



**БУЙРУК  
ПРИКАЗ**

10-ноя 2023г № 527/п

Бишкек ш.  
г.Бишкек

**Об утверждении Типовой методики для поставщиков  
аэронавигационного обслуживания по нормированию рабочего  
времени и времени отдыха специалистов, осуществляющих  
непосредственное управление воздушным движением гражданской  
авиации Кыргызской Республики**

В целях применения требований Главы 13 «Требования к системе управления факторами риска, связанными с утомлением (FRMS)» авиационных правил Кыргызской Республики АПКР-11 «Обслуживание воздушного движения», а также в целях подготовки к аудиту и закрытия протокольных вопросов в разделе PANS-OPS, **приказываю:**

1. Утвердить Типовую методику для поставщиков аэронавигационного обслуживания по нормированию рабочего времени и времени отдыха специалистов, осуществляющих непосредственное управление воздушным движением гражданской авиации Кыргызской Республики.
2. Настоящий приказ довести до сведения всех заинтересованных лиц.
3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на врио заведующего ОАиБПЛА Сизинцева Г.А.

Врио директора

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'D. K. Bostonov'.

**Д. К. Бостонов**

**Государственное агентство гражданской авиации  
при Кабинете Министров Кыргызской Республики**

**УТВЕРЖДЕНО**

Приказом Государственного агентства  
гражданской авиации при Кабинете  
Министров Кыргызской Республики  
№ 52 от «10» июня 2023 г.



**ТИПОВАЯ МЕТОДИКА  
ДЛЯ ПОСТАВЩИКОВ АЭРОНАВИГАЦИОННОГО  
ОБСЛУЖИВАНИЯ  
ПО НОРМИРОВАНИЮ РАБОЧЕГО ВРЕМЕНИ И ВРЕМЕНИ  
ОТДЫХА СПЕЦИАЛИСТОВ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИХ  
НЕПОСРЕДСТВЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ ВОЗДУШНЫМ  
ДВИЖЕНИЕМ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ КЫРГЫЗСКОЙ  
РЕСПУБЛИКИ**

**г. Бишкек 2023 год**

## Содержание

Преамбула .....	3
Глава 1. Общие положения .....	4
Глава 2. Рабочее время .....	4
Глава 3. Время отдыха .....	5
Глава 4. Порядок отклонения от правил нормирования рабочего времени в целях разрешения вопросов, связанных с дополнительными рисками, возникающими в неожиданных, непредвиденных условиях эксплуатации	6
Глава 5. Обеспечение выполнения нормативных требований .....	7

## ПРЕАМБУЛА

ИКАО определяет утомление как:

Физиологическое состояние пониженной умственной или физической работоспособности в результате бессонницы или длительного бодрствования, фазы суточного ритма или рабочей нагрузки (умственной и/или физической деятельности), которая может ухудшить активность и способность диспетчера УВД безопасно управлять воздушным судном или исполнять служебные обязанности.

Утомляемость представляет собой одну из главных опасностей, относящихся к человеческому фактору, поскольку она влияет на большинство аспектов способности диспетчера УВД к выполнению своих обязанностей. Поэтому она влияет на безопасность полетов.

Система управления рисками, связанными с утомляемостью Fatigue Risk Management System (FRMS) определяется как:

Опирающаяся на данные система непрерывного отслеживания и контроля связанных с утомляемостью рисков для безопасности полетов, основанная на научных принципах и знаниях, а также эксплуатационном опыте и обеспечивающая выполнение соответствующим персоналом своих функций в состоянии надлежащего уровня активности.

Целью Методики является разработка FRMS в организации для обеспечения уровня активности диспетчеров УВД, достаточного для выполнения ими должностных обязанностей с удовлетворительной работоспособностью. В FRMS должны применяться принципы и процессы, используемые в системе управления безопасностью полетов (СУБП), с целью управления рисками, связанными с утомляемостью диспетчеров УВД. Как и СУБП, FRMS должны быть направлены на достижение реально возможного баланса между безопасностью полетов, производительностью и затратами. Система FRMS должна стремиться к тому, чтобы в упреждающем режиме определять возможности для совершенствования эксплуатационных процедур и снижения уровня риска, а также выявлять недостатки после наступления неблагоприятных событий.

Как СУБП, так и FRMS должны опираться на концепцию культуры эффективного представления отчетной информации о безопасности полетов (Doc 9856), которая подразумевает наличие обученного персонала и постоянное побуждение сотрудников к тому, чтобы они незамедлительно сообщали о любых опасностях, возникающих в эксплуатационной среде. Чтобы побудить весь персонал, охваченный FRMS, сообщать об опасных ситуациях, связанных с утомляемостью, эксплуатанты должны проводить четкое различие между:

- непреднамеренными ошибками, считающимися нормальной составляющей человеческого поведения, которые распознаются и контролируются в рамках FRMS; и
- умышленными нарушениями правил и установленных процедур.

Независимо от FRMS, поставщик аэронавигационного обслуживания должен иметь в своем распоряжении процедуры, обеспечивающие принятие мер в случае преднамеренных нарушений. Чтобы поощрять постоянную приверженность персонала к предоставлению отчетов об опасных факторах, связанных с утомляемостью, организация должна принимать соответствующие меры по этим отчетам. Там, где существует эффективная система предоставления отчетной информации о безопасности полетов, значительный процент соответствующих отчетов, поступающих от персонала, имеющего отношение к производству полетов, связан с выявленными или субъективно воспринимаемыми опасными факторами, а не ошибками или неблагоприятными событиями.

## ГЛАВА 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Типовая методика для поставщиков аэронавигационного обслуживания по нормированию рабочего времени и времени отдыха специалистов ОВД (далее - Методика) устанавливает особенности режима рабочего времени и отдыха специалистов ОВД непосредственно осуществляющих управление воздушным движением к которым относится следующий персонал:

- 1) диспетчер ОВД;
- 2) диспетчер-инструктор ОВД (старший диспетчер-инструктор);
- 3) руководитель полетов (старший диспетчер);

1.2. Поставщик аэронавигационного обслуживания должен разработать «Руководство по надзору за использованием механизмов контроля утомления», согласно настоящей Методики, с учетом трудового законодательства и авиационных правил Кыргызской Республики, а также стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации (ИКАО)

1.3. В рамках постоянного надзора уполномоченная организация в сфере гражданской авиации осуществляет контроль за соблюдением поставщиком аэронавигационного обслуживания установленных требований по нормированию рабочего времени и времени отдыха специалистов ОВД.

1.4. Порядок, который позволяет поставщику аэронавигационного обслуживания отклоняться от нормирования рабочего времени в целях разрешения вопросов, связанных с дополнительными рисками, возникающими в неожиданных, непредвиденных условиях эксплуатации, установлен Главой 5 настоящей Методики.

1.5. После утверждения FRMS эксплуатанта государство обязано продолжать непрерывный мониторинг результативности и эффективности системы, а также ее соответствия нормативным правилам. Условия работы организации меняются, и многие из них, в частности те, что связаны с воздействием на эксплуатанта внешних факторов, экономическими проблемами и общими результатами деятельности эксплуатанта, могут сказываться на эффективности FRMS. Поэтому после предоставления окончательного утверждения контроль за функционированием FRMS становится частью программы регламентирующего органа по проведению периодического надзора в отношении эксплуатанта.

## ГЛАВА 2. РАБОЧЕЕ ВРЕМЯ

2.1. В состав рабочего времени специалиста ОВД включается:

- 1) время рабочей смены, состоящее из:
  - прохождения предсменного медицинского осмотра;
  - время на выполнение технологических обязанностей, включая время передачи дежурства;
    - проведения инструктажей, разборов;
    - времени нахождения на рабочем месте;
    - регламентированных перерывов;
- 2) время на профессиональную и (или) техническую учебу;
- 3) время тренажерной подготовки и проверки теоретических знаний по нормам, утвержденным в установленном порядке;
- 4) время на прохождение медицинского освидетельствования (врачебно-летная экспертная комиссия – ВЛЭК).

2.2. Нормальная продолжительность рабочего времени специалиста ОВД согласно законодательства Кыргызской Республики не превышает 36 часов в неделю, то есть продолжительность ежедневной работы составляет 7,2 часа с понедельника по

пятницу включительно с двумя выходными днями в субботу и воскресенье, либо 6 часов с понедельника по субботу с одним выходным днем в неделю.

2.3. Когда длительность производственного процесса превышает максимально допустимую продолжительность ежедневной работы (п.2.2. настоящей Методики), для специалиста ОВД вводится сменная работа. При сменной работе специалист ОВД производит работу в течение установленной продолжительности рабочего времени в соответствии с графиком сменности.

2.4. Продолжительность ежедневного (междусменного) отдыха диспетчера УВД не может быть **менее двойной** продолжительности времени работы в предшествующий отдыху рабочий день (смену). В отдельных случаях продолжительность ежедневного (междусменного) отдыха может быть уменьшена до продолжительности предшествующей рабочей смены с соответствующим увеличением времени отдыха в течение текущего месячного периода.

2.5. Графики сменности составляются поставщиком аэронавигационного обслуживания и доводятся до сведения персонала ОВД в соответствии с правилами трудового распорядка.

2.6. Если по условиям производства (работы) не может быть соблюдена установленная ежедневная или еженедельная продолжительность рабочего времени, для специалиста ОВД применяется суммированный учет рабочего времени.

Учетный период рабочего времени составляет не менее 1 квартала и не более 1 года. Продолжительность рабочего времени за учетный период не должна превышать нормального числа рабочих часов в неделю предусмотренным пунктом 2.2. настоящей Методики.

Порядок ведения суммированного учета рабочего времени и конкретная продолжительность учетного периода устанавливаются правилами трудового распорядка организации ГА.

При установлении суммированного учета рабочего времени обязательным является соблюдение продолжительности отдыха работника между окончанием работы и ее началом в следующий рабочий день (рабочую смену).

### ГЛАВА 3. ВРЕМЯ ОТДЫХА

3.1. Специалист ОВД в соответствии с трудовым законодательством Кыргызской Республики имеет право на следующие виды отдыха:

- ежедневный (междусменный) отдых;
- перерывы в течение рабочего дня (рабочей смены);
- выходные дни;
- основной оплачиваемый ежегодный трудовой отпуск и дополнительный оплачиваемый ежегодный трудовой отпуск.

3.2. В течение рабочего дня (рабочей смены) специалисту ОВД предоставляется перерыв для отдыха и питания в соответствии с трудовым распорядком и коллективным договором.

Указанный перерыв в рабочее время не включается. Время предоставления перерыва и его конкретная продолжительность устанавливаются правилами трудового распорядка организации.

3.3. Если по условиям работы предоставление перерыва для отдыха и питания невозможно, работодатель обеспечивает специалисту ОВД возможность отдыха и приема пищи в рабочее время. Перечень таких случаев и места для отдыха и приема пищи устанавливаются правилами трудового распорядка организации.

3.4. Специалисту ОВД, непосредственно осуществляющему обслуживание воздушного движения на рабочем месте (диспетчерском пункте), предоставляется

регламентированный перерыв продолжительностью не менее 20 минут после непрерывной работы не менее 2 часов.

3.5. Предоставление перерыва (для отдыха и питания, регламентированного) и порядок подмены специалистов ОВД смены определяется руководителем полетов (старшим диспетчером смены) с учетом сложности задач и рабочей нагрузки, непрерывности ОВД и наличием подменного состава в смене.

В органах ОВД допускается предоставление перерыва путем подмены специалиста ОВД руководителем полетов (старшим диспетчером), имеющим соответствующую квалификационную отметку и допуск к работе на данном рабочем месте (диспетчерском пункте). При предоставлении перерывов/подмен учитывается воздушная и наземная обстановка, а также ее развитие с учетом имеющейся информации.

В органах ОВД, где по условиям организации службы ОВД отсутствует подменный состав, согласование предоставления перерыва для специалиста ОВД осуществляется руководителем полетов, при этом учитывается:

1) отсутствие полетов в районе аэродрома (зоне ответственности), находящихся под непосредственным обслуживанием органа ОВД;

2) отсутствие работ на площади маневрирования аэродрома.

Когда время предоставления регламентированного перерыва совпадает со временем предоставления перерыва для отдыха и питания, регламентированный перерыв не предоставляется.

3.6. Выходные дни предоставляются специалисту ОВД в различные дни недели в соответствии с графиками дежурства.

Не допускается назначение трех ночных смен подряд. При назначении двух ночных смен подряд, перерыв со следующей рабочей сменой составляет не менее 72 часов.

3.7. Трудовым законодательством Кыргызской Республики предусмотрено, что специалист ОВД может быть привлечен к работе в выходные дни с его письменного согласия, при условии соблюдения пункта 3.6. настоящей Методики.

Привлечение специалистов ОВД к работе в выходной день производится по письменному распоряжению работодателя с предоставлением другого дня отдыха или оплаты в соответствии с требованиями трудового законодательства Кыргызской Республики.

#### **ГЛАВА 4. ПОРЯДОК ОТКЛОНЕНИЯ ОТ ПРАВИЛ НОРМИРОВАНИЯ РАБОЧЕГО ВРЕМЕНИ В ЦЕЛЯХ РАЗРЕШЕНИЯ ВОПРОСОВ, СВЯЗАННЫХ С ДОПОЛНИТЕЛЬНЫМИ РИСКАМИ, ВОЗНИКАЮЩИМИ В НЕОЖИДАННЫХ, НЕПРЕДВИДЕННЫХ УСЛОВИЯХ ЭКСПЛУАТАЦИИ**

4.1. Увеличение рабочего времени сверхустановленных настоящими Нормами максимальных пределов допускается при производстве работ, связанных с обеспечением обороноспособности государства (включая ведения боевых действий), при ликвидации последствий аварии или стихийного бедствия, либо аналогичных непредвиденных обстоятельствах, о чем должна быть выполнена соответствующая запись в документации учета рабочего времени за подписью уполномоченного лица поставщика аэронавигационного обслуживания.

4.2. Поставщик аэронавигационного обслуживания в срок не позднее 30 (тридцати) календарных дней после продления, уведомляет уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации о произведенном по решению Поставщика аэронавигационного обслуживания продлении максимального суточного рабочего времени, с указанием причин принятия такого решения. Такое уведомление, предусматривает следующее:

- 1) обоснование необходимости отклонения;
- 2) степень отклонения;
- 3) дату и время вступления отклонения в силу;
- 4) анализ состояния безопасности полетов с описанием мер по снижению негативных последствий в порядке обоснования отклонения.

4.3. Если уведомление предусматривает увеличение рабочего времени сверхустановленных настоящими Нормами максимальных пределов на период, превышающий 30 календарных дней, уполномоченная организация, после анализа состояния безопасности полетов с описанием мер по снижению негативных последствий в порядке обоснования отклонения, согласовывает такой срок отклонения либо отказывает в согласовании по мотивированным причинам.

## ГЛАВА 5. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ВЫПОЛНЕНИЯ НОРМАТИВНЫХ ТРЕБОВАНИЙ

Регламентирующим органам необходимо установить процедуру действий на случай выявления недостатков в системе FRMS. Способы воздействия должны быть соразмерны уровню риска, связанного с выявленным недостатком. Такие действия могут варьировать от предписаний о проведении административной реорганизации или внесении изменений в отдельные аспекты работы вплоть до аннулирования утверждения FRMS.

Ниже представлены три варианта мер, направленных на обеспечение соответствия нормативным требованиям, перечисленные по возрастающей степени строгости:

- Уведомление эксплуатанта о необходимости усовершенствовать процессы FRMS В тех случаях, когда результаты государственного контроля дают основания для сомнений в том, что система FRMS эксплуатанта соответствует нормативным требованиям, для начала эксплуатанту следует дать возможность улучшить конкретные аспекты работы FRMS в целях обеспечения соответствия нормативным требованиям. Основываясь на выводах, сделанных по результатам проверки, регламентирующий орган должен представить эксплуатанту необходимые рекомендации, касающиеся выполнения указанной задачи, и определить взаимно согласованный план коррективных действий. 9-3

- Выдача предписания о снижении максимальных значений продолжительности полетного и служебного времени (и/или увеличении минимальных значений продолжительности времени отдыха) В тех случаях, когда результаты государственного контроля дают основания для сомнений относительно действенности того или иного элемента FRMS, государству, возможно, придется пересмотреть максимальные и минимальные значения, установленные эксплуатантом. Эти установленные регламентирующим органом ограничения должны оставаться в силе до тех пор, пока эксплуатант не сможет представить доказательства эффективности своих процессов FRMS и восстановить уверенность государства в том, что эксплуатант осуществляет свою эксплуатационную деятельность в соответствии с нормативными требованиями. •

- Аннулирование утверждения FRMS В тех случаях, когда существуют серьезные проблемы в области безопасности полетов, которые не удалось разрешить посредством вышеупомянутых правоприменительных мер, государство обязано аннулировать утверждение системы и потребовать, чтобы эксплуатант руководствовался

предписанными нормами полетного и служебного времени. Обеспечивая соблюдение установленных норм полетного и служебного времени, эксплуатант в то же время может попытаться усовершенствовать свои процессы FRMS, а также другие системы обеспечения безопасности полетов и процессы СУБП, чтобы восстановить доверие со стороны регламентирующего органа и вновь подать заявку на утверждение FRMS. В том случае, если государство придет к заключению, что на данном этапе система FRMS соответствует нормативным требованиям, то государство может утвердить FRMS с ограничительными условиями (например, при условии использования сниженных максимальных значений продолжительности полетного и служебного времени и установленного минимума продолжительности времени отдыха), которые будут действовать до тех пор, пока государство не удостоверится в зрелости и эффективности данной системы.