תקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה) (תיקון מס' 3 ), התשע"ה – 2015 - הושבת נוסעים

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  | בתוקף סמכותי לפי סעיפים 19(3)(ב) ו- 46(א) לחוק הטיס, התשע"א – 2011[[1]](#footnote-2) (להלן – החוק), לפי הצעת רשות התעופה האזרחית לפי סעיף 168(ב) לחוק, בהתאם לסעיף 197 לחוק, ובאישור ועדת הכלכלה של הכנסת לפי סעיף 21א(א) לחוק יסוד: הכנסת[[2]](#footnote-3) וסעיף 2(ב) לחוק העונשין, התשל"ז-1977[[3]](#footnote-4), אני מתקין תקנות אלה: |
| תיקון תקנה 356  |  | בתקנה 356 לתקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה), התשמ"ב - 1981[[4]](#footnote-5) (להלן – התקנות העיקריות) אחרי ההגדרה "מוסמך EDTO" יבוא:  |
|  |  | ""מושב יציאת חירום" – מושב או שורת מושבים שמהם ניתן להתקדם ישירות לפתח חירום, מבלי להיכנס למעבר או להקיף מכשול; " |
| תיקון תקנה 487א |  | בתקנה 487א לתקנות העיקריות -  |
|  |  | * 1. בתקנת משנה (א), בפסקה (1), בפסקת משנה (ו)(2) במקום "אם אינו מעוניין לשבת במושב יציאת חירום" יבוא: "אם הוא אינו יכול או אינו מסכים לבצע פעולות חילוץ כמפורט בתקנת משנה (ה)";
 |
|  |  | * 1. במקום תקנת משנה (ה) יבוא:
 |
|  |  |  | "(ה) מחזיק רישיון יחזיק במטוס, לשימושו של כל נוסע היושב במושב יציאת חירום, כרטיס מודפס או אמצעי אחר המקובל על המנהל, המכיל מידע בעברית או באנגלית, שיוכל לשמש את האדם היושב במושב יציאת חירום לביצוע הפעולות המפורטות להלן במקרה חירום: |
|  |  |  |  | (1) איתור יציאת החירום; |
|  |  |  |  | (2) זיהוי מנגנון פתיחת פתח יציאת החירום; |
|  |  |  |  | (3) תפעול פתח יציאת החירום; |
|  |  |  |  | (4) זיהוי מצבים שבהם אין לפתוח את פתח יציאת החירום, שכן הדבר יגדיל את מידת הסיכון שחשופים לו הנוסעים במצב החירום; |
|  |  |  |  | (5) אחסון, סילוק או אבטחת דלת יציאת החירום כך שלא תעכב את השימוש ביציאת החירום; |
|  |  |  |  | (6) הערכת מצב מגלשת החירום והפעלת המגלשה לאחר פריסתה, לשם סיוע לאחרים לרדת מן המגלשה; |
|  |  |  |  | (7) יציאה מהירה דרך פתח יציאת החירום; |
|  |  |  |  | (8) הערכה, בחירה ושימוש במעבר בטוח להתרחקות מפתח יציאת החירום."; |
|  |  | * 1. תקנת משנה (ח) – בטלה.
 |
| תיקון תקנה 495 |  | בתקנה 495(א) לתקנות העיקריות, אחרי "488" יבוא ", 497א". |
| הוספת תקנה 497א |  | אחרי תקנה 497 לתקנות העיקריות יבוא: |
|  |  | "הושבת נוסעים | 497א. | מחזיק רישיון יכלול, במסגרת נוהלי פינוי החירום כאמור בסעיף 2(2)(יא) לתוספת החמישית, נהלים שיבטיחו כי הושבת הנוסעים תתבצע כך שבמקרה שבו נדרש פינוי חירום, הנוסעים לא יפריעו לפינוי החירום והם יוכלו לסייע בו, ובכלל זה יבטיחו כי:  |
|  |  |  |  |  |  | (1) נוסע במושב יציאת חירום נחזה להיות כשיר באופן סביר, ובעל כוח ויכולת לסייע בפינוי מהיר של המטוס במקרה חירום לאחר שהצוות יתדרך אותו תדרוך הולם; |
|  |  |  |  |  |  | (2) נוסע שבשל מצבו עלול לעכב נוסעים אחרים בעת פינוי, או שעלול להוות מכשול לאיש צוות בביצוע תפקידו, לא יושב במושב יציאת חירום, ובכלל זה נוסע שהוא אחד מאלה: |
|  |  |  |  |  |  |  | (א) נוסע הסובל ממגבלה פיזית או נפשית ברורה, שתקשה עליו לנוע במהירות אם יידרש לכך ;  |
|  |  |  |  |  |  |  | (ב) נוסע שהוא עיוור או חירש במידה משמעותית, שתמנע ממנו להבין ללא קושי הוראות הניתנות בכתב או בעל פה; |
|  |  |  |  |  |  |  | (ג) נוסע שבשל גיל או מחלה הוא חלש (frail) באופן שיקשה עליו לנוע במהירות; |
|  |  |  |  |  |  |  | (ד) נוסע שבשל עודף משקל יתקשה לנוע במהירות או להגיע אל פתח יציאת החירום הקרוב ולעבור דרכו; |
|  |  |  |  |  |  |  | (ה) ילד שטרם מלאו לו 12 שנים, בין מלווה ובין לבדו; |
|  |  |  |  |  |  |  | (ו) נוסע שהוא מגורש, מסורב כניסה או עציר במשמורת;  |
|  |  |  |  |  |  |  | (ז) נוסע עם בעל חיים. |
|  |  |  |  |  |  | (3) הושבת הנוסעים בפועל תתבצע כאמור בפסקאות (1) ו- (2), גם אם לא ניתן להבטיח באופן סביר הקצאת המושבים כאמור בשלב בידוק הנוסעים. " |
| תיקון התוספת החמישית |  | בכותרת התוספת החמישית, בסוגריים, אחרי "393(ב)" יבוא "497א". |
| תחילה |  | תחילתן של תקנות אלה 90 ימים מיום פרסומן. |
|  |  |  |
|  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ התשע"ה | ישראל כ"ץ |
| (\_\_\_\_\_\_\_\_ 2015) | שר התחבורה והבטיחות בדרכים |
| (חמ- 3-1299-ת1 ) |  |

 |

1. ס"ח התשע"א, עמ' 830. [↑](#footnote-ref-2)
2. ס"ח התשי"ח, עמ' 69; התשס"א , עמ' 166. [↑](#footnote-ref-3)
3. ס"ח התשל"ז, עמ' 226; התשנ"ד, עמ' 348. [↑](#footnote-ref-4)
4. ק"ת התשמ"ב, עמ' 8; התשע"ה עמ' 1035 ועמ' 1103. [↑](#footnote-ref-5)