

**הצעת תקנות הטיס (מגבלות זמן טיסה בשירותי תעופה) (תיקון), התשע"ה -**

**2015**

**תיקון מקביל לתיקון תקנות ההפעלה - ניהול עייפות אנשי צוות המועסקים על ידי בעל רישיון הפעלה אווירית לפי הפרק השלושה-עשר לתקנות ההפעלה**

## **דברי הסבר**

### **כללי**

תקנות הטיס (מגבלות זמן טיסה בשירותי תעופה), התשל"א – 1971 (להלן – "תקנות מגבלות זמן טיסה") קובעות הסדר להפחתת סיכוני בטיחות בשל עייפות צוותי אוויר בטיסות מסחריות, ולשם כך מחילות מגבלות לעניין זמן טיסה וזמן תפקיד לגבי אנשי צוות אוויר המועסקים בטיסות מסחריות, וכן דרישות לעניין מנוחה וחופשה שעל המפעיל האווירי לתת להם.

תקנות מגבלות זמן טיסה הן מיושנות ואינן עומדות בסטנדרטים הבינ"ל הקובעים בחלק הראשון לנספח 6 לאמנת שיקגו לעניין זה. כתוצאה מכך, רת"א מקדמת תיקון לתקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי וטיסה), התשמ"ב – 1981 (להלן – "תקנות ההפעלה") שעניינו החלת הסדר חדש לגבי ניהול עייפות אנשי צוות אוויר המועסקים על ידי בעל רישיון הפעלה אווירית לפי הפרק השלושה עשר.

ההסדר החדש יחיל את הוראות חלק 117 לפ.א.ר לגבי צוותי אוויר, ואת תקנה 121.467 לפ.א.ר לגבי דיילים, באמצעות הוספת סימן י"ד-1 לפרק השלושה עשר.

במקביל, תקנות מגבלות זמן טיסה ימשיכו לחול לגבי צוותי אוויר המועסקים על ידי מפעיל אווירי מסחרי שאינו בעל רישיון לפי הפרק השלושה עשר לתקנות ההפעלה - כלומר, מפעילים אוויריים מסחריים שהם בעלי רישיון הפעלה אווירית לפי הפרקים האחד-עשר והשנים-עשר לתקנות ההפעלה.

### **הוספת תקנה 9א בתקנות מגבלות זמן טיסה בשירותי תעופה**

מאחר שמוצע כי תקנות מגבלות זמן טיסה הקיימות ימשיכו לחול בהקשר של הפעלות מסחריות שאינן מתבצעות על ידי מחזיק רישיון לפי הפרק השלושה-עשר לתקנות ההפעלה, אך לא יחולו עוד בהקשר של מחזיק רישיון לפי הפרק השלושה עשר, מוצע לסייג את תחולתן בהתאם לכך.

יחד עם זאת, בהסכם השמיים הפתוחים שנחתם בין ישראל לבין האיחוד האירופי ומדינות האיחוד בשנת 2012, בסעיף 20 להסכם שכותרתו "היבטים חברתיים" נקבעה התחייבות להתאמה רגולטורית לחלק מהוראות הנחיית המועצה האירופית 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).

במסגרת זו התחייבה ישראל כי:

- אנשי צוות אוויר בתעופה אזרחית זכאים לחופשה שנתית בתשלום של ארבעה שבועות לפחות, בהתאם לתנאים לזכאות, ולהענקה, של חופשה כאמור, המפורטים בחקיקה הלאומית ו/או בנוהג.

- אנשי צוות קבינה בתעופה אזרחית זכאים לחופשה שנתית בתשלום בהתאם לחקיקה בת החלה של הצד המתקשר.

לעניין צוות האוויר, התחייבות ישראל ניתנה בהתבסס על תקנה 5(א)(1)(ב) לתקנות מגבלות זמן טיסה, הקובעת את חובתו של מפעיל אווירי להעניק לאיש צוות אוויר שהוא מעסיק חופשה שנתית של 30 יום בשנה, מהם לפחות 10 ימים רצופים.

חלק 117 לפ.א.ר שמוצע להחילו בהקשר של צוותי אוויר המועסקים מטעמו של מחזיק רישיון לפי הפרק השלושה-עשר לתקנות ההפעלה אינו כולל הוראות בדבר חופשה שנתית.

לפיכך, במטרה כי סיוג תחולתן של תקנות מגבלות זמן טיסה הקיימות בהקשר של מפעיל אווירי המפעיל מטוסים לפי הפרק השלושה-עשר לתקנות ההפעלה, לא תפחית מעמידת ישראל בהתחייבויותיה לפי הסכם השמיים הפתוחים כפי שהייתה ביום החתימה על ההסכם, מוצע לקבוע כי תקנה 5(א)(1)(ב) לתקנות מגבלות זמן טיסה תמשיך לחול בהקשר של הפעלת מטוסים לפי הפרק השלושה-עשר לתקנות ההפעלה.

### **תחילה**

מוצעת הוראת תחילה מקבילה לתיקון המוצע לתקנות ההפעלה (ביום הראשון לחודש החל שנתיים מיום פרסום התיקון לתקנות ההפעלה), שכן תיקון זה הוא תיקון נלווה ומשלים לתיקון לתקנות ההפעלה.