей и нахождения в резерве, если они способны вызывать утомление;

увеличенный летный состав членов экипажа — летный состав членов экипажа, увеличенный на одного и более члена с целью предоставления перерыва в работе члену (членам) экипажа для кратковременного отдыха с целью поддержания их надежной работоспособности в сверхнормативном полете;

минимальный состав экипажа — состав экипажа, определенный руководством по летной эксплуатации (далее — РЛЭ) ВС;

стандартный день экипажа — интервал времени с 6 часов 00 минут до 22 часов 00 минут часового пояса постоянного места базирования или места временного проживания членов экипажа, если срок проживания составляет более 3-х суток (в том числе три ночи подряд);

стандартная ночь экипажа — интервал времени с 22 часов 00 минут текущих суток до 6 часов 00 минут следующих суток часового пояса постоянного места базирования или места временного проживания членов экипажа, если срок проживания составляет более 3-х суток (в том числе три ночи подряд);

время нахождения на эстафете — непрерывный отрезок времени, когда члены экипажа находятся в требуемом месте, в отрыве от базового аэропорта, для смены другого экипажа с целью продолжения полетов;

эстафетный рейс — рейс, при выполнении которого происходит передача ВС от одного экипажа к другому в промежуточном или конечном аэропорту.

транширотный беспосадочный полет — полет с пересечением северных (66 градусов северной широты) и южных (60 градусов южной широты) широт;

трансмеридианный беспосадочный полет — полет с пересечением пяти и более часовых поясов;

старший командир воздушного судна — один из двух командиров ВС (далее — КВС) в составе увеличенного (усиленного) экипажа, имеющий допуск к инструкторской работе, назначенный старшим в экипаже и записанный первым в графе «КВС» задания на полет.

2. Эксплуатант устанавливает нормы рабочего времени, полетного времени, полетного рабочего времени и времени отдыха, с соблюдением правил, установленных Авиационной администрацией. Указанные нормы позволяют эксплуатанту контролировать

утомляемость членов экипажей и включаются в руководство по производству полетов (далее — РПП) эксплуатанта.

3. При возникновении необходимости отклонения от установленных нормативов эксплуатант определяет средства и методы, позволяющие осуществлять такие отклонения. При этом обеспечивается эквивалентный уровень безопасности полетов, а средства и методы согласовываются с Государственной инспекцией Республики Узбекистан по надзору за безопасностью полетов.

4. Эксплуатант ведет по всем членам экипажа учет каждого периода рабочего времени, полетного времени, полетного рабочего времени и времени отдыха. Формы документации, используемые для учета, разрабатываются эксплуатантом и включаются в РПП и содержат: начало и конец каждого учетного периода, а также продолжительность и суммирующий результат каждого учетного периода.

5. Эксплуатант не должен поручать члену экипажа эксплуатацию ВС, если известно или предполагается, что член экипажа утомлен в такой степени, что это может неблагоприятно повлиять на безопасность полетов.

6. Член экипажа не должен выполнять свои обязанности, когда он в такой степени утомлен, что это может неблагоприятно повлиять на безопасность полетов.

7. Член экипажа должен наилучшим образом использовать предоставленные условия для отдыха, а также планировать и проводить свое время отдыха таким образом, чтобы обеспечить полное восстановление сил. Для исполнения служебных обязанностей член экипажа должен прибыть после соответствующего отдыха в надлежащем состоянии.

8. Член экипажа должен вести личный учет своего рабочего времени, полетного времени, полетного рабочего времени и времени отдыха.

II. Рабочее время членов экипажей

§ 1. Время работы на земле

9. Рабочее время члена экипажа суммарно складывается из времени работы на земле и полетного рабочего времени.

См. предыдущую редакцию.

(пункт 10 утратил силу приказом начальника Государственной инспекции Республики Узбекистан по надзору за безопасностью полетов от 15 августа 2018 года № 121-Н (рег. № 2141-2 от 07.09.2018 г.) — Национальная база данных законодательства, 08.09.2018 г., № 10/18/2141-2/1855)

11. Для членов экипажей применяется учет суммированного рабочего времени.

12. Время работы членов экипажа на земле включает в себя:

время работы в подразделении (предварительная подготовка к полетам, разборы полетов, изучение документов, профессиональная учеба, работа на тренажерах, проверка знаний, оформление полетной и служебной документации и др.);

время прохождения курсов повышения квалификации;

время прохождения врачебно-летной экспертной комиссии;

время дежурства в резерве;

время нахождения на эстафете в промежуточном или конечном аэропорту со сменой членов экипажа;

время загрузки и разгрузки ВС в базовом аэропорту (для обслуживающего персонала — бортоператоров и бортпроводников);

время других видов наземных работ, не связанных с выполнением полетного задания.

13. Время работы членов экипажа на земле регламентируется в порядке, определяемом эксплуатантом. При этом время работы членов экипажа на земле не засчитывается в полетное рабочее время.

14. Продолжительность дежурства в резерве должна быть не более 24 часов. Эксплуатант обеспечивает размещение членов экипажа в помещении с надлежащими условиями отдыха (если дежурство осуществляется не в домашних условиях). Фактическое время дежурства в резерве засчитывается в рабочее время за учетный период в порядке,

определенном эксплуатантом, но не засчитывается в полетное рабочее время, если член экипажа вызван из резерва для выполнения полета.

15. Время нахождения на эстафете в аэропортах со сменой экипажа за исключением выходных дней, если они предоставлены, засчитывается в рабочее время за учетный период в порядке, определенном эксплуатантом. Это время не засчитывается в полетное рабочее время.

§ 2. Полетное рабочее время

16. Полетное рабочее время исчисляется с момента явки члена экипажа на предполетную подготовку для вылета по плану и заканчивается завершением послеполетных работ.

17. Полетное рабочее время экипажа включает в себя:

время предполетной подготовки;

полетное время;

время стоянки в промежуточном (конечном) аэропорту без смены экипажа;

время послеполетных работ;

время задержек вылета от планового отправления в начальном, промежуточном и конечном аэропорту, если членам экипажа не предоставлялся полноценный отдых;

50 процентов времени перелета в качестве пассажиров по служебному заданию;

время работы на земле в период запуска, прогрева, опробования двигателей и систем ВС в случае несостоявшегося вылета;

время загрузки и разгрузки ВС в промежуточных и конечных аэропортах с участием членов экипажа.

18. Время предполетной подготовки нормируется в зависимости от состава членов экипажа с учетом особенностей технологии работы членов экипажа конкретного типа ВС и должно быть не менее 1 часа в базовом аэропорту и в аэропорту смены экипажа, а также не менее 30 минут в промежуточном или конечном аэропорту без смены членов экипажа.

19. Время ожидания вылета при задержке полета, если членам экипажа не были предоставлены надлежащие условия для отдыха, полностью включается в полетное рабочее время.

20. Для членов экипажей ВС в течение непрерывного 24-часового периода, в зависимости от времени суток (по базовому времени), состава экипажа и количества плановых посадок, устанавливаются нормальная, увеличенная и максимальная продолжительности полетного рабочего времени согласно [приложению 1](#) к настоящим Правилам.

21. При выполнении полета увеличенным или двойным летным составом экипажа полетное рабочее время, затраченное на выполнение полетного задания, полностью засчитывается всем членам экипажа.

22. Время послеполетных работ членов экипажа нормируется эксплуатантом применительно к типу ВС и должно быть не менее 30 минут.

23. Членам экипажа, выполняющим по служебному заданию перелет в качестве пассажиров к месту выполнения полетного задания или к месту послеполетного отдыха (после завершения полетного задания), учитывается 50 процентов от полетного времени, затраченного на перелет. После перелета к месту выполнения полетного задания члены экипажа могут сразу выполнять полетное задание без отдыха только в пределах оставшейся (с учетом перелета) части суточной нормы полетного рабочего времени. Перелет членов экипажа к месту послеполетного отдыха может быть выполнен сразу после выполнения полета, если их полетное рабочее время (с учетом перелета) не превысит допустимую суточную норму. Если оставшегося полетного рабочего времени недостаточно для выполнения полетного задания или перелета к месту послеполетного отдыха, полетное задание или перелет к месту послеполетного отдыха могут быть выполнены после отдыха не менее 12 часов с предоставлением членам экипажа условий для сна.

24. При выполнении полетов, когда полетное рабочее время членов экипажа прерывается на период более 4-х часов (длительная стоянка по расписанию, задержка полета, рабочий день с дневным отдыхом и др.), время такого перерыва (после окончания

послеполетных работ до начала предполетной подготовки) не включается в полетное рабочее время, если на время перерыва все члены экипажа размещены в помещении, которое обеспечивает возможность удовлетворительного отдыха. Время перерыва между полетами менее 4-х часов независимо от условий отдыха, не может считаться временем полноценного отдыха и засчитывается в полетное рабочее время экипажа.

25. Время приема пищи членами экипажа при стоянке ВС не включается в полетное рабочее время. Продолжительность перерыва для приема пищи членами экипажа устанавливается не менее 0,5 часа и не более 3 часов.

26. При производстве учебных и/или тренировочных аэродромных полетов полетное рабочее время экипажа не должно превышать 10 часов. Порядок и условия выполнения таких полетов устанавливаются эксплуатантом, при этом число заходов на посадку не должно превышать 25, а посадок должно быть не более 12.

27. При выполнении авиационно-химических работ (далее — АХР) и САР продолжительность полетного рабочего времени членов экипажа не должна превышать 12 часов в день, а при рабочем дне с дневным отдыхом (полеты утром и полеты вечером) суммарная продолжительность полетного рабочего времени членов экипажа не должна превышать 10 часов в день. Частота и время регламентированных перерывов для отдыха членов экипажа определяются РПП эксплуатанта для каждого вида САР.

Время таких регламентированных перерывов включается в суммарную продолжительность полетного рабочего времени членов экипажа.

Перерыв между полетами утром и полетами вечером в суммарную продолжительность ежедневного полетного рабочего времени не включается, если членам экипажа предоставляется полноценный отдых (период более 4-х часов).

28. При производственной необходимости полеты могут выполняться увеличенным или двойным составом членов экипажа с превышением нормальной продолжительности полетного рабочего времени на 2 и 4 часа соответственно. Порядок и условия выполнения работы увеличенным или двойным составом экипажа устанавливаются эксплуатантом по согласованию с профсоюзом авиаработников и вносятся в РПП эксплуатанта.

Сверхнормативные полеты, трансмеридианные, трансширотные беспосадочные полеты в прямом и обратном направлениях могут планироваться членам экипажа не более 1-го раза в течение 7 дней и не более 2-х раз в течение 30 календарных дней (не более 4-х раз в течение 30 календарных дней для сверхнормативных полетов с полетным рабочим временем до 14 часов).

29. Не разрешается планировать экипажу полеты две стандартные ночи подряд.

§ 3. Полетное время

30. Нормы продолжительности полетного времени членов экипажей за учетные периоды по типам ВС определяются согласно [приложению 2](#) к настоящим Правилам.

31. Для членов экипажей ВС полетное время за летный день не нормируется, так как нормируется их полетное рабочее время в течение непрерывного 24-часового учетного периода.

32. Для членов экипажей ВС, выполняющих АХР и САР, кроме нормирования полетного рабочего времени за летный день эксплуатант в РПП дополнительно нормирует время одного полета, количество полетов и полетное время за летный день для конкретного вида работ.

33. При производственной необходимости, при положительном заключении врача летного отряда, члену экипажа с его письменного согласия, может быть увеличено суммарное полетное время за месяц на 25% сверх нормы, но не более 3-х месяцев в году и не более 2-х месяцев подряд.

Годовая норма полетного времени увеличению не подлежит.

34. Допускается превышение норм месячного полетного времени:

при трансмеридианных, трансширотных беспосадочных полетах — не более 8%;

при остальных полетах — не более 5%;

на АХР — не более 4%.

35. При выполнении полетов на нескольких типах ВС месячная и годовая нормы полетного времени для членов экипажей определяются пропорционально нормам полетного времени на соответствующих типах ВС.

36. При выполнении полета увеличенным летным составом экипажа каждому члену экипажа засчитывается только часть полетного времени, в течение которого он находился на своем рабочем месте и исполнял обязанности члена экипажа.

Время предоставленного в полете перерыва в работе в полетное время члена экипажа не засчитывается. Порядок учета полетного времени членов экипажей в таких полетах устанавливается эксплуатантом и вносится в РПП.

III. Время отдыха членов экипажей воздушных судов

§ 1. Виды отдыха членов экипажей ВС

37. Устанавливаются следующие виды отдыха членов экипажей ВС:

отдых в базовом аэропорту между полетами;

отдых вне базового аэропорта при выполнении полетов;

перерыв для отдыха в сверхнормативном полете;

еженедельный отдых (выходные дни).

38. Разрешается совмещать время послеполетного отдыха члена экипажа с выходным днем по графику его работы только в случае предоставления экипажу отдыха не менее 48 часов по истечении 24 часов послеполетного отдыха.

§ 2. Отдых в базовом аэропорту между полетами

39. Время отдыха членов экипажа между полетами с продолжительностью рабочего времени до 12 часов должно быть не менее 12 часов (если более половины полетного рабочего времени приходится на стандартный день экипажа) и не менее 24 часов (если более половины полетного рабочего времени приходится на стандартную ночь экипажа).

Отдых между полетами предоставляется непосредственно после завершения полетного задания.

40. При выполнении полетов с увеличенной и максимальной продолжительностью полетного рабочего времени членам экипажа представляется интервал между полетами в виде времени межполетного отдыха не менее чем 36 часов.

41. При выполнении трансмеридианных и трансширотных полетов время отдыха членов экипажа должно составлять:

после полета с нормальной продолжительностью полетного рабочего времени не менее 24 часов;

после полета с увеличенной и максимальной продолжительностью полетного рабочего времени не менее 48 часов.

§ 3. Отдых вне базового аэропорта при выполнении полетов

42. При выполнении полетов отдых членам экипажа в промежуточных и конечных аэропортах, со сменой и без смены экипажа, предоставляется без учета времени суток. Отдых зависит от предшествующей продолжительности полетного рабочего времени и должен составлять:

при нормальной продолжительности предшествующего полетного рабочего времени до 12 часов — не менее 12 часов;

при увеличенной и максимальной продолжительности полетного рабочего времени, а также после выполнения трансмеридианного или трансширотного беспосадочного полета — не менее чем 24 часа.

43. Если экипаж перелетел в качестве пассажиров по служебному заданию и ему не хватает оставшегося полетного рабочего времени для выполнения полетного задания, полет может быть выполнен после отдыха продолжительностью не менее 12 часов с предоставлением экипажу условий для сна.

§ 4. Перерывы в работе членов экипажа в сверхнормативном полете

44. Время перерыва в работе, предоставляемое членам экипажа в сверхнормативном полете с целью отдыха для поддержания необходимого уровня психофизиологических функций и профессиональной деятельности в интересах безопасности полета, не считается полноценным отдыхом и не исключается из их полетного рабочего времени.

45. Очередность отдыха в полете членов увеличенного летного состава экипажа регулирует старший КВС, а членов увеличенной бригады бортпроводников — бригадир бортпроводников.

46. Каждому дополнительному члену летного состава экипажа и дополнительному члену бригады бортпроводников должны быть предоставлены места для отдыха, в том числе в пассажирском салоне ВС при пассажирских перевозках.

§ 5. Еженедельный непрерывный отдых (выходные дни)

47. При пятидневной рабочей неделе членам экипажа предоставляются два выходных дня в неделю, а при шестидневной рабочей неделе — один день.

48. Выходные дни предоставляются членам экипажа в базовом аэропорту, а также при длительных эстафетах в аэропортах со сменой экипажа. Выходные дни членам экипажа при ожидании эстафеты должны быть указаны в полетном задании экипажа.

IV. Особенности работы и отдыха при незапланированных обстоятельствах полета

49. К незапланированным обстоятельствам полета относятся:

задержки вылета в начальном, промежуточном, конечном аэропортах по любым причинам;

посадка на запасном аэродроме;

отказы авиационной техники на земле и в полете;

другие обстоятельства, влияющие на изменение плана полета.

50. При задержке вылета по любой причине в начальном, промежуточном или конечном аэропорту, а также для завершения рейса после посадки на запасном аэродроме, КВС при устном согласии членов экипажа, имеет право продлить членам экипажа полетное рабочее время на 2 часа с записью об этом в полетном задании. Эксплуатант должен вести учет случаев, когда КВС использовал свои полномочия по продлению полетного рабочего времени.

После завершения такого рейса всем членам экипажа увеличивается на 50 процентов время послеполетного отдыха на базовом аэропорту.

V. Планирование и учет рабочего времени и времени отдыха

51. Месячное планирование работы членов экипажа осуществляется в план-графиках их месячной работы и отдыха, который доводится до членов экипажа не менее чем за 7 дней вперед.

52. Учет суммированного рабочего времени, выходных дней и отпуска ведется на каждого члена экипажа.

Глава VI. Заключительное положение

53. Настоящие Правила согласованы с Министерством труда и социальной защиты населения Республики Узбекистан, Министерством здравоохранения Республики Узбекистан, ЦС профсоюза авиаработников Узбекистана, Национальной авиакомпанией «Узбекистон хаво йуллари».

Министр труда и социальной защиты населения А. ХАЙТОВ

18 августа 2010 г.,

Министр здравоохранения А. ИКРАМОВ

18 августа 2010 г.,

Председатель ЦС профсоюза авиаработников Узбекистана Ш. МИНГАЛИЕВ

18 августа 2010 г.,

Генеральный директор Национальной авиакомпании «Узбекистон хаво йуллари» В. ТЯН

18 августа 2010 г.,

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

к Авиационным правилам «Нормирование рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Республики Узбекистан (АП РУз-94)»

НОРМЫ

продолжительности полетного рабочего времени

Условия полета	Состав экипажа	Продолжительность полетного рабочего времени (час) в зависимости от плановых посадок				
		характер продолжительности	1-2 посадки	3 посадки	4 посадки	5 и более посадок
Более половины полетного рабочего времени экипажа приходится на стандартный день	Минимальный (согласно РЛЭ ВС)	Нормальная	12	11,5	11	10
	Увеличенный (усилены КВС, штурман, бортинженер)	Увеличенная	14	13,5	13	12
	Двойной (усилены все члены летного состава экипажа и до 50% членов бригады бортпроводников)	Максимальная	16	15,5	15	14
Более половины полетного рабочего времени экипажа приходится на стандартную ночь	Минимальный (согласно РЛЭ ВС)	Нормальная	12	11	10	—
	Увеличенный (усилены КВС, штурман, бортинженер)	Увеличенная	14	13	12	—
	Двойной (усилены все члены летного состава экипажа и до 50% членов бригады бортпроводников)	Максимальная	16	15	14	—

См. предыдущую редакцию.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

к Авиационным правилам «Нормирование рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Республики Узбекистан» (АП РУз-94)

НОРМЫ

продолжительности полетного времени

Тип воздушного судна, персонал	Полетное время (час) за		
	летный день	месяц	год

1. Для транспортной авиации:			
а) Летный персонал экипажа:			
Б-787, Б-767, Б-757, А-310, А-300/600, А-320, RJ-85	не нормируется	90	900
Ил-76	не нормируется	75	750
Ил-114	не нормируется	70	700
б) Обслуживающий персонал экипажа:			
Бортпроводник	не нормируется	100	1000
Бортоператор на ВС Ил-76	не нормируется	80	800
2. На транспортных и специальных авиационных работах (кроме АХР):			
Вертолеты	8	70	700
Ан-2 и СЛА	8	80	800
3. На АХР с высокоопасными пестицидами:			
Ан-2 и СЛА	5	80	800
4. На работах с умеренно опасными пестицидами в сочетании с минеральными удобрениями и работах с минеральными удобрениями и малоопасными пестицидами, биопрепаратами, аэросеве семян:			
Ан-2 и СЛА	7	80	800

(приложение 2 в редакции приказа начальника Государственной инспекции Республики Узбекистан по надзору за безопасностью полетов от 26 ноября 2018 года № 125-н (рег. № 2141-3 от 29.11.2018 г.) — Национальная база данных законодательства, 29.11.2018 г., № 10/18/2141-3/2242)

(Собрание законодательства Республики Узбекистан, 2010 г., № 37, ст. 324; 2011 г., № 38, ст. 389; Национальная база данных законодательства, 08.09.2018 г., № 10/18/2141-2/1855, 29.11.2018 г., № 10/18/2141-3/2242)