

**REGULATIONS ON FLIGHT AND DUTY TIME
LIMITATIONS AND REST REQUIREMENTS OF CREW
MEMBERS OF CIVIL AVIATION OF UKRAINE**

1. Applicability

- 1.1. The provisions of these Regulations set limits on the allowable flight and duty hours and minimum periods of rest for flight crew and cabin crew members. These Regulations are applicable to scheduled, charter operations and all kinds of aerial works conducted by civil aircraft registered in Ukraine, as well as foreign registered aircraft operated under an Air Operators Certificate issued by civil aviation authority of Ukraine.
- 1.2. These Regulations contain provisions that are applicable to both flight crew and cabin crew of all aircraft; however, where the nature of the work involved requires the application of other rules then those differences are stated in separate paragraphs.
- 1.3. Paragraphs not applicable to helicopter crew or cabin crew are so annotated.

2. Purpose and scope

- 2.1. An Air operator of civil aviation of Ukraine shall, within six months after these Regulations are brought to his notice, develop appropriate section of its Operations Manual which shall reflect flight and duty time limitations and rest scheme (FTL) in accordance with this Regulations, with account for aircraft type(s) operated, region, kind of operations and aerial works. Operator's FTL scheme shall obtain approval of civil aviation authority of Ukraine.
- 2.2. The prime objective of a flight time limitations scheme is to ensure that crew members are adequately rested at the beginning of each flight duty period, and whilst flying be sufficiently free from fatigue so that they can operate to a satisfactory level of efficiency and safety in all normal and abnormal situations. Operators are expected to appreciate the relationship between the frequency and pattern of scheduled flight duty periods and rest periods and time off, and give due consideration to the cumulative effects of working long hours interspersed with minimum rest.

**ПРАВИЛА НОРМУВАННЯ ПОЛЬОТНОГО, РОБОЧОГО
ЧАСУ ТА ЧАСУ ВІДПОЧИНКУ ЧЛЕНІВ ЕКІПАЖІВ
ПОВІТРЯНИХ СУДЕН ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ**

1. Область застосування

- 1.1. Ці Правила встановлюють обмежувальні норми робочого і польотного часу та мінімальні періоди відпочинку для членів льотного екіпажу та екіпажу пасажирської кабіни. Ці Правила розповсюджуються на виконання регулярних, чартерних рейсів та всіх видів авіаційних робіт цивільними повітряними суднами (ПС), занесеними до Державного реєстру цивільних повітряних суден України, або іноземними ПС, що виконують польоти на підставі Сертифіката експлуатанта, виданого органом державного регулювання діяльності цивільної авіації України.
- 1.2. Ці Правила містять норми, що застосовуються як для льотного екіпажу так і для екіпажу пасажирської кабіни; однак, якщо спосіб роботи вимагає застосування інших вимог, то такі вимоги викладено у окремих пунктах.
- 1.3. Пункти, які не є застосовними до екіпажу вертольота або екіпажу пасажирської кабіни, позначені відповідним чином.

2. Загальні положення

- 2.1. Експлуатант цивільної авіації України повинен упродовж шести місяців після доведення цих Правил до його відома розробити та затвердити в органі державного регулювання діяльності цивільної авіації України відповідний розділ Керівництва з виконання польотів, який регламентуватиме норми та облік робочого часу членів екіпажів з урахуванням типу (типів) повітряних суден, регіонів, видів виконання польотів та авіаційних робіт.
- 2.2. Основна мета схеми обмеження польотного і робочого часу – забезпечити членам екіпажу повноцінний відпочинок перед початком кожного польотного робочого періоду для запобігання перевтомлення; щоб члени екіпажу в нормальних або ненормальних ситуаціях могли діяти ефективно і безпечно. Експлуатанти повинні враховувати поєднання частоти і графіка запланованих польотних робочих періодів (ПРп), часу відпочинку, вихідних днів і повною мірою усвідомлювати вплив накопичувальних наслідків багатогодинної роботи в поєднанні з мінімальним часом відпочинку.

2.3. Factors to be considered when planning duty periods include:

- the allocation of work patterns which avoid such undesirable practices as alternating day/night duties, the positioning of crew so that a serious disruption of established sleep/work patterns occur;
- planning days off and notifying crew well in advance;
- consultation between operator and appropriate labor representatives to agree basic roster concepts which ensure adequate rest prior to flight but, within that constraint, takes account of the commercial requirements of the company.

2.4. Definitions

If not otherwise stated, the terms, when they encounter in the text of these Regulations, will be used without specific reference to their definitions given in this paragraph; therefore it is assumed that they shall be interpreted only as stated in this paragraph.

For the purposes of these Regulations, the following definitions shall apply:

Acclimatised. When a crew member has spent 3 consecutive local nights on the ground within a local time zone band, which is two hours wide, and is able to take uninterrupted night sleep. The crew member will remain acclimatised thereafter until a duty period finishes at a place where local time differs by more than 2 hours from that at the point of departure.

Aerial works. Flight operations when aircraft is utilized for provision of special kinds of work in such fields as agriculture, photographing, topographic surveying, construction, medical aid, surveillance, patrol, search and rescue, fire fighting etc.

Augmented crew. A crew that comprises more than the minimum number crew members required to operate the aeroplane and in which each crew member can leave his/her assigned post and be replaced by another appropriately qualified crew member for the purpose of in-flight rest and support of appropriate level of workability.

Break. A period free of all duties which counts as duty. It is only used in connection with split duty. It is more than a transition time and less than a layover time and lasts from the end of the first duty period to the check-in time of the next duty period. It consists of rest time which is less than the minimum allowed rest time.

2.3. Чинники, які беруться до уваги при плануванні роботи, включають:

- визначення відповідної схеми роботи, при якій запобігається така небажана практика, як денний/нічний режим роботи, що перемежається; переміщення екіпажів таким чином, при якому відбувається серйозне порушення сталого режиму сну/роботи;
- планування вихідних днів і сповіщення про це екіпажів достатньо завчасно;
- консультації між експлуатантом і вповноваженими представниками трудових колективів з метою погодження основних принципів планування графіків роботи, які забезпечують достатній відпочинок екіпажу перед рейсом, та при цьому враховують комерційні потреби Експлуатанта.

2.4. Визначення термінів

Якщо не вказано інакше, терміни, наведені нижче, коли вони зустрічаються в тексті цих Правил, вживаються без окремих посилань на їх визначення, тому приймається, що вони інтерпретуються тільки так, як вказано у визначеннях цього параграфу.

У цих Правилах використовуються терміни, які вживаються в такому значенні:

Акліматизований. Коли член екіпажу провів послідовно 3 місцеві ночі на землі в межах двох часових поясів і мав можливість мати безперервний сон в нічний час. Член екіпажу залишається акліматизованим до того моменту, коли робочий час закінчиться в пункті, де місцевий час відрізняється більше ніж на 2 години від того, який був в пункті вильоту.

Авіаційні роботи. Польоти ПС, під час яких ПС використовуються для забезпечення спеціалізованих видів робіт у таких галузях, як сільське господарство, фотографування, топографічне знімання, будівництво, медична допомога, нагляд та патрулювання, пошук та рятування, гасіння пожеж та інше.

Посилений екіпаж. Екіпаж, що складається з більш ніж мінімальної кількості членів, що потребується для оперування повітряним судном, та в якому кожний член екіпажу може покинути своє робоче місце та бути заміненим іншим відповідно кваліфікованим членом екіпажу з метою відпочинку та підтримки належного рівня працездатності.

Перерва. Період часу, вільний від будь-яких обов'язків, який зараховується як робочий час і вживається тільки у зв'язку із складовим робочим часом. Він є більшим за транзитний час, але меншим за час естафети і триває з кінця першого робочого періоду до часу початку роботи наступного робочого періоду. Перерва містить час відпочинку, який є меншим, ніж мінімально допустимий

Cabin crew member. A crew member, other than a flight crew member, who performs, in the interest of the safety of passengers, duties assigned by the operator or the commander of the aircraft.

Commander. The pilot in command.

Contactable period. A short period of time during the day, other than a day-off, during which the operator requires the crew member to be accessible for contact for the purpose of giving notification of duty period, which will commence not less than 10 hours ahead. The contactable period shall be nominated by the operator and acceptable to the aviation authority and shall not exceed 3 hours.

Crew member. A person assigned by an operator to duty on an aircraft during a flight duty period.

Days-off. Periods available for leisure and relaxation free from all duties. A single day off shall include two local nights. Consecutive days off shall include a further local night for each additional consecutive day off. A rest period may be included as part of a day off.

Double crew. A crew comprised of double the number of crew. The composition of the double crew shall allow for each crew member to be replaced by another crew member of required qualification approximately half way through a flight duty period.

Duty. Any period during which a crew member is required to carry out any task associated with the business of an aircraft operator.

Official duties. Crew member's duties as defined in his/her labour contract terms and conditions

Duty period. A period which starts when flight crew members or crew members are required by an operator to report for or to commence a duty and ends when that person is free from all duties.

Fatigue. A physiological state of reduced mental or physical performance capability resulting from sleep loss or extended wakefulness and/or physical activity that can impair a flight crew member's alertness and ability to safely operate an aircraft or perform safety related duties.

Flight crew member. A properly licensed crew member charged with flight deck duties essential to the operation of an aircraft during a flight duty period.

Член екіпажу пасажирської кабіни. Член екіпажу, не з числа членів льотного екіпажу, який, в інтересах безпеки пасажирів, виконує обов'язки, покладені на нього експлуатантом або командиром ПС.

Командир. Командир ПС (КПС).

Період сповіщення. Короткий проміжок часу, за винятком вихідного дня, протягом якого експлуатант вимагає від члена екіпажу бути доступним для сповіщення про наступну роботу, яка розпочнеться не раніше, ніж за 10 годин до початку ПРП. Період сповіщення повинен бути встановленим експлуатантом та прийнятним для авіаційної влади, його тривалість не повинна перевищувати 3 години.

Член екіпажу. Особа, уповноважена експлуатантом виконувати службові обов'язки на повітряному судні під час польотного робочого періоду.

Вихідний день. Період часу, наданий для відпочинку, вільний від виконання будь-яких службових обов'язків. Один вихідний день повинен включати дві ночі. Подальші вихідні дні повинні включати наступну за вихідним днем ніч для кожного подальшого вихідного дня. Час відпочинку може включатися у вихідний день.

Подвійний екіпаж. Екіпаж повітряного судна з подвійною кількістю його членів. Склад подвійного екіпажу повинен давати можливість кожному членові екіпажу бути заміщеним іншим членом екіпажу відповідної кваліфікації протягом приблизно половини тривалості польотного робочого періоду.

Робочий час. Будь-який період, протягом якого член екіпажу повинен виконувати службові обов'язки, покладені на нього експлуатантом.

Службові обов'язки. Обов'язки працівника, визначені умовами його трудового договору

Робочий період. Час із моменту, коли член екіпажу повітряного судна доповідає про готовність або приступає до виконання своїх службових обов'язків, до моменту, коли він повністю звільняється від виконання будь-яких обов'язків.

Втомленість. Фізіологічний стан зменшення розумової або фізичної працездатності у результаті недосипання або тривалої відсутності сну і/або тривалої фізичної активності, що може погіршити пильність члена екіпажу та його здібність безпечно керувати повітряним судном або виконувати пов'язані з безпекою обов'язки.

Член льотного екіпажу. Належним чином допущений член екіпажу, на якого покладено обов'язки щодо керування повітряним судном під час польотного робочого періоду.

Flight duty period. Total time from the moment a flight crew member commences duty, immediately subsequent to a rest period and prior to making a flight or series of flights, to the moment he is relieved of all duties having completed such flight or series of flights.

Flight time (same as Block time). The total time from the moment an aircraft first moves from parking stand, under its own or external power, for the purpose of taking off until the moment it finally comes to rest at the end of the flight, with parking brake or chocks set and/or engines shut down, whichever takes place later. Helicopter main rotor rotation shall be counted as flight time.

Home Base. The location nominated by the operator to the crew member from where the crew member normally starts and ends a duty period or a series of duty periods and where, under normal conditions, the operator is not responsible for the accommodation of the crew member concerned.

Temporary base. Other than home base location nominated by the operator to the crew member from where the crew member starts and ends a duty period or a series of duty periods and where the operator is responsible for the accommodation of the crew member concerned.

Layover. The period of time away from home or temporarily base between the end of the preceding duty period and the reporting time of the next duty period. It includes:

- a) transition time; and
- b) rest time.

Labor representative. Representative of the operator's crew members trade union or – In case of absence of the latter – representative which has been freely elected by operator's crew members general meeting (conference).

Local night. A period of eight hours falling between 22.00 hours and 08.00 hours local time.

Operating crew member. A crew member who carries out his/her duties in an aircraft during a flight or during any part of a flight.

Operator. A person, organization or enterprise engaged in or offering to engage in a civil aircraft operation and holds an Air Operator Certificate issued by civil aviation authority of Ukraine.

Польотний робочий період (ПРП). Загальний час від моменту, коли член екіпажу приступає до виконання службових обов'язків, безпосередньо після часу відпочинку, перед виконанням польоту або декількох польотів до моменту, коли він звільняється від всіх обов'язків після закінчення виконання польоту або серії польотів.

Польотний час (блок-час). Загальний час від моменту першого руху ПС з місця стоянки за рахунок власної або зовнішньої тяги з метою зльоту, до моменту повної зупинки в кінці польоту зі встановленням гальм або колодок і/або вимкненням двигунів, в залежності від того, що має місце пізніше. Обертання несучих гвинтів вертольота включається в польотний час.

Головне місце базування. Місце, призначене експлуатантом члену екіпажу, з якого член екіпажу звичайно починає та в якому закінчує свій робочий період або серію робочих періодів, і де, за нормальних обставин, експлуатант не несе відповідальності за розміщення такого члену екіпажу. Термін «базовий аеропорт» може вживатися у якості рівнозначного синоніма.

Тимчасове місце базування. Місце, відмінне від головного місця базування, призначене експлуатантом члену екіпажу, з якого член екіпажу починає та в якому закінчує свій робочий період або серію робочих періодів, і де експлуатант відповідає за розміщення такого члену екіпажу.

Час естафети. Проміжок часу поза межами головного або тимчасового місця базування між часом закінчення попереднього робочого періоду та часом початку наступного робочого періоду. Він складається з:

- a) транзитного часу;
- б) часу відпочинку.

Вповноважений представник трудового колективу. Представник профспілкової організації, до якої входять члени екіпажів експлуатанта, а у разі її відсутності – представник, вільно обраний на загальних зборах (конференції) найманих працівників експлуатанта – членів екіпажів.

Місцева ніч. 8-годинний період, що припадає з 22.00 до 08.00 за місцевим часом.

Діючий член екіпажу. Член екіпажу, який виконує свої обов'язки на повітряному судні впродовж польоту або будь-якої частини польоту.

Експлуатант. Особа, організація або підприємство цивільної авіації, що експлуатує повітряні судна, пропонує послуги в галузі авіаційних перевезень і робіт і має Сертифікат експлуатанта, виданий державним органом регулювання авіації України.

Operator's FTL scheme. The set of quantitative and qualitative parameters defining the limits and conditions within which any individual crew roster shall be included.

Positioning. The transferring of a non-operating crew member from place to place as a passenger at the behest of the operator, excluding "travelling time".

Recovery period. A sufficient period of time provided at base for crew members who are not acclimatised that allows a flight crew member's body clock and bio-rhythms to return to normal by aligning with home base time before starting the next duty period.

Reporting time. The time at which crew members are required by an operator to report for duty.

Rest period. A continuous and defined period of time, subsequent to and/or prior to duty period, during which crew member is free of all duties including standby duties. Rest period does not include travelling time.

Roster. A list developed and provided by an operator well in advance, of the times when a crew member is required to commence and finish duties as well as recovery periods and days-off.

Note: "Roster" as here defined is synonymous with "Schedule", "Line of Time", "Pattern", and "Rotation".

Standby. A defined period of time, at the airport, at the hotel, or at home, during which a crew member is required by the operator to be available to receive an assignment for a flight, positioning or specific duty without an intervening rest period.

Sector. The time between an aircraft first moving under its own or external power until it next comes to rest after landing, on the designated parking position.

Series of flights. A set of flights between which a rest time period does not occur.

Split Duty. A flight duty period, which consists of two or more sectors, separated by less than a minimum rest period.

Suitable accommodation. A suitably furnished ground based accommodation, with single occupancy, which is subject to minimum noise, is well ventilated and has a bedroom, the facilities of personal hygiene and control of the levels of light and temperature, which provides for the opportunity of undisturbed rest.

Схема польотного робочого часу експлуатанта (схема ПРЧ). Сукупність кількісних і якісних параметрів, що визначає обмеження та умови, в межах яких повинні складатися індивідуальні графіки роботи членів екіпажу.

Переміщення. Переміщення не діючого члена екіпажу з місця на місце за наказом експлуатанта, за винятком "часу доставки".

Період відновлення. Достатній період часу, що надається в місці базування не акліматизованому члену екіпажу і дозволяє йому/їй нормалізувати біоритми свого тіла і синхронізувати їх з місцевим часом перед початком нового робочого періоду.

Початок роботи. Момент часу, коли член екіпажу приступає до виконання службових обов'язків на вимогу Експлуатанта.

Час відпочинку. Неперервний та визначений період часу, що слідує за і/або передує робочому періоду, впродовж якого член екіпажу є вільним від виконання усіх своїх обов'язків і/або перебування в резерві. В час відпочинку не входить час доставки.

Графік роботи. Перелік, достатньо завчасно розроблений та наданий експлуатантом, у якому вказано час початку та закінчення роботи, відпочинку, відновлення та вихідних днів.

Примітка: «графік роботи» у цьому документі є синонімом «плану польотів», «розкладу роботи», «погодинному графіку».

Резерв. Визначений період часу в аеропорту, в готелі або вдома, впродовж якого член екіпажу повинен бути доступним для отримання від експлуатанта завдання на політ, переміщення або інші обов'язки без втручання у період відпочинку.

Сектор. Час від початку руху ПС за рахунок власної або зовнішньої тяги до повної зупинки на призначеному місці стоянки після посадки.

Серія польотів. Польоти, між якими відсутній період відпочинку.

Складовий робочий час. Польотний робочий час, що складається з двох або більш секторів, розділених між собою проміжком часу меншим, ніж мінімальний час відпочинку.

Комфортні умови мешкання. Належним чином мебльоване приміщення, розташоване на землі, з одномісним розміщенням, максимально захищене від впливу зовнішніх шумів, добре вентилязоване, із спальною кімнатою, засобами особистої гігієни, контролю за рівнем освітлення та температури, в якому забезпечується можливість повноцінного сну.

Transition time. The time away from home base between the end of the preceding duty period and the reporting time of the next duty period minus rest time. It consists of:

- a) time for transportation; plus
- b) a fixed value of 2 hrs covering:
 - meal times;
 - time for hotel and airport formalities;
 - time from crew-call to pick-up.

Travelling time. The time taken travelling from place of rest to a designated place of report for duty or vice versa. Where place of rest is provided by the operator, additional travelling time in excess of one hour shall count as positioning.

Unforeseen operational circumstance. An infrequent and irregular operational circumstance, such as unforecast weather, equipment malfunction, or air traffic delay, that is beyond the control of the operator, where the pilot in command may exercise his sole discretion to extend a flight duty period or reduce a rest period as provided for in paragraph 12.

Window of Circadian Low (WOCL). The period between 02.00 hours and 05.59. The WOCL is best estimated for individuals adapted to a usual day-wake/night-sleep schedule. This window is calculated from scientific data on the circadian low of human performance, alertness, subjective report (e.g. peak fatigue), and body temperature along day/night cycle.

Within a band of three time zones the WOCL refers to home base time. Beyond these three time zones the WOCL refers to home base time for the first 48 hours after departure from home base time zone, and to local time thereafter.

3. Responsibilities of Operators and Crew Members

- 3.1. A crew member shall not fly, and an operator shall not require him to fly, if either has reason to believe that he is suffering, or is likely to suffer while flying, from such fatigue as may endanger the safety of the aircraft or of its occupants.
- 3.2. Flights shall be planned to be completed within the allowable flight duty period taking into account the time necessary for pre-flight duties, the flight and turn-around times, and the nature of the operation. Minimum rest periods needed to provide adequate rest should be based upon the actual duty periods.

Транзитний час. Проміжок часу поза межами базового аеропорту між часом закінчення попереднього робочого періоду та часом початку наступного робочого періоду за винятком часу відпочинку. Він складається з:

- a) часу доставки;
- б) фіксованого проміжку часу величиною 2 години, до якого входять:
 - час на прийом їжі;
 - час на аеропортові та готельні формальності;
 - час на побутові та гігієнічні потреби.

Час доставки. Час, затрачений на дорогу від місця відпочинку до визначеного місця початку роботи або навпаки. Якщо місце відпочинку було надано експлуатантом, то час доставки понад одну годину повинен ураховуватися як переміщення.

Непередбачувані виробничі обставини. Нечасті та нерегулярні виробничі обставини, такі як не прогнозована погода, несправності обладнання або затримка під час польоту, які є поза межами контролю експлуатанта, коли командир може на свій власний розсуд подовжити польотний робочий період або скоротити час відпочинку у відповідності до вимог п.12.

Період добової слабкості (ПДС). Період між 02.00 та 05.59. ПДС встановлено для осіб, адаптованих до звичного режиму денної активності/нічного сну. Цей період вираховано на базі наукових даних закону про циркадні (добові біологічні) ритми, що досліджує продуктивність, уважність, періоди пікової втомленості людського організму та температуру тіла впродовж добового циклу.

В межах діапазону трьох часових зон ПДС посиляється на час головного місця базування. За межами цих трьох часових зон ПДС посиляється на час головного місця базування для перших 48 годин після відправлення з часової зони головного місця базування, та на місцевий час потому.

3. Відповідальність експлуатантів і членів екіпажу

- 3.1. Член екіпажу не повинен виконувати політ, а експлуатант не повинен вимагати від нього виконання польоту, якщо будь-якій стороні відомо чи є підозра, що член екіпажу знаходиться в поганому самопочутті або такому ступені втомленості, який може загрожувати безпеці повітряного судна або осіб, що знаходяться у ньому.
- 3.2. Польоти повинні плануватися таким чином, щоб вони закінчувалися в межах дозволеного польотного робочого періоду, враховуючи характер польотів і час, необхідний на передпольотну підготовку, виконання польоту та пасляпольотні роботи. Мінімальні періоди відпочинку, що надаються, повинні ґрунтуватися на фактичних робочих періодах.

- 3.3. An operator shall nominate a base (home or temporary) for each crew member.
- 3.4. It is the responsibility of the operator to prepare duty rosters sufficiently in advance to provide the opportunity for crew to plan adequate pre-duty rest. A roster shall be assigned for a calendar month with a minimum of three days notice. Where this is not practicable due to the nature of the operation (not applicable to scheduled operations where operators should have standby crew available for the case of unforeseen operational circumstances), the operator shall notify the crew member of days off, during which he/she will not be required for any duties, and such notification period may not be less than two weeks.
- Training for Rostering Staff must include guidance on the effects of disturbing Circadian Rhythms, and sleep deprivation.
- 3.5. Rostering system shall take into account the number of sectors flown, time zone crossing, sleep deprivation, disruption of circadian cycles, night hours, positioning, cumulative duty time for given periods of time, sharing of allocated tasks between crew members, and augmented or double crews.
- 3.6. Away from home base, the operator must provide for crew members both the opportunity and facilities for adequate pre-flight rest, in suitable accommodation.
- 3.7. When an operator employs a crew member on an irregular basis, then that employer must ensure that the crew member satisfies the provisions of the company approved FTL scheme. Furthermore, operators shall satisfy themselves that crew members, who undertake other employment, if allowed by the operator, still have the opportunity to enjoy adequate pre-flight rest.
- 3.3. Експлуатант повинен визначити місце базування (головне або тимчасове) для кожного члена екіпажу.
- 3.4. В обов'язки експлуатанта входить складання графіка роботи достатньо завчасно, щоб дати льотному складу можливість запланувати необхідний передпольотний відпочинок. Графік роботи повинен бути розроблений на наступний календарний місяць з мінімальним 3-денним терміном оповіщення, а коли це неможливо зробити через специфіку польотів (не стосується експлуатантів, які виконують регулярні перевезення і повинні мати наявності резервні екіпажі на випадок настання непередбачуваних виробничих обставин), експлуатант повинен оповістити члена екіпажу про вихідні дні, протягом яких він не притягуватиметься до роботи, і термін такого оповіщення повинен бути не менший за два календарні тижні наперед.
- Підготовка персоналу по складанню графіка роботи повинна включати інформацію про наслідки порушення циркадних ритмів і недостатнього сну.
- 3.5. Система планування графіків роботи повинна брати до уваги кількість виконаних секторів, часових поясів, що перетинаються, порушення сну та циркадних ритмів, роботу вночі, переміщення, сукупний робочий час для певного відрізка часу, розподіл обов'язків між членами екіпажу та польоти у складі посиленого або подвійного екіпажу.
- 3.6. Поза головним місцем базування експлуатант повинен надати членам екіпажу можливість і необхідні умови для повноцінного передпольотного відпочинку в приміщенні з комфортними умовами мешкання.
- 3.7. При прийомі члена екіпажу на роботу на нерегулярній основі експлуатант повинен переконатися в тому, що даний член екіпажу задовольняє вимогам для забезпечення затвердженої схеми обмеження польотного і робочого часу. Більше того, експлуатант повинен пересвідчитися, що члени екіпажів, які виконують іншу роботу за сумісництвом, у випадку, якщо це дозволено експлуатантом, мають можливість повноцінного передпольотного відпочинку.

3.8. The formal responsibilities of crew members individuals shall ensure that they are not in breach of the Company approved FTL scheme. Crew members working on a freelance basis must maintain an individual record of their flying and duty hours which must be presented to an operator before undertaking a duty period. A flight crew member is required to inform anyone who employs his services as a flight crew member of all flight times and flight duty periods undertaken, whether professionally or privately, except for flying in aircraft not exceeding 1,600 kg maximum weight and not flying for the purpose of public transport or aerial work.

3.9. All crew members shall make optimum use of the opportunities and facilities for rest provided, and plan and use their rest periods properly. Crew members are reminded that persons are not entitled to act as an operating crew member if the individuals know or suspect that their physical or mental condition renders them temporarily unfit so to act.

4. Standard Provisions Applicable to an FTL Scheme

4.1. Subject to the maxima and minima specified in these regulations of this document, it is incumbent on the operator to establish maximum flight duty periods and minimum rest periods appropriate to the nature of flight operations undertaken. The essentials are identified by use of the words "shall" or "must", desirable features are introduced by the words "should" or "may".

4.2. An operator shall have Flight and Duty Time Limitations and Rest Requirements Scheme (hereinafter – FTL Scheme) which shall be coordinated with appropriate authorized labour representatives, such as trade unions, associations etc. Comprehensive guidance and instructions shall be included in the approved Operations Manual for the benefit of all crew members and the staff concerned with the preparation and day to day management of rostering and scheduling.

3.8. Члени екіпажу не повинні порушувати встановлену експлуатантом схему обмеження польотного і робочого часу. Члени екіпажу, що працюють за сумісництвом, повинні вести індивідуальний облік свого польотного та робочого часу, який повинен бути наданий експлуатанту перед початком робочого часу. Член льотного екіпажу повинен інформувати кожного, хто його наймає у якості члена льотного екіпажу, про наявний польотний та робочий час незалежно від професійного або приватного характеру польотів, за винятком польотів на повітряних суднах, максимальна злітна маса яких не перевищує 1600 кг, якщо такі польоти не виконувалися з метою авіаційних перевезень або авіаційних робіт.

3.9. Всі члени екіпажу повинні максимально використовувати надані можливості і умови для відпочинку, планувати і використовувати відпочинок належним чином. Члени екіпажу попереджаються про те, що вони не мають права виконувати обов'язки членів діючого екіпажу у випадку, якщо вони усвідомлюють, що їх фізичний або психічний стан тимчасово не дозволяє їм робити це.

4. Стандарти, що покладаються в основу схеми обмеження польотного, робочого часу та нормування часу відпочинку

4.1. Враховуючи максимуми і мінімуми, вказані в цих Правилах, встановлення максимальних величин польотного робочого часу (ПРЧ) і мінімальних величин часу відпочинку з урахуванням характеру льотної роботи, що виконується, покладатиметься на Експлуатанта. Обов'язкові положення ідентифікуються словом «повинен», бажані положення позначаються словами «має» або «може».

4.2. Експлуатант повинен мати правила, що регламентують польотний, робочий час та час відпочинку членів екіпажів (тут і надалі – схема ПРЧ), які повинні бути погоджені з вповноваженими представниками відповідних трудових колективів. Схема ПРЧ повинна бути частиною належним чином схваленого Керівництва з виконання польотів, де, для зручності льотного складу і персоналу, що займається складанням графіків роботи, повинні бути детально викладені всі вказівки і інструкції цих правил.

- 4.3. Although operators must plan their schemes in accordance with the requirements, it is recognised that the standard provisions will not necessarily satisfy every type of operation. In these circumstances operators may apply to Civil Aviation Authority of Ukraine for a variations to the Regulations. Approval will only be given where an operator can show, and appropriate labor representatives agree, that his proposal will ensure a better or equivalent level of protection against fatigue than the basic requirements.
- 4.4. The existence of any industrial agreement cannot in any way absolve either the operator or the crew member from observing any of the conditions contained within an approved FTL scheme.
- 5. Calculation of a Maximum Allowable Flight Duty Period**
- 5.1. The maximum FDP, in hours and fractions of hours, shall be in accordance with Table A or B (2 or more flight crew, aeroplanes), Table C (single flight crew aeroplanes), or Table D (helicopters and aerial work operations).
- 5.2. The times extracted from the tables may be extended by use of in-flight relief, split duty and commander's discretion, under the terms of paragraphs 9, 10 and 12.
- 5.3. Where an aeroplane flight crew consists of two pilots only, any FDP involving a sector which is planned to exceed 7 hours must be calculated in accordance with the provisions of paragraph 8.
- 4.3. Незважаючи на те, що експлуатанти повинні скласти графіки роботи відповідно до цих Правил, зрозумілим є той факт, що запропоновані стандарти, закладені в основу цих Правил, не зможуть задовольнити усі специфічні види робіт. У такому разі експлуатант може звернутися до державного органу з регулювання діяльності цивільної авіації України щодо відхилення його схеми ПРЧ від цих Правил. І лише в тому випадку, якщо експлуатант може довести, а вповноважені представники відповідних трудових колективів погодяться, що запропонований підхід забезпечить кращий або рівнозначний рівень захисту від небажаних наслідків перевтоми, експлуатанту може бути надано такий дозвіл.
- 4.4. Наявність будь-яких домовленостей ні в якому разі не звільняє як експлуатантів, так і членів екіпажу від виконання всіх вимог, що містяться у затвердженій схемі ПРЧ.
- 5. Розрахунок максимально допустимого польотного робочого періоду (ПРП)**
- 5.1. Максимально запланований ПРП, в годинах і частинах години, повинен відповідати вимогам Таблиць А або В (2 або більше членів льотного екіпажу, літаки), Таблиці С (одночленний льотний екіпаж, літаки) або Таблиці D (польоти на вертольотах та виконання авіаційних робіт).
- 5.2. Час, отриманий з таблиць, може бути продовжений за рахунок відпочинку у польоті, складового робочого часу і на розсуд командира у відповідності до пп.9, 10 і 12
- 5.3. Якщо до складу льотного екіпажу входять лише два пілоти, максимально допустимий ПРП для сектора тривалістю більше 7 годин повинен розраховуватися у відповідності з положеннями п.8.

6. Additional limits

6.1. Consecutive night FDPs

No more than three consecutive FDPs may overlap the period 0100-0659 local time with the exception of the following:

- a) four consecutive duties are permitted if the FDP of each is at least one hour less than the maximum for that start time in Table A, and
- b) five consecutive duties are permitted if the FDP of each is at least two hours less than the maximum for that start time in Table A provided that:
 - (i) The minimum rest period before the start of such a series of duties is 24 hours
 - (ii) At the finish of such a series of duties, crew members will have a minimum of 63 hours free from all duties.

6.2. Mixed Duties

- 6.2.1. When a crew member is required to report for duty in advance of the stipulated report time for a scheduled flight, to carry out a task at the behest of an employer, then the time spent on that task shall be count in full as a part of the subsequent FDP which will start at the time of report for such duty.

6.2.2. Fixed and Rotary Wing Flying

When both fixed wing and rotary wing flying is carried out the more restrictive flight and duty time limitations shall apply.

6.2.3. Mixed Simulator and Aircraft Flying

This paragraph does not apply to cabin crew.

When a crew member flies in the simulator, either on a check or training flight, or as a Training Captain or Instructor, and then within the same duty period flies as an operating crew member on a public transport flight, all the time spent in the simulator is counted in full towards the subsequent FDP. Simulator flying does not count as a sector, but the FDP allowable is calculated from the report time of the simulator detail.

6.2.4. Mixed Single Pilot/Two Pilot Operations

This paragraph does not apply to cabin crew.

6. Додаткові обмеження

6.1. Послідовні нічні ПРП

Не більше трьох послідовних ПРП можуть охоплювати, повністю або частково, період 0100-0659 місцевого часу, за винятком наступних випадків:

- a) Допускається чотири послідовні нічні ПРП, якщо кожен з них щонайменше на 1 годину коротший, ніж максимально допустимий для початку робочого часу за Таблицею А;
- б) Допускається п'ять послідовних нічних ПРП, якщо кожен з них щонайменше на 2 години коротший, ніж максимально допустимий для початку робочого часу за Таблицею А за умови, якщо:
 - (i) Мінімальний період відпочинку перед початком такої серії складає 24 години;
 - (ii) Після закінчення такої серії ПРП члену екіпажу буде надано не менше 63 годин відпочинку.

6.2. Змішані службові обов'язки

- 6.2.1. Коли член екіпажу повинен прибути на службу для виконання доручень експлуатанта до вказаного часу початку роботи запланованого за розкладом рейсу, то у такому разі час, витрачений на виконання таких доручень, у повному обсязі зараховується до наступного польотного робочого періоду, відлік якого визначається початком виконання доручень експлуатанта.

6.2.2. Польоти на літаках і вертольотах

Якщо виконуються польоти як на літаках, так і на вертольотах, то застосовуються більш обмежуючі норми польотного і робочого часу.

6.2.3. Змішані Польоти на ПС і на тренажері

Цей параграф не застосовується до членів екіпажу пасажирської кабіни.

Коли член екіпажу виконує політ на тренажері, при перевірці або тренуванні, або якщо він виконує обов'язки інструктора на тренажері, а після цього, протягом того ж робочого часу, виконує рейс як діючий член екіпажу, то весь час, проведений на тренажері, додається в повному об'ємі до ПРП. Робота на тренажері вважається сектором, і час початку роботи на тренажері враховується при розрахунку допустимої тривалості ПРП.

6.2.4. Змішані польоти у складі одно/двочленного льотного екіпажу

Цей параграф не застосовується до членів екіпажу пасажирської кабіни.

In one duty period a pilot may fly as a single flight crew up to the point where the total flying and duty hours reach the single flight crew FDP limit. The pilot may then continue beyond the single flight crew FDP limit in a 2 flight crew operation up to the 2 flight crew FDP and flying hour maxima, but may only fly as a co-pilot.

6.3. Travelling Time

6.3.1. Travelling time, other than that time spent on positioning, shall not be counted as duty and is not a part of rest period.

6.4. Delayed Reporting Time in a Single FDP

6.4.1. When a crew member is informed of a delay to the reporting time due to a changed schedule, before leaving the place of rest, the FDP shall be calculated as follows:

- a) when the delay is less than 4 hours, the maximum FDP allowed shall be based on the original report time and the FDP shall start at the actual report time; or
- b) where the delay is 4 hours or more, the maximum FDP shall be based on the more limiting time band of the planned and the actual report time and the FDP starts 4 hours after the original report time.

6.4.2. When an operator informs a crew member before leaving the place of rest of a delay in reporting time of 10 hours or more ahead, and that crew member is not further disturbed by the operator until a mutually agreed hour, then that elapsed time is classed as a rest period. If, upon the resumption of duty, further delays occur, then the appropriate criteria in this paragraph and paragraph 6.4.1 above shall be applied to the re-arranged reporting time.

Протягом одного робочого періоду член екіпажу може пілотувати ПС один в межах ліміту пілотування ПС одним пілотом. Після цього пілот може продовжити пілотування понад ліміт ПРП для одночленного льотного екіпажу на ПС, пілотованому двома пілотами, до максимально дозволеного для такого екіпажу ПРП, але тільки у якості другого пілота.

6.3. Доставка

6.3.1. Час, витрачений на доставку екіпажу, окрім часу витраченого на переміщення, не вважається робочим часом і не входить до періоду відпочинку.

6.4. Затримка початку роботи протягом одного ПРП

6.4.1. Якщо екіпаж оповіщений про затримку початку роботи через зміни в розкладі і це відбувається до моменту покидання екіпажем місця відпочинку, допустимий ПРП повинен розраховуватися наступним чином:

- a) якщо затримка складає менше 4 годин, розрахунок максимально допустимого ПРП проводиться на основі запланованого часу початку роботи, а ПРП починається від моменту фактичного початку роботи; або
- б) Якщо затримка складає 4 або більше годин, розрахунок максимально допустимого ПРП проводиться на основі більш обмежуючого часового діапазону, в якому знаходиться запланований або фактичний початок роботи, і ПРП починається через 4 години після попередньо запланованого початку роботи.

6.4.2. У разі сповіщення члена екіпажу, до моменту покидання ним місця відпочинку, про затримку на 10 або більше годин, і якщо при цьому екіпаж більше не турбують до обумовленої години, такий проміжок часу вважається часом відпочинку. Якщо ж, після відновлення готовності до виконання польоту, відбуваються подальші затримки, то відповідні критерії в цьому параграфі і параграфі 6.4.1 повинні бути застосовані для знов встановленого часу початку роботи.

6.5. Positioning

- 6.5.1. All time spent on positioning shall count as duty, but positioning does not count as a sector when calculating the FDP. In these circumstances the FDP commences not later than the time at which the crew member reports for the positioning journey, e.g. the check-in time for the positioning flight and lasts until 15 minutes after the scheduled arrival to the place where the crew member will act as an operating crew. In case, when positioning immediately follows the preceding actual flight as an operating crew member, the FDP finishes in 15 minutes after the scheduled arrival to the base.
- 6.5.2 If, after a positioning journey, the crew member spends less than a minimum rest period at suitable accommodation provided by the operator, and then carries out an FDP, the positioning must be counted as a sector if a split duty is claimed when calculating the allowable FDP. If it is not, then a split duty FDP cannot be used.

6.6. Standby Duty

- 6.6.1. The start time and end time of standby shall be defined and notified at least 10 hours in advance. The maximum length of any standby should not exceed the flight duty period outlined for one sector in Table A for commencement of the standby duty.
- 6.6.2. The operator may place crew members on standby for a maximum of:
- 12 hours within one duty period;
 - 72 hours of actual standby within the period of 28 consecutive days;
 - 400 hours of actual standby within the period of 12 consecutive months.
- 6.6.3. Where airport/operating site standby is immediately followed by a flight duty period, the cumulative time spent on standby and the assigned flight duty shall not exceed the flight duty period outlined in Table A based on the commencement of the standby duty.
- 6.6.4. If a crew member is on standby at home or other place where suitable accommodation has been provided by the operator, the allowable flight duty period should be based upon the commencement of the standby duty.

6.5. Переміщення

- 6.5.1. Весь час, витрачений на переміщення повинен вважатися робочим часом, але переміщення не вважається сектором при визначенні допустимого ПРП. За таких обставин ПРП починається не пізніше моменту, коли екіпаж з'явився до місця початку переміщення (наприклад, час початку реєстрації на рейс, яким екіпаж буде переміщуватися) і закінчується через 15 хвилин після прибуття в місце подальшого виконання польоту у якості діючого екіпажу. У випадку, коли переміщенню передувало виконання польоту у якості діючого члена екіпажу, то ПРП закінчується через 15 хвилин після прибуття в місце базування.
- 6.5.2 Якщо після переміщення час відпочинку екіпажу в комфортних умовах мешкання, наданих експлуатантом, складає менше мінімально допустимого періоду відпочинку, а потім екіпаж працює протягом ПРП, переміщення повинне зараховуватися як сектор при підрахунку допустимого ПРП у випадку застосування складового робочого часу. В протилежному випадку варіант складового робочого часу не може бути застосований.

6.6. Резерв

- 6.6.1. Член екіпажу повинен бути проінформований про час початку і кінця резерву не пізніше, ніж за 10 годин до його початку. Максимальна тривалість будь-якого резерву не повинна перевищувати допустиму тривалість польотного робочого періоду, визначеного для одного сектору за Таблицею А для часу початку резерву.
- 6.6.2. Експлуатант може покласти на члена екіпажу перебування у резерві, яке не перевищує:
- 12 годин протягом одного робочого періоду;
 - 72 години протягом послідовних 28 днів;
 - 400 годин протягом 12 місяців.
- 6.6.3. Якщо час перебування в резерві в аеропорті/на оперативному майданчику передує наступному польотному робочому періоду, то сумарний час перебування у резерві та виконання ПРП не повинен перевищувати допустиму тривалість польотного робочого періоду, визначеного за Таблицею А для часу початку резерву.
- 6.6.4. Якщо член екіпажу знаходився у резерві вдома або йому було надано експлуатантом комфортні умови мешкання, то допустимий наступний ПРП повинен визначатися для часу фактичного початку ПРП.

- 6.6.5. For the purposes of cumulative duty limits; home standby or standby where suitable accommodation was provided by the operator should be counted at 50%, other standby shall count fully.
- 6.6.6. The length of the minimum rest period after standby duty shall be based on the combined length of standby duty plus FDP or positioning (if any).
- 6.6.7. When any period of standby finishes, during which a call-out has not occurred, at least 12 hours rest must follow prior to the next duty period.

7. Maximum FDP

- 7.1. Standard reporting times prior to flight shall be specified by an operator. The stipulated time is the minimum report time and cannot be reduced in order for crew members to achieve their required rest period prior to an FDP. Pre-flight duties are part of the FDP. A minimum period of duty shall be allowed for pre-flight and post-flight activities as follows:
- Commercial operations 60/30 minutes;
 - Private flights:
 - 60/30 minutes when MTOW is over 5700 kgs; or
 - 30/15 when MTOW is under 5700 kgs

If this "period" for pre- and post FDP duties is routinely exceeded then the pre- and/or post FDP duty period stated in the scheme must be revised to better represent the actual time taken.

The time spent between reporting for a flight and the completion of post-flight tasks determines the length of the subsequent rest period.

- 7.2. Tables A, C and D apply when the FDP starts at a place where the crew member is acclimatised; Table B applies at other times.
- 7.3. For acclimatised flight crews the maximum flight duty period shall be in accordance with the provisions of Table A below. This table allows for factors known to impact fatigue such as number of planned sectors and local time at which the flight duty period begins. Maximum FDP shall be reduced by 30 minutes per sector for every sector after the second one.

- 6.6.5. З метою підрахунку сумарного робочого часу період перебування у резерві вдома або з наданням комфортних умов мешкання зараховується в обсязі 50%; інші види резерву зараховуються в повному обсязі.
- 6.6.6. Тривалість мінімального часу відпочинку після резерву повинна ґрунтуватися на сукупній тривалості резерву і ПРП або переміщення (якщо такі є).
- 6.6.7. Якщо будь-який період перебування у резерві закінчується, і протягом цього періоду члена екіпажу не було викликано для виконання польоту, щонайменше 12 годин відпочинку повинно бути надано перед наступним робочим періодом.

7. Максимальний ПРП

- 7.1. Експлуатант повинен встановити стандартний час початку роботи перед рейсом. Цей встановлений час є мінімальним і не може бути скорочений для забезпечення необхідного відпочинку членів екіпажу перед початком ПРП. Передпольотна підготовка є частиною ПРП. Встановлюються наступні мінімальні проміжки часу передпольотних і післяполітних робіт відповідно:
- Комерційні перевезення 60/30 хвилин;
 - Приватні перевезення:
 - 60/30 хвилин, якщо максимальна злітна маса ПС становить більше 5700 кг; або
 - 30/15 хвилин, якщо максимальна злітна маса ПС становить менше 5700 кг

Якщо вищевказані періоди зазвичай перевищуються, то експлуатант повинен переглянути вказані у своїй схемі ПРЧ стандартні періоди передпольотних і післяполітних робіт для кращого відображення фактично затрачуваного часу.

Час в проміжку від початку роботи перед польотом і до закінчення виконання післяполітних робіт визначає тривалість подальшого часу відпочинку.

- 7.2. Таблиці А, С і D застосовуються, коли ПРП починається у місці, де член екіпажу є акліматизованим; Таблиця В застосовується в інших випадках.
- 7.3. Для членів екіпажу, що є акліматизованими, максимально допустима тривалість польотного робочого періоду визначається за Таблицею А. Ця таблиця враховує фактори, що впливають на втому, такі як кількість запланованих секторів та місцевий час початку ПРП. Максимально допустимий ПРП зменшується на 30 хвилин для кожного наступного сектора, починаючи з третього.

Table A. Acclimatised. Maximum FDP (two or more flight crew)

Таблиця А. Акліматизовані. Максимальний ПРП (два або більше членів льотного екіпажу)

Місцевий час початку роботи / Local Time of start	Кількість секторів / Sectors				
	1-2	3	4	5	6
0100-0259	9	8½	8	7½	7
0300-0459	10	9½	9	8½	8
0500-0559	11	10½	10	9½	9
0600-0659	12	11½	11	10½	10
0700-1359	13	12½	12	11½	11
1400-1659	12	11	10½	10	9½
1700-2259	11	10	9½	9	8½
2300-0059	10	9½	9	8½	8

7.4. For crew members that are not acclimatised the maximum flight duty period shall be in accordance with the provisions of Table B below. This table allows for additional factors which are known to impact fatigue, namely the pattern of resting and sleeping relative to the crew member's circadian rhythm. Maximum FDP shall be reduced by 30 minutes per sector for every sector after the first.

7.4. Для членів екіпажу, що не є акліматизованими, максимально допустима тривалість польотного робочого періоду визначається за Таблицею В. Ця таблиця враховує додаткові фактори, що впливають на втому, такі як режим відпочинку та сну відносно циркадного ритму члена екіпажу. Максимально допустимий ПРП зменшується на 30 хвилин для кожного наступного сектора, починаючи з другого.

Table B. Not Acclimatised. Maximum FDP – two or more flight crew

Таблиця В. Неакліматизовані. Максимальний ПРП – два або більше членів льотного екіпажу

Місцевий час початку роботи / Local Time of start	Кількість секторів / Sectors					
	1	2	3	4	5	6
0500-0559	10	9½	9	8½	8	7½
0600-0659	11	10½	10	9½	9	8½
0700-1359	12	11½	11	10½	10	9½
1400-1659	11	10½	10	9½	9	8½
1700-2259	10	9½	9	8½	8	7½
2300-0459	9	8½	8	7½	7	6½

Table C. Maximum FDP – Single Flight Crew

Таблиця С. Максимальний ПРП – Одночленний льотний екіпаж

Місцевий час початку роботи / Local Time of start	Кількість секторів / Sectors				
	до 4/up to 4	5	6	7	8 чи більше/ 8 or more
0600-0659	10	9¼	8½	8	8
0700-1259	11	10¼	9½	8¾	8
1300-1759	10	9¼	8½	8	8
1800-2159	9	8¼	8	8	8
2200-0559	8	8	8	8	8

8. Limits on Two Flight Crew Long Range Operations

This paragraph does not apply to helicopter crew or cabin crew.

- 8.1. When an aeroplane flight crew is only two pilots, the allowable FDP shall be calculated as follows. A sector scheduled for more than 7 hours is considered as a multi-sector flight, as below:

Тривалість сектора за розкладом/ Scheduled Sector Times	Акліматизований/ Acclimatised	Неакліматизований/ Not Acclimatised
	Кількість секторів / Sectors	
Понад 7 годин але не більше 9 годин/ Over 7 hours but not more than 9 hours	3	4
Понад 9 годин але не більше 11 годин/ Over 9 hours but not more than 11 hours	4	4
Понад 11 годин / Over 11 hours	5	Не застосовується/ Not Applicable

- 8.2. When additional, current, type rated crew members are the crew members, then these limits do not apply and the permissible FDP is determined in accordance with paragraph 9 taking into account the time of start and the actual sectors planned.

9. Extension of Flight Duty Period by in-flight relief

- 9.1. When any additional crew member is carried to provide in-flight relief with the intent of extending an FDP, that individual shall hold qualifications which are appropriate to workstation and position of the crew member who is to be rested. To take advantage of this facility the division of duty and rest between crew members must be kept in balance.

8. Обмеження для двохчленного льотного екіпажу на далекомагістральних перельотах

Цей параграф не застосовується до членів екіпажу пасажирської кабіни.

- 8.1. Коли льотний екіпаж складається лише з двох пілотів, допустимий ПРП розраховується наступним чином: будь-які сектори тривалістю по розкладу більш ніж 7 годин зараховуються як декілька секторів, як в таблиці нижче:

- 8.2. Коли до складу екіпажу включені додаткові члени екіпажу, що мають діючу кваліфікаційну відмітку для даного типу ПС, то ці обмеження не застосовуються, і допустимий ПРП визначається у відповідності з вимогами розділу 9 з урахуванням часу початку роботи і фактичної кількості запланованих секторів.

9. Збільшення допустимого ПРП за допомогою організації відпочинку у польоті

- 9.1. Коли до складу екіпажу включений додатковий його член, щоб забезпечити відпочинок у польоті з метою збільшення допустимого ПРП, то цей член екіпажу повинен мати кваліфікацію, яка відповідає робочому місцю та функціям члена екіпажу, якого він замінюватиме у польоті під час відпочинку останнього. Розподіл роботи та відпочинку між членами екіпажу повинен бути якомога рівномірнішим.

9.2. A total in-flight rest of less than 2 hours for each augmented crew member does not allow for the extension of an FDP, but where the total in-flight rest, which need not be consecutive, is 2 hours or more, then the permitted FDP may be extended as laid down below.

Note: For the purpose of application of this paragraph the duration of rest period is determined by subtracting 1 hour from the planned block time for each sector flight and then dividing the amount obtained by 3 for augmented crew or by 2 in case of double crew. This will allow for duties pre-top of climb, handoff between flight crew members, and duties post top of descent.

9.3. An extension to the maximum flight duty period above those stipulated in Tables A and B above shall be based on the quality of the in-flight rest facility and on whether the crew member is acclimatised or not acclimatised.

9.4. In-flight rest facility quality is divided into three categories:

- 1) A bunk or "sleeper" seat that should provide horizontal rest. It should recline to at least 80° back angle to the vertical. The seat should be separated from the cockpit and passengers, by curtains or panels, and should include provisions for darkening the sleep environment and free of intrusion from exterior noise.
- 2) First or business class seat. This seat must be outside the cockpit and separated from passengers by, as a minimum, a dark curtain. A common row of seats may be shared only by another crewmember. Under no circumstance shall the row be shared by a crewmember with a passenger. Minimum seat requirements are:
 - a) Reclining to at least 45° back angle to the vertical;
 - b) Seat pitch at least 55 inches;
 - c) Seat width at least 20 inches;
 - d) Leg and foot support.

Note 1: Seat pitch is the distance between the rows of seats and is measured from the back of one seat to the back of the seat behind, the measurements being taken from the same position on each seat.

- 3) Flight deck or business class cabin seat which reclines by at least 40° back angle to the vertical and offers sufficient leg and foot rest.

9.2. Не допускається збільшення допустимого ПРП для посиленого екіпажу у разі, якщо загальна тривалість відпочинку кожного члена екіпажу в польоті становить менше 2 годин. Але якщо загальна тривалість відпочинку в польоті, який може бути не безперервним, становить 2 години або більше, то допустимий ПРП може бути розрахований, як викладено нижче.

Примітка: З метою застосування цього параграфу тривалість відпочинку у польоті визначається шляхом віднімання 1 години від запланованого польотного часу для кожного сектора та ділення отриманого результату на 3 у разі посиленого екіпажу або на 2 у разі подвійного екіпажу. Це враховуватиме час, витрачений на виконання обов'язків до закінчення набору висоти, заміну членів льотного екіпажу а також робочий час після початку зниження.

9.3. Збільшення допустимого ПРП понад величини, вказані в Таблицях А і В вище повинно ґрунтуватися на якості наданих для відпочинку в польоті умов та на факті акліматизованості члена екіпажу.

9.4. Якість умов відпочинку в польоті розподіляється на три категорії:

- 1) Спальне місце або крісло, що нахилиється мінімум на 80° від вертикалі, яке забезпечує відпочинок у горизонтальному положенні. Воно повинно бути відокремлене від кабіни і пасажирського салону перегородкою, має містити засоби регулювання освітлення та бути ізольованим від доступу сторонніх осіб та зовнішніх шумів.
- 2) Крісло першого або бізнес класу. Воно повинно бути поза межами кабіни пілотів та ізольоване від пасажирів щонайменше темною шторкою. В одному ряді крісел можуть знаходитися тільки члени екіпажу. Ні за яких обставин в одному блоці крісел не можуть знаходитися пасажири і члени екіпажу. Мінімальними вимогами для такого крісла є:
 - а) кут нахилу – 45° від вертикалі;
 - б) шаг крісел – 135 см;
 - в) ширина – 51 см
 - г) підтримка для ніг.

Примітка 1: Шаг крісел – відстань між рядами сидінь, що вимірюється від спинки одного крісла до спинки наступного крісла; вимірювання виконується при однакових положеннях кожного крісла.

- 3) Крісло у кабіні пілотів або пасажирському салоні бізнес класу з кутом нахилу не менше 40° від вертикалі та яке забезпечує достатньо простору для ніг.

Note 2: When in-flight relief is taken in the economy class seat then no FDP extension is permitted.

- 9.5. For the fully acclimatised crew member, and based on the bunk/seat classification in paragraph 9.4, the following flight duty period extensions are permitted:

Category	Allowable FDP Extension
1	75% of the rest period
2	56% of the rest period
3	25% of the rest period

- 9.6. For operations where a flight crew member is not acclimatised, allow 80% of the acclimatised extension as per paragraph 9.5.
- 9.7. The planned maximum flight duty period permitted utilizing in-flight relief is limited to an upper limit of 16 hours for augmented crew and 18 hours for double crew.
- 9.8. This technique is valid only with a reasonable distribution of the rest periods between crew members.
- 9.9. When augmented or double crews are utilized, for the purpose of subsequent rest and cumulative duty hours calculations flight duty period and block time shall be counted for each crew member in full irrespective of crew member's actual engagement in aircraft handling, passenger servicing etc.

10. Extension of Flight Duty Period by Split Duty

- 10.1. When an FDP consists of two or more sectors – of which one can be a positioning journey counted as a sector – but separated by less than a minimum rest period (break), then the allowable planned FDP may be extended by the amounts indicated below.

Час безперервного відпочинку/ Consecutive Hours Rest	Максимальне продовження ПРП/ Maximum extension of FDP
Менш ніж 3 години/ Less than 3 hours	Немає/ Nil
Від 3 до 10 годин/ 3 to 10 hours	Період рівний половині безперервного відпочинку/ A period equal to half the consecutive hours rest taken

- 10.2. The rest period, i.e. break, is calculated as layover time minus transition time (refer to para. 2.4 for definitions). To allow for such an extension suitable accommodation shall be provided.

Примітка 2: Відпочинок члена екіпажу у польоті у салоні економічного класу не дає права збільшувати ПРП.

- 9.5. Для повністю акліматизованого члена екіпажу, виходячи з класифікації якості умов відпочинку в польоті у відповідності до п.9.4, дозволяється подовження максимально допустимого ПРП на наступні величини:

Категорія	Допустиме подовження ПРП
1	75% періоду відпочинку
2	56% періоду відпочинку
3	25% періоду відпочинку

- 9.6. Для неакліматизованого члена екіпажу допустиме подовження ПРП становить 80 % від обчислюваного у відповідності до п 9.5.
- 9.7. Максимально допустимий запланований ПРП, у якому застосовується відпочинок в польоті, не повинен перевищувати 16 годин для посиленого екіпажу і 18 годин для подвійного екіпажу.
- 9.8. Вищенаведена методика може застосовуватися тільки тоді, коли відпочинок у польоті є розумно розподіленим між членами екіпажу.
- 9.9. Під час виконання польотів посиленим або подвійним екіпажем тривалість ПРП та польотний час зараховується усім членам екіпажу повністю незалежно від обсягів їх зайнятості щодо керування ПС та його системами, обслуговування пасажирів і завантаження (розвантаження) ПС.

10. Продовження польотного робочого періоду для складового робочого часу

- 10.1. Коли ПРП складається з двох або більш секторів, один з яких може бути зарахований як переміщення, та якщо сектори розділені періодом відпочинку меншим ніж мінімальний (перерва), то допустимий ПРП може бути продовжений на величини, які вказані в таблиці нижче.

- 10.2. Період відпочинку, тобто перерва, обчислюється як різниця між часом естафети та транзитним часом (див. п.2.4). Надання комфортних умов мешкання є обов'язковою умовою для можливості продовження тривалості допустимого ПРП для складового робочого часу.

10.3. The limits for a possible maximum FDP extension based on the length of break defined by table in paragraph 10.1 are subject to the following conditions:

- a) The operator shall ensure that split duty is not combined with augmented or doubled crew;
- b) Total flight duty period of a split duty shall never start within the period from 22:00 to 6:00 local time of FDP start;
- c) Only one break is used within one FDP;
- d) The time difference between the place of the beginning of the duty and the place at which the break is taken is not greater than two hours.

11. Rest Periods

11.1. The aircraft operator must notify all crew members in good time of a flight duty period so that sufficient and uninterrupted pre-flight rest can be obtained. When away from base the operator must provide the crew with the opportunity and the facilities for adequate pre-flight rest. The operator must provide suitable accommodation. When flights are carried out at such short notice that it is impracticable for an operator to arrange suitable accommodation, then this responsibility devolves to the aircraft commander at operator's cost.

11.2. The minimum rest period for an acclimatised crewmember immediately before undertaking an FDP starting at home base shall be at least as long as the preceding duty period but may not be less than 12 hours. The duration of a rest period for an acclimatised crewmember if preceding FDP overlaps the WOCL by less than two hours must be at least 13 hours. If it overlaps the WOCL by at least two hours, the minimum rest period is 14 hours. The minimum rest period should provide an eight hour sleep opportunity, at the place of rest, plus sufficient time for sustenance / the consumption of meals, and normal hygiene requirements. When preparing crew rosters the operator shall take due account of traveling time in such a way that minimum rest requirements be observed unconditionally. Averaged or individual travelling times may be used for this purpose upon agreement with each crew member.

10.3. Величина, на яку можливе збільшення допустимого ПРП, що ґрунтується на тривалості перерви, як визначається таблицею у п.10.1, є застосовною лише при дотриманні наступних вимог:

- а) Заборонено комбінувати складовий робочий час з використанням посиленого або подвійного екіпажу;
- б) ПРП для складового робочого часу не повинен починатися у період 22:00 - 06:00 місцевого часу початку роботи;
- в) Тільки одна перерва допускається протягом одного ПРП;
- г) Не більше двох часових поясів допускається між місцем початку роботи та місцем перерви.

11. Періоди відпочинку

11.1. Експлуатант повинен оповістити всіх членів екіпажів завчасно щодо польотного робочого періоду, для того щоб був отриманий достатній і безперервний передпольотний відпочинок. У разі відриву від бази, Експлуатант повинен забезпечити екіпаж зручними умовами для передпольотного відпочинку. Експлуатант повинен надати комфортні умови мешкання. Коли польоти виконуються на короткостроковій основі і для експлуатанта є неможливим організувати комфортні умови мешкання, то ці обов'язки і всі необхідні повноваження делегуються КПС за рахунок експлуатанта.

11.2. Мінімальний період відпочинку для акліматизованого члена екіпажу, який повинен бути наданий перед початком ПРП у головному місці базування, повинен дорівнювати, як мінімум, тривалості попереднього робочого періоду, але становити не менше 12 годин. Тривалість періоду відпочинку для акліматизованого члена екіпажу, коли попередній ПРП охоплює ПДС менш ніж на 2 години, повинна бути не менше 13 годин. Якщо він охоплює ПДС на 2 години або більше, то мінімальна тривалість періоду відпочинку повинна бути не менше 14 годин. Мінімальний період відпочинку повинен забезпечувати можливість 8-годинного сну у місці відпочинку, а також достатній час для прийому їжі та задоволення нормальних гігієнічних потреб. При плануванні графіків роботи членів екіпажу експлуатант повинен враховувати час доставки таким чином, щоб вимоги щодо мінімального періоду відпочинку дотримувались безумовно. Осереднені або індивідуальні величини тривалості доставки можуть бути застосовані експлуатантом за погодженням з кожним членом екіпажу.

11.3. The minimum rest period for an acclimatised crewmember immediately before undertaking an FDP starting away home base shall be at least as long as the preceding duty period or 8 hours at the place of rest whichever is the greater; when on minimum rest away from home base, the operator must allow for a transition time. Therefore minimum layover time shall be at least 10 hours.

11.4. The minimum rest period for a crew member who is not acclimatised is 14 hours plus 0.5 hour per each time zone crossed.

11.5. Where crew members are not acclimatised, upon return to home base, a recovery period should be provided that ensures a crew member's body clock has recovered to home base local time before the start of the next duty. The time necessary to ensure complete recovery of the circadian rhythm shall be at least equal to number of time zones crossed multiplied by 10 hours for eastward transitions (eastward outbound / westward homebound), or 12 hours for westward transitions (westward outbound / eastward homebound).

11.6. After being called out from a standby duty, the length of minimum rest shall be determined by the length of standby duty, plus any time spent on travelling/positioning, and any FDP completed.

11.7. Days Off

11.7.1. Weekly rest (weekly days off) shall be of at least 42 hours duration, and shall include 2 local nights.

11.7.2. Wherever possible and if required by the crew member, days off shall be taken in the home environment.

Days off shall not be planned at layover stations where layover period is less than 120 hours.

11.7.3. A planned rest period may be included as part of a day off.

11.3. Мінімальний період відпочинку для акліматизованого члена екіпажу, який повинен бути наданий перед початком ПРП поза місцем базування, повинен дорівнювати, як мінімум, тривалості попереднього робочого періоду, але становити не менше 8 годин у місці відпочинку. При плануванні графіків роботи членів екіпажу під час перебування поза межами головного місця базування експлуатант повинен враховувати транзитний час. Таким чином мінімальний час естафети повинен становити не менше 10 годин.

11.4. Мінімальний час відпочинку для неакліматизованого члена екіпажу повинен становити не менше, ніж 14 плюс 0,5 години додаткового часу на кожний часовий пояс, що перетинався.

11.5. Після повернення не акліматизованого члена екіпажу в базовий аеропорт він повинен отримати повну акліматизацію (синхронізацію біологічного годинника організму з місцевим часом головного місця базування) перед початком наступного робочого періоду. Тривалість такого періоду відновлення повинна становити не менше, ніж кількість перетнутих за політ часових поясів, помножену на 10 годин при виконанні польотів у західному напрямку під час повернення в базовий аеропорт або 12 годин при виконанні польотів у східному напрямку під час повернення в базовий аеропорт.

11.6. Якщо члена екіпажу було викликано з резерву, то тривалість мінімального відпочинку повинна визначатися сукупною тривалістю перебування в резерві, часу, затраченого на доставку/переміщення та подальшого виконаного ПРП.

11.7. Вихідні дні

11.7.1. Щотижневий відпочинок (вихідні дні) повинен надаватися члену екіпажу тривалістю не менше як 42 години, включаючи дві місцеві ночі.

11.7.2. За будь-яких можливих обставин і на вимогу члена екіпажу вихідні дні повинні надаватися в домашніх умовах.

Забороніється планування вихідних днів у естафеті, тривалість якої не перевищує 120 годин

11.7.3. Запланований відпочинок може включатися у вихідний день.

11.7.4. Crew members shall:

- 1) not be on duty more than 7 consecutive days between days off, but may be positioned to the usual operating base on the eighth day, provided they are then allocated at least 2 consecutive days off, and
- 2) have 2 consecutive days off in any consecutive 14 days following the previous 2 consecutive days off, and
- 3) have a minimum of 7 days off in any consecutive 4 weeks, and
- 4) have an average of at least 8 days off in each consecutive 4 week period, averaged over 3 such periods.

11.8. Annual leave and additional leave shall be granted to the crew member in accordance with labor legislation of Ukraine currently in force.

12. Unforeseen operational circumstance – Commander’s discretion

12.1. The pilot-in-command, at his/her discretion in consideration of special circumstances that could lead to unforeseen levels of fatigue and after discussion with crew members affected, may reduce an actual flight duty period and/or increase a minimum rest period in order to remove any adverse effect on flight safety.

12.2. An aircraft commander may, at his discretion, and after taking note of the circumstances of other members of the crew, extend an FDP beyond that permitted in Tables A, B, C, D, provided he is satisfied that the flight can be made safely. The extension shall be calculated according to what actually happens, not on what was planned to happen. An extension may not be more than two hours unless the flight crew has been augmented or doubled, in which case the maximum flight duty period may be increased by not more than three hours, except in cases of emergency (a situation which in the judgement of the commander presents a serious risk to the health or safety of crew and passengers, or endangers the lives of others).

12.3. Commander's discretion to extend an FDP may only be exercised once the FDP has commenced. It is prohibited to plan an FDP on the basis of the use of Commander's discretion.

12.4. The operator's scheme shall include guidance to aircraft commanders on the limits within which discretion may be exercised, and shall include specific limits to which a commander may extend the flight duty period.

11.7.4. Член екіпажу повинен:

- 1) не знаходитися на роботі більш, ніж 7 послідовних днів між вихідними, але може бути переміщений у восьмий день в базовий аеропорт, при умові що члену екіпажу потім будуть надані два послідовних вихідних, а також
- 2) мати 2 послідовних вихідних дня протягом 14 послідовних днів, яким передували теж 2 послідовних вихідних дня, а також
- 3) мати як мінімум 7 вихідних днів протягом послідовних 4 тижнів, а також
- 4) мати в середньому 8 вихідних днів в кожному послідовному 4 тижневому періоді, що обчислюється за наслідками трьох таких періодів.

11.8. Щорічна та додаткова відпустки надаються членам екіпажу ПС згідно із законодавством України про працю.

12. Непередбачувані виробничі обставини – свобода дій командира ПС

12.1. Командир, на свій розсуд, беручи до уваги особливі умови, що можуть призвести до непередбачуваних рівнів втоми, після консультації з членами екіпажу може зменшити фактичний польотний робочий період і/або збільшити мінімальний час відпочинку з метою запобігання будь-яким негативним впливам на безпеку польотів.

12.2. Командир ПС, на свій розсуд, після взяття до уваги обставин інших членів екіпажу, може продовжити допустимий ПРП понад величини дозволені в Таблицях А, В, С, D, повністю упевнившись що політ може бути виконаний безпечно. Продовження повинне розраховуватися з урахуванням того, що фактично має місце, а не того що планувалося. Дозволяється продовження не більше 2 годин, а у випадку посиленого або подвійного екіпажу – не більше 3 годин, за винятком аварійних випадків (коли, на думку командира, існує серйозна загроза здоров'ю або безпеці екіпажу та пасажирів, або загроза життю інших осіб).

12.3. Рішення КПС про продовження ПРП може бути зроблено тільки після того, як почався ПРП. Забороняється планувати ПРП з розрахунку на подальше рішення КПС про продовження ПРП.

12.4. Правила експлуатанта повинні включати в Керівництві з виконання польотів вказівки КПС щодо меж, в яких рішення може бути зроблено, і повинні включати граничні величини, на які КПС може подовжувати ПРП.

12.5. An aircraft Commander may, at his discretion, and after taking note of the circumstances of other members of the crew, reduce a rest period by no more than 2 hours but only insofar as the room allocated to the crew member, must be available for occupation for a minimum of 10 hours. The exercise of such discretion shall be considered exceptional and shall not be used to reduce successive rest periods.

12.6. A commander shall not exercise discretion to extend an FDP following a reduced rest period.

12.7. An operator shall ensure that the Commander submits a report to the operator whenever a FDP is increased by his/her discretion or when a rest period is reduced in actual operation.

13. Absolute Limits on Flying Hours

13.1. An operator shall ensure that the total block times of the flights on which an individual crew member is assigned as an operating crew member does not exceed:

- a) 900 block hours in a calendar year; and
 - b) 90 block hours in any 28 consecutive days.
- Upon agreement with authorized labor representatives total block time limit may be increased up to 100 block hours in any 28 consecutive days.

Note: Flying hours include all flying as crew except private flying in aircraft not exceeding 1600 kg. maximum take-off mass.

12.5. КПС, на його розсуд, після взяття до уваги обставин інших членів екіпажу, може скоротити період відпочинку не більш, ніж на 2 години, але тільки за умови, що кімната, надана члену екіпажу для відпочинку, повинна бути в його розпорядженні не менше ніж 10 годин. Ухвалення даного рішення повинне розглядатися як виняткове і не повинне використовуватися, щоб зменшити подальші періоди відпочинку.

12.6. КПС не повинен ухвалювати рішення про продовження ПРП, якщо роботі передував скорочений відпочинок.

12.7. Експлуатант повинен забезпечити, щоб командир надавав експлуатантові письмове повідомлення, коли ПРП було продовжено на його розсуд або коли час відпочинку було скорочено.

13. Абсолютні обмеження польотного часу

13.1. Експлуатант повинен забезпечити, щоб сумарна величина польотного часу, протягом якого член екіпажу працює як діючий член екіпажу, не перевищувала:

- a) 900 годин протягом будь-яких послідовних 12 місяців
- б) 90 годин протягом будь-яких послідовних 28 днів. За згодою уповноваженого представника трудового колективу дозволяється, щоб сумарна величина польотного часу не перевищувала 100 годин протягом будь-яких послідовних 28 днів.

Примітка: Наліт включає всі польоти у якості члена екіпажу за винятком приватних польотів на літаках із злітною масою до 1600 кг.

14. Limitations and calculation of cumulative duty hours

14.1. Duty includes, but is not limited to:

- Flight duty period which, encompasses:
 - positioning;
 - pre-flight preparation including any waiting time spent during a delayed departure when the crew member had left his/her place of rest and and suitable accommodation for crew rest has not been provided by the operator;
 - conduct of the flight (block time);
 - turnaround times
 - post-flight actions;
 - time period spend on standby if immediately followed by a call for flight (refer to para 6.6);
 - time spent by other activities accomplished on a request of the operator when a flight immediately follows these activities without intervening rest period;
- time period spend on standby (refer to para 6.6);
- time of a split duty period including break;
- time spent on debriefing, training given or received (classroom, flight simulator or aeroplane);
- time spent on examinations by an Aeromedical Examiner to evaluate crew member's medical fitness;
- time spent on other duties accomplished on a request of the operator.

14.2. The maximum duty hours for flight crew shall not exceed:

- a) 55 hours in any 7 consecutive days;
- b) 90 hours in any 14 consecutive days;
- c) 160 hours in any 28 consecutive days.

15. Limits on helicopter flying, aerial work operations, and aerodrome flight training

14. Обмеження та підрахунок сукупного робочого часу

14.1. Робочий час включає, але не обмежується наступним:

- Польотний робочий період, який в свою чергу, включає:
 - час переміщення;
 - передпольотна підготовка, включаючи – у разі затримки – час очікування вильоту після покидання екіпажем місця відпочинку в разі ненадання комфортних умов мешкання;
 - польотний час (Block Time);
 - час стоянки в транзитному аеропорті;
 - час післяпольотної роботи;
 - час перебування у резерві з наступним викликом для виконання польоту (див п.6.6);
 - час, витрачений на виконання інших обов'язків за завданням експлуатанта, якщо такі обов'язки безпосередньо передують виконанню польоту без втручання в період відпочинку;
- час перебування в резерві (див п.6.6);
- тривалість складового робочого часу, включаючи перерву;
- час, який витрачає член екіпажу на аналіз польотів, надання або отримання учбово-тренажерної підготовки;
- проходження медичного огляду;
- виконання інших обов'язків за завданням експлуатанта.

14.2. Максимальний робочий час для члена льотного екіпажу не повинен перевищувати:

- a) 55 годин протягом будь-яких послідовних 7 днів;
- b) 90 годин протягом будь-яких послідовних 14 днів;
- в) 160 годин протягом будь-яких послідовних 28 днів.

15. Обмеження щодо польотів на вертольотах, польотів під час виконання авіаційних робіт та учбово-тренувальних польотів

Table D. Maximum FDP – Helicopters and aerial work operations

Таблиця D. Максимальний ПРП – польоти на вертольотах та виконання авіаційних робіт

Local time of start	SINGLE PILOT/ОДИН ПІЛОТ		TWO PILOTS/ДВА ПІЛОТИ	
	Max. Length of FDP (Hours) / Макс. величина ПРП, годин	Max. Flying Time (Hours) / Макс. польотний час, годин	Max. Length of FDP (Hours) / Макс. величина ПРП, годин	Max. Flying Time (Hours) / Макс. польотний час, годин
0600-0659	9	6	10	7
0700-0759	10	7	11	8
0800-1359	10	7	12	8
1400-2159	9	6	10	7
2200-0559	8	5	9	6

15.1. Crew flying repetitive short sectors at an average rate of 10 or more landings per hour, shall have a break of at least 30 minutes away from the helicopter within any continuous period of 3 hours.

15.2. When carrying out specific aerial works maximum length of FDP shall not exceed:

- a) 6 hours when conducting external load carrying;
- b) 7 hours for aero-visual, survey, search-and-rescue flights and operations between offshore installations.

15.3. When dealing with chemical substances, allowed FDP length shall be specified by operator and approved by civil aviation authority of Ukraine.

15.4. When aerodrome training flights are conducted then maximum allowed FDP length shall not exceed 6 hours.

16. Rules Relating to Cabin Crew members

16.1. The limitations which shall be applied to cabin crew are those applicable to flight crew members contained in paragraphs 5 to 15, but with the following differences:

- a) For cabin crew being assigned to a flight or series of flights, the FDP of the cabin crew may be extended by the difference in rostered reporting time between cabin crew and flight crew, as long as the difference does not exceed one hour;
- b) Cabin crew, when necessary, shall be augmented in such a way that allows each cabin crew member to have an in flight rest in accordance with the requirements of Chapter 9.

15.1. Член екіпажу, що виконує польоти, пов'язані з повторюваними короткими секторами з середньою частотою 10 або більше посадок за годину, повинен мати перерву тривалістю щонайменше 30 хвилин поза ПС в межах кожного безперервного 3-годинного періоду.

15.2. При виконанні окремих видів авіаційних робіт максимально допустима тривалість ПРП не може перевищувати:

- a) 6 годин при перевезенні вантажів на зовнішній підвісці;
- б) 7 годин при виконанні аеровізуальних, знімальних, пошукових, аварійно-рятувальних робіт, польоти на морські (плавучі) платформи;

15.3. Під час роботи з хімічними препаратами допустима тривалість ПРП має бути встановлена експлуатантом та погоджена з органом державного регулювання діяльності авіації України.

15.4. Під час виконання учбових або тренувальних польотів в аеродромних умовах добова тривалість польотного часу екіпажу ПС не повинна перевищувати 6 годин.

16. Особливості, що стосуються кабінного екіпажу

16.1. Обмеження, що застосовуються до членів екіпажу пасажирської кабіни, є такими ж, як і для членів льотного екіпажу, що наведені у пп.5-15, але з наступними відмінностями:

- a) ПРП члена екіпажу пасажирської кабіни може бути продовжено на величину різниці між часом початку роботи кабінного та льотного екіпажу, що визначається відповідними технологічними графіками роботи, але не більше, ніж на 1 годину;
- б) Кількість членів екіпажу пасажирської кабіни, які входять до складу посиленого екіпажу ПС, повинна бути збільшена таким чином, щоб забезпечити відпочинок кожного з них у польоті у відповідності до вимог розділу 9.

17. Records to be maintained

17.1. Records for the flight, duty and rest periods of all staff shall be kept for a period of at least 12 months from the date of the last relevant entry.

These records shall include:

- a) For each crew member:
 - i. The beginning, end and duration of each duty or FDP, and function performed during the period;
 - ii. Duration of each rest period prior to a FDP or standby duty period;
 - iii. Dates of days off;
 - iv. Weekly totals of duty
- b) Additionally, operator shall keep record of all aircraft commander's discretion reports of extended FDPs and reduced rest.

17. Збереження документації

17.1. Документація що відображає інформацію про періоди робочого часу і часу відпочинку всього персоналу повинна зберігатися як мінімум на протязі 12 місяців з моменту внесення останнього запису. Ця документація повинна відображати:

- a) Для кожного члена екіпажу:
 - i. Початок, кінець і тривалість кожної роботи або ПРП, а також виконувані функції протягом цього періоду;
 - ii. Тривалість кожного періоду відпочинку, що передує ПРП або резерву;
 - iii. Дати вихідних днів;
 - iv. Сукупний робочий час за тиждень.
- б) Додатково, експлуатант повинен вести облік випадків продовження ПРП і скорочення часу відпочинку у непередбачуваних виробничих обставинах.