

טבלת הערות הציבור ותשובות רת"א – FTL - האם לאמץ תקינה אמריקנית או אירופית – 29.1.2015

תשובה	הערה	הגורם המעיר	
	בעד אימוץ הפ.א.ר.	ועד טייסי אל על	
מוסכם כי התקנה האמריקנית פשוטה יותר להבנה ויישום, למעט לגבי תת חלקים Q, R, ו-S, לחלק 121 לפ.א.ר - שלא הוחלפו, וכוללים אי בהירויות רבות (למשל, בשל העדר הגדרות ושימוש לא עקבי במונחים)	התקנה האמריקנית פשוטה יותר להבנה ויישום		1.
עמדת רת"א היא כי התקנה האירופית כוללת לא פחות מהתקנה האמריקנית	התקנה האמריקנית כוללת יותר		2.
תכלית הצעת התקנות היא בטיחותית ולא סוציאלית – עמידה בסטנדרטים הביני"ל הנוגעים לניהול עייפות של אנשי צוות.	התקנה האמריקנית מכילה הוראות סוציאליות שלא קיימות בתקנה האירופית :		3.
<p>יחד עם זאת יובהר כי בתקנה ORO.FTL125 האירופית (Subpart FTL), בפסקה (a) נקבע כי מפעיל אווירי ימסד, יישם ויקיים תכניות מפרטי זמן טיסה, שמתאימות לסוג ההפעלה המבוצע, ואשר ממלאות, בין השאר, אחר תקנת מועצת האיחוד האירופי 2000/79.</p> <p>תקנה זו מכילה נושאים סוציאליים, שבחלקם לא כלולים בחלק 117 לפ.א.ר: * זכאות ל-4 שבועות חופשה שנתית בתשלום בכפוף לחקיקה / נוהג לאומי קיים; * זכאות לבדיקה רפואית ראשונית ותקופתית חינם ועם חסיון רפואי; * זכאות לבטיחות וגהות בעבודה; * חובת המעביד להתאים את תנאי העבודה לעובד; * חובת המעביד לספק לרשויות המתאימות מידע לגבי תבניות עבודה, לפי דרישתן; * זמן עבודה יהיה לפי החקיקה המקומית. לכל היותר 2000 שעות בשנה, מתוכן לכל היותר 900 שעות טיסה (Block to block), ומחולקות ככל האפשר שווה על פני השנה; * חובת המעביד לספק ימים מקומיים חופשיים מכל תפקיד או כוננות לפחות: 7 בכל חודש לוח שנה, ו-96 בכל שנה</p>			
כללית, הכוונה היא לאמץ את חלק 117 לפ.א.ר לגבי צוותי אוויר בשלמותו, ולא לערוך בו שינויים. זאת שכן מדובר ב-"חבילה שלמה" המורכבת ממכלול של מרכיבים (זמן טיסה, זמן תפקיד טיסתי, זמן תפקיד, הארכות, זמן מנוחה; מגבלות מצטברות; כוננות; אקלום; תפקידי לילה), שמתקיימים ביניהם איזונים, קשרים והשפעות הדדיות. רק אימוצם כמכלול, על כל פרטיו השונים, מבטיח שמירה על רמת בטיחות מספקת. מנגד, התערבות ושינוי של רכיב כזה או אחר מבלי יכולת לנתח ולמדוד את כלל ההשפעות שלו על האיזון שמושג על ידי חלק 117, יביא לפגיעה ברמת הבטיחות הנשמרת לעומת חלק 117 – פגיעה שלא ניתן	ועד טייסי ארקיע מברך על התייחסות ושינוי תקנות המנוחה לאנשי צוות אוויר. התקנות המשמשות אותנו היום אינן מספקות, ואינן מגינות כלל מטיסה במצבי עייפות ועומס מתמשך.	ועד טייסי ארקיע	4.
	ועד טייסי ארקיע רואה הבדלים קטנים בין התקנות האמריקאיות לאירופאיות, ולכן איננו מעדיפים סט תקנות אחת על השנייה.		
	חשוב מאוד יחד עם זאת, כי סט התקנות שיתקבלו, יתקבלו במלואן ובשלמותן ללא שינויים, תוספות או		

	השמטות.		
לכמת, ולכן היא אינה רצויה. יחד עם זאת, בכוונת רת"א לבצע שתי התאמות עיקריות באימוץ התקינה האמריקנית המוצעת: החלת חלק 117 לפ.א.ר גם בהקשר של הפעלת טיסות מטען לפי הפרק השלושה-עשר לתקנות ההפעלה; ואי החלה של התקנה בנושא FRMS, עד אשר ייצבר בישראל ניסיון מספק של יישום חלק 117 לפ.א.ר. התאמות אלה אינן סותרות את התפיסה של אימוץ התקינה הזרה כמכלול שלם. להרחבה בנושא זה ראו מסמך דברי ההסבר הכלליים שהופץ ביחד עם הצעת התקנות. כמו כן, בכוונת רת"א להשאיר על כנה את הוראת תקנה 5(א)(1)(ב) לתקנות מגבלות זמן טיסה הקיימות בדבר חופשה שנתית. לעניין זה ראו דברי הסבר מפורטים במסמך דברי ההסבר להוספת תקנה 9 לתקנות מגבלות זמן טיסה הקיימות.	גישת רת"א המציעה אימוץ תקנות קיימות, תוך בחירה בין זו האירופית לזו האמריקאית, מקובלת על האיגוד. איגוד הטייסים מדגיש את קבלת התקנות (אמריקאי או אירופי) כמות שהן וללא כל שינויים; הבסיס המקצועי והמדעי של התקנות הללו מקבל את עוצמתו רק בהיותו מיושם כמקשה אחת. לגבי היבטים בחוקי העבודה שמוסדרים בדין הכללי – המפעיל האווירי אחראי למציאת פתרונות מסחריים תוך שמירה על בטיחות, איכות חיים ורמת השתכרות נאותה של הטייסים	5.	איגוד הטייסים
	בעד אימוץ התקנה האירופית	ק.א.ל.	
בכוונת רת"א לאמץ את חלק 117 לפ.א.ר לגבי צוות אוויר הן לטיסות נוסעים והן לטיסות מטען. חלק 117 לפ.א.ר מעניק רמת בטיחות הולמת (adequate); קשה לכמת זאת מבחינה בטיחותית מול התקנה האירופית. עמדת רת"א היא כי שתי מערכות התקנות (למעט חלקים Q, R, ו-S לפ.א.ר) מספקות רמת בטיחות מתקבלת על הדעת	התקינה האירופית מעניקה מעטפת בטיחותית יותר	6.	
בחלק מהדברים מעניקה יותר גמישות; בחלק מהדברים יותר מגבילה מהתקנה האמריקנית. לדוגמה: 1. איזור האיקלום בתקנה האירופית צר יותר, שעתיים למול 60 מעלות אורך (סדר גודל של כ- 3 שעות); 2. בתקנה האירופית תכנון זמן תפקיד טיסתי של 14 שעות מוגבל לפעמיים בשבוע. 3. מגבלה של 900 שעות זמן טיסה בשנה קלנדרית, לעומת 1000 שעות זמן טיסה בכל 365 ימים של התקינה האמריקנית. 4. בתקנה האירופית קיימת מגבלה של 110 שעות זמן תפקיד טיסתי במשך 14 ימים רצופים (בתקינה האמריקנית אין מגבלה מקבילה; המגבלה החודשית של ה-FDP בשני הסטים של התקנות שווה).	התקינה האירופית גמישה יותר	7.	
הטיעון אינו מנומק ואינו ברור	התקינה האירופית מתאימה לאורח הפעילות של ק.א.ל. כחברת מטענים המפעילה גם טיסות סדירות וגם טיסות צ'רטר	8.	
הטיעון אינו מנומק ואינו ברור	מיקום ה-HUB של ק.א.ל באירופה מחייב אימוץ	9.	

	התקינה האירופית		
10.	נבקש שתהיה אופציה למפעיל האווירי לבחור לפעול לפי התקינה האירופית		בקשה זאת אינה מקובלת. בישראל, אין תקדים לאימוץ שתי מערכות תקנות מקבילות לאותו נושא והדבר אינו הגיוני. מדובר במערכת תקנות בנושא מורכב מאוד המחייב התמחות רגולטורית גבוהה ופיתוח תשתית נהלים ופיקוח מתאימה - לא הגיוני ולא אפשרי לפתח התמחות רגולטורית כפולה בנושא זה.
	בעד אימוץ הפ.א.ר. :	אל על	
11.	2 מערכות התקנות ישיגו רמה זהה של בטיחות טיסה		לא ניתן להסיק כי התקנות מבטיחות רמה זהה של בטיחות טיסה (קשה לכמת זאת); עמדת רת"א היא כי שתי מערכות התקנות משיגות רמת בטיחות טיסה מתקבלת על הדעת.
12.	התקנות יחולו רק על העבודה בחברת התעופה ולא יתחשבו בביצוע עבודה אחרת או שעות טיסה פרטיות או במילואים		האחריות הכללית של איש הצוות עצמו להתייבב לעבודה רענן והאיסור להציבו לתפקיד אם הוא עייף מידי – חלים תמיד, גם אם אותו אדם מועסק בפעילות אחרת. בנוסף, אם אדם מועסק על ידי 2 מפעילים אוויריים מסחריים, הרי שלפי תקנה 117.23(a) שמוצע לאמצה, המגבלות המצטברות חלות במצטבר. לגבי הדוגמאות הספציפיות שניתנו : טיסה כללית ומילואים – הנחת חברת אל על נכונה גם להבנתנו.
13.	שתי התקנות מעלות קשיים תפעוליים (נותנים דוגמה – טיסת אל על ללוס אנג'לס) – הדבר ידרוש התאמות בעיקר כתוצאה מהמיקום הייחודי		כללית, המתווה של אימוץ תקינה זרה על דרך ההפניה נבחר בשל המורכבות המדעית והתפעולית של נושא ה-FTL, שגיבושו "דה-נובו" מחייב כלים מדעיים וסטטיסטיים שאין בידי רת"א ישראל. חלק 117 לפ.א.ר. הינו מערכת אסדרתית שלמה הכוללת מספר גדול של מרכיבים שונים (זמן טיסה, זמן תפקיד טיסתי, זמן תפקיד, זמן מנוחה, הארכות, מגבלות מצטברות, כוננות, אקלום, תפקידי לילה) שבינם לבין עצמם מתקיימים איזונים, קשרים והשפעות הדדיות. כל זאת בהתבסס על ידע ומחקרים מדעיים. התערבות ושינוי של רכיב כזה או אחר בחלק 117 לפ.א.ר., בלי יכולת לנתח ולמדוד את כלל ההשפעות שלו על האיזון שמושג על ידי חלק 117 כמכלול, עלול לפגוע ברמת הבטיחות הנשמרת, פגיעה שקשה להעריך ולכמת. נזכיר כי הבסיס המדעי לסטנדרטים החדשים נשען, בין השאר, על השעה ביממה בה מתחילה הפעילות, ולכן בהתאם לחלק 117 לפ.א.ר. שינוי זמן יציאת הטיסה ירחיב את מעטפת זמן התפקיד הטיסתי. יחד עם זאת, כמו בכל תהליך חקיקה, דרישה לביצוע התאמות ספציפיות תיבחן לגופה.
	בעד אימוץ התקנה האירופית:	נציגי אצד"א בנציגות	
14.	התקנה האירופית גוזרת גזירה שווה כמעט לחלוטין בין צוות הטייסים לבין הדיילים. לנוכח המשימה		מבחינת הבטיחות ישנו פער גדול בין רמת הערנות והדיוק הנדרשת מאנשי צוות אוויר (טייסים) לבין צוות הקבינה (דיילים) גם בשגרה וגם בחירום. בעוד עייפות אנשי צוות

העובדים של אל על (דיילים אל על)	<p>המשותפת, הכפיפות הזוהה של כל הצוות לקברניט מפקד יחיד, ומאפייני הפעלה זהים נוספים אנו תומכים בקביעת מגבלות זהות לכל אנשי צוות הטיסה. התקנה האמריקאית שונה מהותית מהתקנות שחלות על צוות הטייסים, ולכך אנו מתנגדים לה</p>	<p>אוויר מוכרת כגורם תורם לתאונות טיס או תקריות טיס חמורות. לא כך הדבר לגבי עייפות הדיילים. בשגרה, משימות צוות האוויר (המראה ונחיתה) מחייבות רמת דיוק וערנות שהיא קריטית לבטיחות הטיסה. לא ניתן להשוות זאת לרמת הערנות הנדרשת לשם ביצוע תפקידי הדיילים בשגרה ברמה מקצועית טובה. גם פוטנציאל הנזק מאי עמידה במדדי הביצוע בשגרה ובחירום אינו באותו קנה מידה. לכן, אימוץ סט מגבלות לדיילים הזוהה לזה המוחל בהקשר של צוותי האוויר הוא, בהגדרה, הרבה מעבר לנדרש מבחינת הבטיחות.</p> <p>החלת התקנה האירופית בהקשר של צוות דיילים מהווה שינוי מאוד גדול יחסית למצב הקיים, ומשיתה נטל כלכלי כבד גדול על חברות התעופה, נטל אשר לדעת רת"א אינו נדרש מבחינה בטיחותית. ככל שלדעת המפעיל האווירי תקנה 121.467 אינה מבטיחה רמת בטיחות מספקת, הרי שלפי פ.א.ר. 121.467(c), הוא רשאי לבחור להחיל את חלק 117 לפ.א.ר. גם בהקשר הדיילים.</p>
15.	<p>התקנה האירופית מגבילה את זמני הפעילות הטיסתית כפונקציה של שעת הטיסה –יום/לילה. התקנה האמריקאית אינה עושה זאת. תמהיל הפעילות בחברת אל על כולל שיעור ניכר של טיסות בשעות הבוקר המוקדמות, שעות לילה מאוחרות או כאלה ש"חוצות" לילה. לעייפות הנגזרת מכך השפעות ניכרות על בטיחות הטיסה, ולכן התקנה האירופית עדיפה.</p>	<p>התקנה האמריקאית מספקת רמת בטיחות מתקבלת על הדעת מבחינת עייפות דיילים, גם ללא התייחסות מיוחדת לנושאים של טיסות לילה, חציית אזורי זמן, מיתקני מנוחה במטוס.</p> <p>כאמור, ככל שלדעת המפעיל האווירי תקנה 121.467 אינה מבטיחה רמת בטיחות מספקת, הרי שלפי פ.א.ר. 121.467(c), הוא רשאי לבחור להחיל את חלק 117 לפ.א.ר. גם בהקשר הדיילים</p>
16.	<p>התקנה האירופית מייחסת חשיבות רבה - בהיבטי זמן תפקיד, ומשך מנוחה נדרש –לחציית אזורי זמן מרובים ו/או דו כיווניים. התקנה האמריקאית אינה מתייחסת לכך. גם בהקשר זה אנחנו מאמינים כי להתאקלמות איש הצוות לשעון המקומי או לחילופין הגבלת שעות הפעילות שלו, השפעה חיובית על בטיחות הטיסה.</p>	
17.	<p>התקנה האירופית מגדירה עבור הדיילים אמצעי מנוחה מינימאליים בשעת הטיסה, וגוזרת מהקטגוריה שלהם את זמן התפקיד המותר. זהו יתרון משמעותי במושגי בטיחות טיסה לעומת התקנה האמריקאית</p>	
18.	<p>התקנה האירופית החילה מגבלות על זמני הכוונות של צוותי דיילים וסוגיהם, וכן קבעה אמצעי מנוחה</p>	<p>הגדרת "duty period" בפ.א.ר. 121.467 היא כלהלן:</p>

<p>"Duty period means the period of elapsed time between reporting for an assignment involving flight time and release from that assignment by the certificate holder conducting domestic, flag, or supplemental operations. The time is calculated using either Coordinated Universal Time or local time to reflect the total elapsed time".</p> <p>כלומר, בנסיבות של כוננות בשדה התעופה שבעקבותיה הדייל צוות לטיסה בפועל הכוננות בשדה התעופה תיחשב כחלק מזמן תפקיד. עמדת רת"א היא כי זוהי התייחסות מספקת.</p>	<p>לצורך כוננות בשדה התעופה. אנו מעדיפים גישה זו על פני התקנה האמריקאית, שאינה מתייחסת לכך</p>		
<p>מבחינת פעילות בודדת, לפי הגדרת "duty period" ככל שהמפעיל האווירי מעוניין להציב דייל לטיסה ברציפות עם תפקיד קרקעי שהדייל הוצב אליו, מגבלות זמן התפקיד כוללות גם את התפקיד הקרקעי.</p>	<p>התקנה האירופית קבעה מגבלות לזמני תפקיד כוללים בהם יכול הדייל לעמוד לרשות המפעיל (קרקעי + אווירי). המשמעות הינה שלא ניתן להעביד דייל בעבודה משרדית + אווירית בהיקפים מעבר למוגדר. אנו רואים בכך קביעה משמעותית המחברת את כל פעילויותיו של הדייל עבור המפעיל ומגבילה אותן.</p>	.19	
<p>פ.א.ר. 121.467 קובע חובת יום מנוחה שבועי לדיילים. לטעמינו הוראה זאת מספקת רמת בטיחות בסיסית הולמת.</p>	<p>בתקנה האירופית נקבעו זמני מנוחה שבועיים וחודשיים ארוכים יותר, אשר מאפשרים תרומה נוספת לערנות צוות הדיילים, ויכולתם לפעול בבטיחות מרבית.</p>	.20	
<p>אכן. הדבר הוא בגדר הנחייה בלבד ואינו נדרש ישירות על פי הסטנדרטים הבינלאומיים .</p>	<p>התקנה האירופית התייחסה לצורך בתזונה נאותה לאורך הטיסה, ולמנוחות במהלכה. לא כך התקנה האמריקאית.</p>	.21	
<p>אין כוונה לאמץ התקנה האירופית.</p>	<p>הסתייגות מהתקנה האירופית: בתקנה זו נקבעו מגבלות מצטברות לשעות טיסה חודשיות, שנתיות, וקלנדריות. התקנה האמריקאית לא קבעה מגבלות מסוג זה. לדעתנו, ישפיעו מגבלות אלו מהותית על יכולת ההשתכרות של הדיילים, ביחס למצב כיום. קביעת מגבלות מסוג זה עשויה לתרום לבטיחות הטיסה, אך המספרים הנקובים בתקנה נמוכים ממה שניתן היה לדעתנו לטוס, ללא כל פגיעה בבטיחות. נציין כי להערכתנו זמני המנוחה השונים הנדרשים בתקנה, נותנים לכשעצמם מענה טוב לעייפות ככלל, ועייפות מצטברת בפרט, ולכן אין צורך להוסיף מגבלות פעילות מצטברות. נבקש כי רת"א תשקול</p>	22	

	לסייג סעיפים אלו, בעת אימוץ התקנה האירופית.		
--	---	--	--