



תחום בטיחות טיסה

לכבוד: _____

הנדון: התייחסות רת"א לדוח 52-14 : גישת מטוס נוסעים לנחיתה עם גלגלים מעלה

נספח א'- התייחסות רת"א להמלצות שניתנו למפעיל האווירי

1. רקע:

א. מטוס נוסעים ישראלי מדגם B 737 – 800 הפסיק את הגישה לנחיתה בש"ת לוטון באנגליה עקב התרעה של מערכת מצב גלגלים על כך שהגלגלים לא הורדו.

ב. במהלך הגישה עקב התלבטות הצוות לגבי המשך הגישה לנחיתה הוא הפסיק את תהליך ההכנה לנחיתה.

ג. המטוס הלך סביב ולאחר המתנה קצרה ושיפור בתנאי הראות נחת בשלום.

2. התייחסות מנהל רת"א להמלצה:

המלצה 4.1 – " לעדכן את תקנות הטיס המתייחסות לסוגיות של שעות העסקה ומנוחה, או לתחום העייפות, באופן המתחשב באופי הפעלת המטוסים כיום ובעתיד הקרוב, תוך אימוץ תקנות שנקבעו ע"י האמריקאים, האירופאיים ואחרים, על סמך מחקרים וניסיון. הערה: ככל הידוע נושא זה נמצא על שולחנה של רת"א."

ההמלצה מיותרת מכיוון שהיא מטופלת כבר זמן רב.

התייחסות רת"א:

ראשית לעניין התקנות-

אלה תולדות הטיפול של רת"א בהחלפת תקנות הטיס (מגבלות זמן טיסה בשירותי תעופה), התשל"א – 1971:



- אחד הממצאים בביקורת IASA שערך ה- FAA בישראל בשנת 2008 נגע לכך שתקנות הטיס הישראליות לא כוללות מגבלות זמן תפקיד טיסתי וזמן טיסה לדיילים " The regulations do not include limitations on flight time and flight duty time for cabin attendants. Annex 6, Part I, para 12.5". לפיכך נדרשנו לצורך בתיקון תקנות אלה במהלך התהליך של חזרה לקטגוריה 1.
- בדצמבר 2011 תוקנו הסטנדרטים הנוגעים למגבלות זמן טיסה, זמן תפקיד טיסתי, זמן תפקיד דרישות מנוחה ובפרט הוכנס הנושא של תכנית לניהול סיכוני עייפות (FRMS).
- בעקבות שינוי זה, החליטה רת"א, בעצה אחת עם צוות ה- FAA שליווה את תהליך החזרה לקטגוריה 1, כי נמתין לגיבוש תקנות מתקדמות יותר בנושא ניהול עייפות על ידי ה- FAA ועל ידי EASA, ורק לאחר מכן נפנה להחלפה / תיקון של תקנות הטיס הישראליות:
 - o חלק 117 לפ.א.ר פורסם בינואר 2012 ונכנס לתוקף בינואר 2014.
 - o תת חלק FTL לנספח III, לתקנת EU-OPS פורסם ביום 31.1.2014 וייכנס לתוקף ביום 18.2.2016.
- במאמר מוסגר נעיר כי במסגרת בהסכם השמיים הפתוחים עם אירופה, חלק מהדרישות להתאמה רגולטורית אליהם הסכימה ממשלת ישראל הן עם הנחיית מועצה EEC/2000/79 מ-27 בנובמבר 2000 בנוגע להסכם האירופי בדבר ארגון זמן העבודה של עובדים ניידים בתעופה האזרחית שנעשה ע"י איגוד המובילים האוויריים האירופיים (AEA), הפדרציה האירופית של עובדי התחבורה (ETF), התאחדות תא הטייס האירופית (ECA), איגוד המובילים האוויריים באזורים האירופיים (ERA) ואיגוד המובילים האוויריים הבינלאומי (IACA) (Council Directive 2000/79/EEC of 27 November 2000 concerning the European agreement on the organization of working time of mobile workers in civil aviation concluded by the Association of European Airlines (AEA), the European Transport Workers' Federation (ETF), the European Cockpit Association (ECA), the European Regions Airline Association (ERA) and the International Air Carrier Association (IACA)) שמסדירה חלק מנושאים אלה.
- בדיון תיעדוף חקיקה מיום 23.12.2013 החליט מנהל רת"א על תיעדוף הטיפול בתקנות הטיס (מגבלות זמן טיסה בשירותי תעופה) בקבוצה א' (תיעדוף לטיפול) תוך הנחיה לקדם זאת במתווה של אימוץ תקינה זרה בשנת 2014.
- ב- 7.5.2014 הודיעה רת"א לציבור בעלי העניין על כוונתה להחליף את תקנות הטיס האמורות באמצעות תקינה זרה – התקינה האמריקנית או האירופית. בימים אלה (ממש בשבוע זה) סיימנו לקבל את עמדות הגופים שהיו מעורבים בתהליך באופן פעיל.



הכוונה היא שלאחר מכן ולאחר קיום דיון עם ציבור בעלי העניין, תתקבל החלטה, בקונצנזוס רחב ככל האפשר, לגבי התקינה הזרה שתאומץ.

שנית לעניין מעורבות החוקר הראשי-

יובהר כי לבקשת משרד החוקר הראשי, כל החומר בנושא הועבר אליו עוד ביום 28.7.14, ומח"ר מנוי ברשימת התפוצה של תקנות אלה.

לפיכך כאשר ידוע, כולל לחוקר הראשי, שנושא בטיחותי כבר נמצא בשלבי טיפול מתקדמים, שהוא חובה, וששלבבים הבאים אין מקום ויכולת להיחפז, לא ברורה התכלית של מתן ההמלצה, ובוודאי לא הצבת מועד ביצוע "בהקדם".

בברכה,

אלון **שלו**
מנהל תחום בטיחות טיסה

העתק: רשימת תפוצה
אתר רת"א- בטיחות



נספח א'- התייחסות רת"א להמלצות שניתנו למפעיל האווירי

להמלצה 4.2 - מאחר והמפעילים פועלים כל הזמן לפי כללי מכשירים הרי שהנהלים מכסים כבר היום את שנכתב בהמלצה. לסמן את שאינו מתחייב בכללי ראייה נראה מיותר.

להמלצה 4.3 - הנוהל קיים כבר בחברה אחת ומופיע בסע"מ המתוכנן של חברה אחרת, כך שההמלצה כבר מיושמת.

להמלצה 4.4 – לא מוכרת הגדרה ל"טיסה קשה" גם לא בתקנות זרות. נושא האיוש הוא בתחום המומחיות של המפעילים ובפועל הם מאיישים טיסות הקרובות למגבלת הזמן בצוותים מוגברים.

להמלצה 4.5 - האישור שניתן למפעיל לפעול בקטגוריות השונות ניתן לאחר בדיקה שנהלי המפעיל כפי שאושרו מתאימים למגבלת התפעול במדינה המגבילה ביותר ולא להפך, אם לצוות היה חסר מידע או שכשל בישומו ההמלצה צריכה לעסוק בהדרכה ובחינה.

להמלצה 4.6 – בסע"מ יש מקום להמלצות וקווים מנחים בלבד.

להמלצה 4.7 - הדרישה מופיעה בתקנות ובנהלי המפעיל ולכן היא מיותרת, מה גם שברוב המקרים יש הקפדה על ביצועה. אם צוות זה חרג מהנורמה יש מקום להעיר לו על כך ולא להפוך את הפרט לכלל.

להמלצה 4.8 - האחריות על מידת הכשירות לבצע טיסה נתונה בידיו של הטייס בלבד ואין מקום לחלוק בה עם גוף אחר (הצבת צוותים), אם יש סיכוי לשמץ היסוס בהחלטה בזמן אמיתי על שינוי במצב הכשירות של איש צוות, היסוס שעלול להביא להמשך פעילות כשאינו כשיר עלינו למנוע זאת.

