

חלק 117 לפ.א.ר ותקנה 121.467 לפ.א.ר – התאמות נדרשות לשם אימוץ בחקיקה הישראלית

חלק א' – חלק 117 לפ.א.ר

התאמה נדרשת				פ.א.ר	כותרת
<p>מוצע להחיל את חלק 117 לפ.א.ר בהקשר של הצבת אנשי צוות אוויר על ידי מפעיל אווירי הפועל לפי הפרק- השלושה עשר לתקנות ההפעלה, הן לגבי טיסות נוסעים והן לגבי טיסות מטען (בניגוד לחלק 117 לפ.א.ר שהוחל בהקשר של טיסות נוסעים בלבד) .</p> <p>מוצע כי תחולת ההסדר תקבע במסגרת תקנה 465 בפרק השלושה-עשר לתקנות ההפעלה לגבי הפעלת מטוס לפי פרק זה.</p> <p>בנוסף, בהתאם לתקנה 117.1(b) ו- (c), מוצע כי ההסדר יחול לגבי הפעלת מטוס לפי הפרק השמיני לתקנות ההפעלה, אם הפעלה זו מהווה קטע טיסה מתוך מספר קטעי טיסה באותה טיסה שחלקם מבוצע לפי הפרק השלושה עשר (למשל, כאשר אותו איש צוות אוויר מבצע טיסת העברה ומייד לאחריה טסה מסחרית).</p> <p>מאחר שמוצעת הוראת תחולה מפורשת בתקנה 465ב, מוצע שלא להחיל את תקנה 117.1 הקובעת את תחולתו של חלק 117 לפ.א.ר ביחס למפעילים אוויריים אמריקניים.</p>				117.1	applicability
<p>1.1 ברישה לפ.א.ר 117.3 נקבע כי ההגדרות הנתונות בחלק זה הן בנוסף להגדרות הרלבנטיות מתוך פ.א.ר 110.2 ופ.א.ר 110.2.</p> <p>ההגדרות הרלבנטיות מתוך פ.א.ר 1.1 הן למונחים אלה: "duty period", "flight crew member", "flight time", "night", "Operate, with respect to aircraft", ו-"pilot in command".</p> <p>מתוך מונחים אלה מוצע כי "איש צוות אוויר", "זמן טיסה", "הפעלה" לעניין כלי טיס, ו-"טייס מפקד" יהיו כהגדרתם בתקנות ההפעלה או בחוק הטיס, שהן הגדרות התואמות את התקינה הבינ"ל ודומות מאוד לאלה הקבועות בפ.א.ר, לפי הניתוח הבא:</p>				117.3	definitions
ההצעה	היכן רלבנטי	ההגדרה בחוק הטיס / תקנות ההפעלה	ההגדרה בפ.א.ר 1.1	המונח באנגלית / עברית	
הגדרת duty period בפ.א.ר 1.1 תחול בהקשר חלק 117. ¹	בחלק 117, נכלל בהגדרות: Airport/standby -	אין הגדרה למונח זה בחוק הטיס או בתקנות הטיס	A period which starts when a flight or cabin crew member is required by an	Duty period זמן תפקיד	

¹ לעניין תקנה 121.467 תחול הגדרת מונח זה הנתונה באותה תקנה.

	reserve - Home base - Reserve availability period		operator to report for or to commence a duty and ends when that person is free from all duties			
מוצע להחיל את הגדרת "איש צוות אוויר" בתקנות ההפעלה. כרגע אין הבדל מעשי, ולשם קוהרנטיות בחקיקה עדיפה ההגדרה "העברית". ההבדל יכול להיות אם בעתיד יהיה תפקיד נוסף של עובד טיס בתא הטייס, ואז התקנות יחולו עליו אוטומטית גם אם הפ.א.ר. לא יחול לגביו. מאחר שכרגע אין לכך צפי, ניתן לכך משקל נמוך	בכל חלק 117	איש צוות המחזיק ברישיון עובד טיס תקף והממלא תפקיד מבצעי הדרוש להפעלת כלי טיס בזמן הטיסה; (הגדרה בתקנות ההפעלה)	A pilot, flight engineer, or flight navigator assigned to duty in an aircraft during flight time	Flight crew member איש צוות אוויר		
מוצע להחיל את הגדרת "זמן טיסה" בתקנות ההפעלה. המונח "pilot time" בתחילת ההגדרה בפ.א.ר. 1.1 אינו ברור. כ"כ ההגדרה בתקנות ההפעלה מהווה תרגום מדויק יותר של ההגדרה בני 6(1): Flight time — aeroplanes. The total time from the moment	בחלק 117, בתקנות 117.11, 117.23, 117.29 ותוספת A	לעניין מטוס – פרק הזמן מהרגע שבו המטוס נע לראשונה לשם המראה ועד לעצירתו הסופית בסוף הטיסה; (הגדרה בתקנות ההפעלה)	Pilot time that commences when an aircraft moves under its own power for the purpose of flight and ends when the aircraft comes to rest after landing	Flight time זמן טיסה		

<p>an aeroplane first moves for the purpose of taking off until the moment it finally comes to rest at the end of the flight</p>					
<p>מאחר שהשימוש במונח הוא בהקשר של משמרות לילה החודרות לחלון השפל היממתי (שמוגדר בפ.א.ר 117) הרי שספק אם יהיה צורך בכלל להזקק להגדרה. בכל מקרה מוצע להחיל את ההגדרה בפ.א.ר 1.1 הכוללת את הרכיב של converted to local " " time</p>	<p>בחלק 117, בתקנה 117.27</p>	<p>חלק היממה מגמר דמדומי הערב (evening civil twilight) עד תחילת דמדומי הבוקר (morning civil twilight) כמפורסם בטבלאות זריחה-שקיעה שבפמ"ת; (הגדרה בתקנות ההפעלה)</p>	<p>the time between the end of evening civil twilight and the beginning of morning civil twilight, as published in the Air Almanac, converted to local time</p>	<p>Night לילה</p>	
<p>השימוש במונח operate בהקשר של חלק 117 הוא בליבת ההפעלה ולא נראה כי צפויות מחלוקות פרשניות לגבי מונח זה. בכל מקרה מוצע להחיל את ההגדרה בחוק הטיס – שהיא דומה במהותה, אך ללא הרכיב של שימוש לא חוקי וללא ההפנייה לפ.א.ר 91.13 שמהותה</p>	<p>בכל חלק 117</p>	<p>שימוש בכלי טיס למטרת טיסה או הטסה של כלי טיס, ובכלל זה גרימה או הרשאה לשימוש כאמור; (הגדרה בחוק הטיס)</p>	<p>use, cause to use or authorize to use aircraft, for the purpose (except as provided in §91.13 of this chapter) of air navigation including the piloting of aircraft, with or without the right of legal control</p>	<p>"Operate", with respect to aircraft "הפעלה", לענין כלי טיס</p>	

אינה ברורה			(as owner, lessee, or otherwise)			
מאחר שהשאלה מי הטייס המפקד של הטיסה מוכרעת על ידי דיני הטיס הישראליים, למשל - יש לראות בטייס המפקד לצורך חלק 117 גם אם מונה לאותה טיסה אדם שאין לו כל ההסמכות הנדרשות – עדיף להחיל את ההגדרה בחוק	בחלק 117, בתקנות 117.19 ו- 117.29 - הרשאת הטייס המפקד ומחזיק הרישיון להאריך זמן תפקיד טיסתי בשל נסיבות מבצעיות בלתי צפויות ובמקרים חריגים	הטייס, ובכלל זה מי שמטיס כלי טיס בלתי מאויש, המפקד על הטיסה והאחראי לניהולה הבטוח, שמונה לכך על ידי המפעיל האווירי של כלי הטיס; (הגדרה בחוק הטיס)	the person who: (1) Has final authority and responsibility for the operation and safety of the flight; (2) Has been designated as pilot in command before or during the flight; and (3) Holds the appropriate category, class, and type rating, if appropriate, for the conduct of the flight.	Pilot in command טייס מפקד		
ההגדרות מתוך פ.א.ר 110.2 רלבנטיות לפ.א.ר 117.1 (תחולה), ולהגדרת "Certificate holder" (בשל ההפנייה לחלק 119 לפ.א.ר). מאחר שמוצע לא להחיל את תקנה 117.1 ומוצע להתאים את הגדרת Certificate holder כך שתבוטל הפנייה לחלק 119 לפ.א.ר הרי שההגדרות בפ.א.ר 110.2 אינן רלבנטיות לחלק 117 כפי שמוצע לאמצו, ואין משמעות לרישה בהקשר זה.						
				לא נדרשת התאמה	Acclimated	
				לא נדרשת התאמה	Airport/standby	
				לא נדרשת התאמה	Augmented flightcrew	
				לא נדרשת התאמה	Calendar day	
				במקום ההפניה לפ.א.ר 119 יש להפנות לרישיון הפעלה אווירית לפי תקנות ההפעלה	Certificate holder	
				לא נדרשת התאמה	Deadhead	
				לא נדרשת התאמה	Duty	
				לא נדרשת התאמה	Fatigue	

לא נדרשת התאמה	Fatigue risk management system (FRMS)	
לא נדרשת התאמה	Fit for duty	
לא נדרשת התאמה	Flight duty period (FDP)	
לא נדרשת התאמה	Home base	
הגדרת מונח זה מבוססת על שיטת הצבת הצוותים הנהוגה בארה"ב, לפיה מתקיימת הפרדה בין הקצאת זמן תפקיד טיסתי להקצאת כונוניות: חלק מהטייסים (על פי רוב, הוותיקים יותר) מקבלים תכנית חודשית של טיסות בלבד (והם נקראים lineholder), וחלק מהטייסים מקבלים תכנית חודשית של כונוניות בלבד. הפרדה זו אינה מתקיימת בחברות הפועלות לפי הפרק השלושה-עשר לתקנות ההפעלה, בהן הטייסים מקבלים תכנית מעורבת לטיסות וכונוניות. השימוש היחיד במונח זה נעשה בטבלה B (המגדירה מגבלות זמן תפקיד טיסתי בצוות לא מוגבר). מגבלות אלה חלות ביחס לטייסים שמוצבים לטיסות בפועל (גם אם מראש הוקצו להם כונוניות בלבד). לפיכך, מוצע לקבוע כי ההגדרה לא חלה, ובטבלה B, במקום "lineholder" יבוא "איש צוות אוויר", כך שיהיה ברור כי המגבלות בטבלה חלות ביחס לכל איש צוות אוויר	Lineholder	
לא נדרשת התאמה	Long-call reserve	
לא נדרשת התאמה	Physiological night's rest	
לא נדרשת התאמה	Report time	
לא נדרשת התאמה	Reserve availability period	
אף הגדרת מונח זה מבוססת על שיטת הצבת הצוותים הנהוגה בארה"ב, לפיה מתקיימת הפרדה בין הקצאת זמן תפקיד טיסתי להקצאת כונוניות: חלק מהטייסים (על פי רוב, הוותיקים יותר) מקבלים תכנית חודשית של טיסות בלבד (והם נקראים lineholder), וחלק מהטייסים מקבלים תכנית חודשית של כונוניות בלבד. כאמור, הפרדה זו אינה מתקיימת בישראל שבה הטייסים מקבלים תכנית מעורבת לטיסות וכונוניות. השימוש היחיד במונח זה נעשה בתקנה 117.21(e) (המסדירה את נושא הכונוניות, וקובעת באיזה תנאי ניתן להעביר איש צוות אוויר מכונונות ארוכות טווח לכונונות קצרות טווח). לפיכך, מוצע לקבוע כי ההגדרה לא חלה, ובתקנה 117.21(e), במקום "Reserve flightcrew member" יבוא "איש צוות אוויר", כך שיהיה ברור כי הוראה זו חלה ביחס לכל איש צוות אוויר	Reserve flightcrew member	
לא נדרשת התאמה	Rest facility	
לא נדרשת התאמה	Rest period	
לא נדרשת התאמה	Scheduled	
לא נדרשת התאמה	Short-call reserve	

	לא נדרשת התאמה	Split duty	
	לא נדרשת התאמה	Suitable accommodation	
	לא נדרשת התאמה	Theater	
	לא נדרשת התאמה	Unforeseen operational circumstance	
	לא נדרשת התאמה	Window of circadian low	
	לא נדרשת התאמה	Fitness for duty	117.5
		Fatigue risk management system	117.7
<p>כללית, לפי סטנדרט 4.10 לני 6(1), כל מדינה חברה נדרשת לקבוע תקנות מרשמייות הכוללות מגבלות זמני טיסה ודרישות מנוחה בערכי מקסימום ומינימום מוגדרים ומחייבים (prescriptive FTL regulations); תקנות אלה צריכות להיות מבוססות על עקרונות וידע מדעיים, ותפקידן להבטיח כי אנשי הצוות מתפקדים ברמה הולמת של ערנות.</p> <p>מערכת לניהול סיכוני עייפות (FRMS) יכולה לבוא כנדבך נוסף, אופציונאלי (לא חובה) על התקנות המרשמייות, ולאפשר ניהול יעיל יותר של העייפות ובלבד שתושג רמת בטיחות שווה או גבוהה מזו המושגת על ידי התקנות המרשמייות (ראו סטנדרט 4.10.4).</p> <p>כלומר, תנאי לניהול העייפות באמצעות ה- FRMS במקום באמצעות התקנות המרשמייות, הוא צבירת ניסיון ואיסוף נתונים תפעוליים לניהול העייפות על בסיס התקנות המרשמייות, על מנת לבחון האם וכיצד ניתן להגיע לתוצאות משופרות באמצעות FRMS. בשל התכנים המקצועיים המורכבים מדובר במערכת מורכבת לפיתוח ולמעקב. בעולם, FRMS נמצאת בראשית דרכה ומיושמת במספר קטן יחסית של מדינות.</p> <p>המלצה נוספת של ICAO היא כי ה- FRMS יאומץ כחלק מ- SMS של המפעיל האווירי. ישראל נמצאת כרגע בשלב ראשוני של אימוץ תקנות מרשמייות חדשות, שהן שונות מאוד מאלה הנהוגות היום; לצד זאת, קבלה של תהליכי ה- SMS של המפעילים אוויריים הפועלים לפי הפרק השלושה-עשר לתקנות ההפעלה ופיקוח על תהליכים אלה נמצאים בתחילת הדרך.</p> <p>לפי הנחיות ICAO, יישום והטמעה של FRMS מחייב, בין השאר:</p> <ul style="list-style-type: none"> - פיתוח הכשרה ייחודית (ידע, מיומנות, ניסיון) בנושא עייפות, לכוח האדם שיפקח על FRMS, ובכלל זה פיתוח תכניות הדרכה מבוססות מיומנות, בכדי לוודא שכוח האדם מעורה בדקויות של FRMS בהיבט המבצעי, בעיקר במדיניות בהן טרם הוטמע ה- SMS בצורה מעמיקה. - פיתוח נהלים לאישור ופיקוח על FRMS על ידי רת"א, וכן פיתוח הנחיות מקיפות למפעילים האוויריים, כדי שיבינו את התהליך הרגולטורי לאישור FRMS, לוח זמנים (משך הזמן לאישור), אופן 			

<p>בדיקת התוכנית, עלויות וכו'.</p> <ul style="list-style-type: none"> - זמינות של מדענים בנושא עייפות לתמיכה בנושאים המקצועיים של FRMS כגון מגבלות הכלים השונים (דוגמא, מודל ביו-מתמטי). זמינות מוגבלת של מומחי עייפות עלולה להאריך את משך הזמן הנדרש לפתח הנחיות ונהלים בנושא ולהכשרת צוות מפקחים, באופן שיגביל את מספר יישומי ה-FRMS שבהם המדינה יכולה לטפל במקביל. - הערכת תרומת העייפות כגורם בחקירת תאונות ותקריות. - מנגנון לאיסוף ובדיקה של נתוני עייפות מהמפעילים האוויריים, ביצוע טיסות פיקוח, פגישות עם אנשי מפתח בתכנית ה-FRMS, מעבר על תוצאות פיקוחים קודמים בכדי לנטר לאורך זמן את ביצועי המערכת; - הקמה ושמירה של מסדי נתונים המזהים את סוג ניהול העייפות של כל מפעיל אווירי; - מנגנון להתעדכנות, באופן שוטף, במידע מקצועי חדש בנושא מדע העייפות; <p>בשל חוסר בשלות של המערכת בישראל בכללותה בכל הנוגע ל-FTL, מוצע בשלב זה, לא לאמץ את התקנה המאפשרת למפעיל האווירי לנהל את ניהולה עייפות באמצעות FRMS במקום באמצעות ציות לתקנות המרשמיות.</p>		
<p>התאמה טכנית - במקום "the Administrator", צ"ל מנהל רת"א. התאמה זו בוצעה במסגרת הגדרת "פ.א.ר". בתקנה 1 לתקנות ההפעלה.</p>	<p>Fatigue education and awareness training program</p>	<p>117.9</p>
<p>(c) - התאמה טכנית - במקום "the Administrator", צ"ל מנהל רת"א. התאמה זו בוצעה במסגרת הגדרת "פ.א.ר" בתקנה 1 לתקנות ההפעלה.</p>	<p>Flight time limitation</p>	<p>117.11</p>
<p>לא נדרשת התאמה</p>	<p>Flight duty period: Unaugmented operations</p>	<p>117.13</p>
<p>לא נדרשת התאמה</p>	<p>Flight duty period: Split duty</p>	<p>117.15</p>
<p>(e) – פ.א.ר. 117.17 קובע הוראות לגבי זמן תפקיד טיסתי בצוות מוגבר. לפי תקנת משנה (e), נקבע כי בכל זמן הטיסה, יימצא ליד הגאי המטוס לפחות טייס אחד הכשיר להחליף את הטייס המפקד לפי תקנה 121.543(i)(3)(b), כאשר הטייס המפקד נמצא במנוחה. ההסדר המקביל לפ.א.ר. 121.543(i)(3)(b), בעניין הטייס הכשיר להחליף את הטייס המפקד, נקבע בתקנה 452 לתקנות ההפעלה ולפיכך מוצע להפנות אליה במקום</p>	<p>Flight duty period: Augmented flight crew</p>	<p>117.17</p>

		לפ.א.ר 121.543(b)(3)(i)
117.19	Flight duty period extensions	(a)(4), (b)(4) - התאמה טכנית - במקום "the Administrator", צ"ל מנהל רת"א. התאמה זו בוצעה בהגדרת "פ.א.ר" בתקנה 1 לתקנות ההפעלה.
117.21	Reserve status	(e) - במקום "Reserve flightcrew member" יבוא "איש צוות אוויר", כך שיהיה ברור כי הוראה זו חלה ביחס לכל איש צוות אוויר. ראו הסבר בהגדרת "Reserve flightcrew member"
117.23	Cumulative limitations	(a) - תקנת משנה זו קובעת כי המגבלות המצטברות לפי תקנה 117.23 כוללות את כל הטיסות שמבצע איש צוות אוויר במסגרת בעל רישיון הפעלה אווירית כלשהו, וכן טיסה שמבוצעת לפי תת חלק K לחלק 91 בפ.א.ר; תת חלק K לחלק 91 לפ.א.ר מסדיר הפעלה כללית של כלי טיס שנמצאים בבעלות מחולקת (fractional ownership), ובניהול משותף. שיטת הפעלה זו לא אומצה בתקנות ההפעלה ומשכך ההפניה אליה אינה רלבנטית לישראל ומוצע לבטלה
117.25	Rest period	לא נדרשת התאמה
117.27	Consecutive nighttime operations	לא נדרשת התאמה
117.29	Emergency and government sponsored operations	(a) - בפ.א.ר 117.29 נקבע הסדר לעניין הפעלות חירום והפעלות הממומנות על ידי ממשלת ארה"ב. תקנת משנה (a) מגדירה את תחולת החריג לשני מקרים: א. הפעלות על פי חוזה עם ממשלת ארצות הברית. יש צורך להתאים זאת לישראל; ב. מצבי חירום, המצריכים העברה של בני אדם או אספקה לשם הגנה על חיי אדם או רכוש, בהם ה- FAA נתן למפעיל האווירי הסמכה לחרוג מתקנות הפ.א.ר, לפי פ.א.ר 119.57 (המאומץ בתקנה 376(ג) לתקנות ההפעלה). כל זאת בנוספות בהן לא ניתן לבצע את ההפעלה לפי פרק 117 בשל נסיבות העלולות למנוע החלפת אנשי צוות באנשי צוות אחרים, או למנוע מתן מנוחה בבטחה לפי פ.א.ר 117.25 בתום זמן תפקיד טיסתי. לפיכך, בתקנת משנה (a) יש לערוך התאמות אלה - (1) במקום "the US Government" יבוא "מדינת ישראל"; יובהר כי לא מוצע להפנות לתקנה 376(ב) לתקנות ההפעלה שכן בתקנה זו מדובר על הפעלה לפי חוזה עם צה"ל בלבד, בעוד ההסדר בפ.א.ר 117.29 חל על הפעלה לפי חוזה עם ממשלת ארצות הברית ולא דווקא הצבא האמריקני;

<p>(2) יראו את ההפנייה לפ.א.ר 119.57 כהפנייה לתקנה 376(ג) לתקנות ההפעלה. (c) - גם בתקנת משנה (c) יש לבצע התאמה זאת : במקום "the US Government" יבוא "מדינת ישראל".</p>		
<p>לא נדרשת התאמה</p>	<p>Table A—Maximum Flight Time Limits for Unaugmented Operations Table</p>	<p>appendix</p>
<p>במקום "lineholder" יבוא "איש צוות אוויר". ראו הסבר בהגדרת "lineholder".</p>	<p>Table B—Flight Duty Period: Unaugmented Operations</p>	
<p>לא נדרשת התאמה</p>	<p>Table C— Flight Duty Period: Augmented Operations</p>	

חלק ב' – פ.א.ר 121.467

התאמה נדרשת	כותרת	פ.א.ר
<p align="center">- "conducting domestic, flag, or supplemental operations"</p> <p>חלק 121 לפ.א.ר חל על הפעלה מסחרית של מטוסים גדולים בטיסות פנים ארציות (domestic), טיסות דגל (Flag) וטיסות משלימות (Supplemental), כאשר נקבעו במסגרתו הסדרים הרלבנטיים לכלל סוגי ההפעלות, וכן הסדרים הרלבנטיים רק לחלק מסוגי ההפעלות.</p> <p>בעבר, תקנות ההפעלה אימצו חלוקה זאת - תקנה 358 הגדירה סוגי רישיונות שונים (רמפ"א – רשיון מוביל אווירי פנים ארצי; רמ"ב – רשיון מוביל אווירי בינלאומי; רמט"ש – רשיון מוביל אווירי של טיסות שכר; רמט"מ – רשיון להפעלה מבצעית בטיסות מיוחדות) ונקבעו הליכי רישוי שונים לסוגי ההפעלות השונים. בשנת 2014 בוטלה החלוקה לסוגי רישיונות הפעלה אווירית שונים בפרק השלושה עשר, שהייתה נהוגה בעבר, ואוחדו ההסדרים החלים על כל סוגי ההפעלות.²</p> <p>בנוסף, פ.א.ר 121.467 מחיל הסדר אחיד על כל סוגי ההפעלות כאמור, כך שאין משמעות ואין צורך לפרט את כל סוגיהן בפ.א.ר. זה.</p> <p>לפיכך, מוצע לקבוע כי בכל מקום בפ.א.ר 121.467 (בהגדרות Flight attendant, Duty period ו- Rest period, בתקנה (b) רישה, (1), (4), (5), (6), (9), (10), (11), (12), (13) ו- (14), ו- (c) רישה) המלים conducting domestic, flag, or supplemental operations לא יחולו.</p>	<p align="center">כללי</p>	<p align="center">121.467</p>
<p>בכל מקום שבו קיימת בפ.א.ר 121.467 התייחסות למספר הדיילים המזערי הנדרש בטיסה, מפנה הפ.א.ר למפרטי ההפעלה של מחזיק הרישיון. בעוד שמספר הדיילים המזערי עבור חברת תעופה אמריקנית נקבע במפרטי ההפעלה שלה, פורמט מפרטי ההפעלה לפי תקנות ההפעלה שונה מהפורמט האמריקני (הוא מותאם לפורמט של ICAO), ולא קבוע בו מספר דיילים מזערי. מספר דיילים מזערי קבוע בתקנה 429 לתקנות ההפעלה ומפורט בספר העזר למבצעים של המפעיל האווירי.</p> <p>לפיכך, מוצע כי בתקנת משנה (b) (4), (5) ו- (6) ובתקנת משנה (c)(1)(iv) - במקום "under the certificate holder's operations specifications" יבוא "לפי תקנה 429 לתקנות ההפעלה והמפורט בספר העזר למבצעים של מחזיק הרישיון, הנדרש לפי תקנות ההפעלה"</p>		
	<p align="center">(a)</p>	
<p align="right">לא נדרשת התאמה</p>	<p align="center">Calendar day</p>	

² ראו ביטול תקנה 358 לתקנות ההפעלה, בתקנה 90 לתקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה) (תיקון), התשע"ד – 2014; ק"ת התשע"ד עמ' 764, 820.

<p>לגבי המונח "conducting domestic, flag, or supplemental operations" - ראו שורה ראשונה בחלק הכללי.</p>	Duty period	
<p>לגבי המונח "flight time" - מוצע כי ההגדרה שתחול היא הגדרת "זמן טיסה" בתקנה 1 לתקנות ההפעלה ולא זאת בפ.א.ר 1.1 (ראו ניתוח ביחס להגדרת המונח "flight time" בהקשר תקנה 117.3 בחלק א' למסמך זה).</p>		
<p>המונח דייל מוגדר בתקנה 121.467 כלהלן – "אדם שאינו איש צוות אוויר, אשר מחזיק רישיון המבצע הפעלה פנים ארצית, דגל או משלימה, בהתאם להרכב צוות האוויר המזערי הנדרש לפי מפרטי ההפעלה של מחזיק הרישיון או בנוסף להרכב המזערי כאמור, הטיל עליו תפקיד בכלי הטיס במהלך זמן טיסה, ותפקידיו כוללים אחריות הקשורות לבטיחות תא הנוסעים (אך לא בהכרח מוגבלים לכך)".</p> <p>רכיבי ההגדרה המתמייחים ל- (1) הפעלה פנים ארצית, דגל או משלימה; (2) פירוט דרישת הרכב צוות האוויר המזערי במפרטי ההפעלה של מחזיק הרישיון – אינם מתאימים לשיטתנו ומוצע לא להחילם (ראו בחלק הכללי).</p> <p>רכיב ההגדרה הקובע כי הדייל הוא חלק מהרכב הצוות המזערי או יותר מכך ("in accordance with the required minimum crew complement under the certificate holder's operations specifications or in addition to that minimum complement") – אינו נחוץ לטעמינו.</p> <p>הגדרת "דייל", בתקנה 1 לתקנות ההפעלה היא:</p> <p>"דייל" – איש צוות, שאינו איש צוות אוויר, המבצע תפקידים שהטיל עליו המפעיל האווירי או הטייס המפקד של כלי הטיס, הנוגעים לבטיחות הנוסעים;</p> <p>הגדרה זו מהווה תרגום של הגדרת המונח "cabin crew member" בני 6(1) לאמנה: "Cabin crew member. A crew member who performs, in the interest of safety of passengers, duties assigned by the operator or the pilot-in-command of the aircraft, but who shall not act as a flight crew member"</p> <p>ההגדרה בתקנות ההפעלה פשוטה יותר מההגדרה בפ.א.ר 121.467, תואמת, במידה רבה, את ההגדרה בפ.א.ר 121.467 (לאחר ביצוע כל ההתאמות הנדרשות) ולפיכך, למען האחידות והפשטות מוצע כי היא תחול (ולא זאת בפ.א.ר 121.467).</p>	Flight attendant	
<p>לגבי המונח "conducting domestic, flag, or supplemental operations" - ראו שורה ראשונה בחלק הכללי.</p>	Rest period	
<p>פסקה (6) קובעת הסדר המאפשר הארכת זמן תפקיד לדיילים מעל 18 ועד 20 שעות, אם מחזיק הרישיון ציוות לפחות עוד 3 דיילים מעבר למספר הדיילים המזערי; הסדר זה חל רק לגבי זמן תפקיד הכולל טיסה הנוחתת או ממריאה מחוץ ל- 48 המדינות המצרפיות ומחוז קולומביה ("the 48 contiguous states and the District of Columbia").</p> <p>על מנת להתאים הסדר זה לישראל, מוצע כי במקום "the 48 contiguous states and the District of Columbia" יבוא "ישראל" - כלומר הסדר זה יחול על זמן תפקיד טיסתי הכולל לפחות טיסה אחת מחוץ לישראל.</p>	(b)	
<p>בפסקה (13) נקבע הסדר לעניין מנוחה שבועית לדיילים (של 24 שעות רצופות). בפסקה זו קיימת אבחנה בין שני</p>		

<p>סוגי הפעלה :</p> <p>- "מחזיק רישיון" (certificate holder) בהקשר של דיילים המועסקים בתובלה אווירית (" flight attendant engaged in air transportation")</p> <p>- מפעיל מסחרי ("commercial operator") בהקשר של דיילים המועסקים במסחר אווירי (" flight attendant engaged in air commerce").</p> <p>כל הגורמים הפועלים לפי פרק 13 לתקנות ההפעלה הם מחזיקי רישיונות ולכן החלופה השנייה אינה רלבנטית לישראל ומוצע להגדיר כי לא תחול.</p>		
<p>ברישה - לגבי המונח "flight time" - מוצע כי ההגדרה שתחול היא הגדרת "זמן טיסה" בתקנה 1 לתקנות ההפעלה ולא זאת בפ.א.ר 1.1 (ראו ניתוח ביחס להגדרת המונח "flight time" בהקשר תקנה 117.3 בחלק א' למסמך זה).</p>	(c)	
<p>(1)(iv) + (2) התאמה טכנית - במקום ה- "Administrator" צ"ל מנהל רת"א. התאמה זו בוצעה בהגדרת "פ.א.ר" בתקנה 1 לתקנות ההפעלה.</p>		
<p>(2) – בפסקה זו נקבע הליך לתיקון של נהלי המפעיל האווירי הנוגעים לניהול עייפות דיילים (כאשר הוא מיישם את חלק 117 לפ.א.ר לעניין דיילים). נהלים אלה טעונים את אישור רת"א לפי פסקה (c)(1)(iv). לפי פסקה (c)(2) המנהל מוסמך לדרוש מהמפעיל האווירי לתקן את הנהלים שאושרו, אם הוא מוצא שהתיקון נחוץ להבטיח את התאמתם הנמשכת. המפעיל אווירי רשאי להגיש בקשה לשקול מחדש הוראה לתיקון בתוך 30 ימים מיום שניתנה ובקשה זו מעכבת את ההוראה לתיקון עד להחלטה בה. המנהל מוסמך, במקרי חירום, להורות באופן מנומק על תיקון מידי. בקשת המפעיל האווירי לשקול מחדש הוראה לתיקון צריכה להיות מוגשת ל " certificate-holding district office". יש להחליף זאת בהפנייה לרת"א.</p>		