דברי הסבר

הצעת תיקון לתקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה) -

הושבת נוסעים

בתקנה 497א המוצעת לתקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה), התשמ"ב- 1981 (להלן – "התקנות העיקריות"), מוצע לקבוע את חובתו של מפעיל אווירי לפי הפרק השלושה-עשר לתקנות העיקריות (מפעיל אווירי של מטוסים גדולים בהובלה מסחרית של נוסעים או מטען), לקבוע במסגרת ספר העזר למבצעים שלו נהלים שיבטיחו שהושבת הנוסעים במטוס תתבצע כך שבמקרה בו נדרש פינוי חירום, הם לא יפריעו לפינוי החירום ויש ביכולתם לסייע בו.

כן מוצע לתקן במקצת את תקנה 487א לתקנות העיקריות, שעניינה תדרוך בטיחות לנוסעים, בנושא אמצעי התדרוך לנוסעים היושבים במושב יציאת חירום, כך שתתאים לתקנה 497א המוצעת.

בנוסף, מוצע לתקן את תקנה 495 לתקנות העיקריות - הקובעת הסדרים מקלים לעניין טיסות לפי הפרק השלושה-לתקנות העיקריות עשר שבהן לא מתבצעת הובלה של נוסעים משלמים (כגון טיסות מסחריות להובלת מטען; טיסות העברה, טיסות אימון; טיסות לאחר ביצוע התקנות במטוס, טיסות כיול מכשירים וכו'). מוצע לקבוע כי תקנה 497א המוצעת לא תחול לגבי טיסות אלה, לאחר שנמצא כי ההסדרים בתקנה 495 לעניין הושבת נוסעים (כגון מלווי מטען) בטיסות אלה ותדרוכם, מספקים

**חלק א' - דברי הסבר כלליים** כולל התייחסות לצורך בפינוי חרום מהיר; לתקינה הבין-לאומית ולתקנות הטיס המבטיחות כי פינוי חרום כאמור יתבצע במהירות הנדרשת (בהיבטי כשירות אווירית ראשונית של מטוסים, ובהיבטי הפעלתם); **חלק ב' – דברי הסבר מפורטים** כולל התייחסות מפורטת לתקנה 497א המוצעת עצמה – הוראות התקינה הבין-לאומית הקיימת בנושא הושבת נוסעים, ונוסח התקנה המוצע המתבסס עליהם, וכן הסברים מפורטים לעניין תיקוני התקנות הנלווים המוצעים הנדרשים לשם קוהרנטיות ההסדר המוצע.

חלק א' - דברי הסבר כלליים

**הצורך בפינוי חירום ופתחי חירום**

בעקבות נחיתת חירום של מטוס קיים חשש להתלקחות אש במטוס, דבר המסכן את חיי הנוסעים (נשקפת להם סכנה ישירה הן מהאש והן מהעשן) ומקשה על פינויים מהמטוס. בנוסף קיימת סכנה כי האש תתפתח במהירות, והמטוס יתלקח כולו בטרם ניתן יהיה להשתלט על האש.

לפיכך, יש צורך להבטיח כי לאחר נחיתת חירום פינוי המטוס מהנוסעים והצוות יתבצע במהירות רבה, וככל האפשר בשלבים בהם האש טרם התלקחה, או עדיין נמצאת תחת שליטה (ניתנת לצמצום או לכיבוי).

**הסדרי תכן מטוסים (כשירות אווירית ראשונית) לעניין פינוי חרום מהיר**

בהתאם לכך, בנספח 8 לאמנת שיקגו, הקובע את הסטנדרטים בנושא כשירות אווירית, בפרקים הנוגעים לתכן והמבנה של מטוסים גדולים, נכללו מספר הסדרים בסיסיים לעניין פינוי חירום בעקבות נחיתת חירום במטוסים גדולים, ובכלל זה לעניין פתחי החירום :

4.1.7.2 Facilities shall be provided for the rapid evacuation of the aeroplane in conditions likely to occur following an emergency landing. Such facilities shall be related to the passenger and crew capacity of the aeroplane.

4.1.7.3 The interior layout of the cabin and the position and number of emergency exits, including the means of locating and illuminating the escape paths and exits, shall be such as to facilitate rapid evacuation of the aeroplane in conditions likely to occur following an emergency landing.

4.1.7.4 On aeroplanes certificated for ditching conditions, provisions shall be made in the design to give maximum practicable assurance that safe evacuation from the aeroplane of passengers and crew can be executed in case of ditching.

בחלק 25 לפ.א.ר, אשר על פי תקנות הטיס (נהלי תיעוד כלי טיס וחלקיהם), התשל"ז – 1977 אומץ כבסיס הרישוי למטוסים בקטגוריית תובלה[[1]](#footnote-1), נקבעו בתקנות 25.801 עד 25.820 הסדרים הנוגעים לפינוי חירום (שיש להוכיח קיומם בתהליך הוצאת תעודת סוג לסוג המטוס):

* בפ.א.ר 25.807 הוגדרו תשעה סוגים של פתחי חירום במטוס (בתלות בגודל הפתח, צורתו ומיקומו), מספר בני האדם שניתן לפנות דרך כל סוג של פתח חירום, מספר וסוג פתחי החירום המינימלי במטוס, ומרחקם זה מזה לפי מספר בני האדם המירבי שרוצים לרשיין את אותו סוג מטוס להובלתם. התקנה מגדירה:
  + פתחי חירום בגובה רצפה ("דלתות חירום")– אשר חלקם משמשים לכניסה, יציאה ושירות למטוס בשגרה וחלקם משמים כפתחי חירום בלבד.
  + פתחי חירום שאינם בגובה הרצפה ("חלונות חירום") – משמשים לחירום בלבד, ואינם נפתחים בשגרה. ניתן למקם אותם מעל הכנף, המשמשת כנתיב מילוט לנוסעים בחירום לצורך ירידתם מהמטוס אל הקרקע.
  + פתחי חירום אחרים – פתחים ברצפת המטוס ובזנבו – פחות נפוצים, ומשמשים בעיקר ליציאת אנשי צוות בחירום, ולא לשימוש הנוסעים.

כן נקבע כי יש למקם את פתחי החירום בזוגות – אחד מכל צד של גוף כלי הטיס (אם כי אין צורך במיקום סימטרי), כאשר הכמות והסוג המזעריים שקובעת התקנה מאפשרים פינוי של פי 2 מכמות הנוסעים המרבית המרושיינת. זאת מאחר שנלקחת בחשבון האפשרות שלא יתאפשר שימוש בחלק מפתחי החירום בנסיבות העניין (למשל – אם תהיה אש בצד אחד של המטוס לאחר נחיתת החירום באופן שלא יאפשר שימוש בפתחים בצד זה; או אם אחד או יותר מכני הנסע (קדמי / אחורי) ניזוק בנחיתת החירום באופן שאינו מאפשר שימוש בפתחי החירום בחלק כאמור של המטוס בשל גובהם מעל הקרקע, וכיו"ב).

* בפ.א.ר 25.809 עד 25.812 נקבעו תקנים לעניין יכולת הפתיחה של פתח החירום, אמצעי ומהירות פתיחתו, ומיקומו; אבזור הפתח במגלשות לשם סיוע לנוסעים לרדת לקרקע , ממדיהן, מהירות פתיחתן, ופרישתן של המגלשות; נתיב מילוט כאשר פתח החירום ממוקם מעל לכנף; סימון פתחי החירום, אמצעי הגישה אליהם ומנגנון והוראות פתיחתם; מערכת תאורת חירום ובכלל זה לשם תאורת תא הנוסעים בחירום ונתיבי מילוט החירום, תאורת פתחי החירום וסימונם, תאורת המגלשות ותאורה מחוץ למטוס.
* בפ.א.ר 25.803 נקבע לגבי מטוס אשר קיבולת מושבי הנוסעים שבו עולה על 44, כי על מבקש תעודת הסוג להוכיח באמצעות הדגמה, יכולת פינוי מהמטוס לקרקע, בתוך 90 שניות, של כל בני האדם (נוסעים ואנשי צוות) שהמטוס מורשה להוביל[[2]](#footnote-2).
* לפי תוספתJ לחלק 25 לפ.א.ר, הדגמת פינוי החירום הנדרשת בעת רישוי המטוס מבוצעת באמצעות פתח אחד מכל זוג פתחי חירום כאמור. מכך נובע כי מספר הדיילים המזערי הנדרש לשם תפעול פינוי החירום הוא כזה שיספיק לפנות את כל יושבי המטוס בתוך 90 שניות דרך מחצית מפתחי החירום במטוס.
* בנוסף, בפ.א.ר 25.807(f)(4) נקבע כי המרחק בין שני פתחי חרום בצד אחד של גוף כלי הטיס לא יעלה על 20 מטרים (60 רגל). במטוסים גדולים בקטגוריית תובלה, בהחלט ייתכן מצב שבו פתחי החרום הראשיים אמנם ממלאים אחר הדרישות לעניין כמות הנוסעים המרושיינת למטוס, אך מרוחקים יותר מ 20 מטרים זה מזה. במצב זה מקובל להוסיף לשם מילוי דרישה זאת פתחי חרום קטנים יותר בין פתחי החרום הראשיים לשם עמידה בדרישה זו, למרות שהם עודפים מבחינת רישוי קיבולת הנוסעים במטוס).
* לבסוף, בפ.א.ר 25.807(h) מובהר כי כל פתח חירום בתא הנוסעים שהוא מעבר למספר פתחי החירום המזערי כאמור לעיל, עדיין צריך לעמוד בהוראות הישימות לפתחי חירום שבתקנות 25.809 עד 25.812 וחייב להיות נגיש וזמין (readily accessible).

**הפעלת מטוסים**

כהשלמה לתקינה בנושא דרישות הכשירות האווירית הראשונית לצורך פינוי מהיר בחרום, נקבעו בחלק 1 לנספח 6 לאמנת שיקגו (שעניינו הפעלה של מטוסים בתובלה אווירית מסחרית בינלאומית), סטנדרטים שעניינם הפעלת המטוס בפינוי חירום.

באופן כללי, **פינוי הנוסעים בחירום, ובכלל זה הפעלת פתחי החירום, הוא באחריות הדיילים.**

כך, בפרק 12 (דיילים) לחלק 1 לנספח 6 לאמנה נקבעו מספר הוראות מרכזיות בעניין זה:

* **מיקום הדיילים**: בהמראה ובנחיתה ובכל עת שהטייס המפקד מורה על כך, על הדיילים לשבת במושבים המיועדים להם, שממוקמים ליד פתחי החירום שבגובה הרצפה[[3]](#footnote-3). זאת במטרה להבטיח כי בעקבות נחיתת חירום, הדיילים הם שיגיעו ראשונים לפתחי החירום ויתפעלו אותם ביעילות המרבית, כל זאת בכדי להבטיח מילוט מהיר ויעיל.
* **מספר הדיילים ותפקידיהם**: חובת המפעיל האווירי לקבוע, באישור מדינת המפעיל, את מספר הדיילים הנדרש בכל סוג מטוס, ואת תפקידיהם לשם הבטחת פינוי חירום מהיר נקבעה בסטנדרט 12.1 כלהלן:

12.1 Assignment of emergency duties

An operator shall establish, to the satisfaction of the State of the Operator, the minimum number of cabin crew required for each type of aeroplane, based on seating capacity or the number of passengers carried, in order to effect a safe and expeditious evacuation of the aeroplane, and the necessary functions to be performed in an emergency or a situation requiring emergency evacuation. The operator shall assign these functions for each type of aeroplane.

מספר הדיילים הנדרש בכל מטוס הוא דייל לכל 50 נוסעים.[[4]](#footnote-4)

המפעיל האווירי נדרש לקבוע את נהלי פינוי החירום שלו לכל דגם של מטוס שהוא מפעיל, במסגרתם מוגדרים מספר הדיילים ותפקידיהם בפינוי חירום: כל דייל מצוות לפתח חירום (לעתים נהלי פינוי החירום משייכים דייל כאחראי לשני פתחי חירום – אם הם סמוכים אחד לשני) ונקבעות משימותיו.[[5]](#footnote-5)

* **אימון הדיילים**: על המפעיל האווירי לקבוע וליישם תכנית אימונים לדיילים, הכוללת אימון ראשוני ואימון ריענון שנתי חוזר, בין השאר לגבי תפקידיהם בפינוי חירום.[[6]](#footnote-6)

**תדרוך הנוסעים**:

לצד זאת, על המפעיל האווירי להבטיח כי הנוסעים יקבלו תדרוך לגבי המיקום והשימוש בפתחי החירום, וציוד החירום ובכלל זה ציוד המיועד לשימוש בעת פינוי חירום. כן עליו להבטיח כי במקרה חירום בעת טיסה הנוסעים יתודרכו לגבי פעולות החירום הנחוצות בהתאם לנסיבות החירום.[[7]](#footnote-7)

# חלקם של הנוסעים בפינוי בחירום

כאמור, ניהול פינוי חירום של כלי טיס בעקבות נחיתת חירום הוא באחריות הדיילים. יודגש כי דרישות הכשירות האווירית הראשונית המגדירות מס' נוסעים מירבי לפי מספר פתחי החרום, ומחייבות את היצרן (או את המפעיל) לבצע הדגמה של פינוי מהיר באמצעות פתחי חירום אלה מכוונות לכך שהפינוי יכול להתבצע באמצעות הדיילים בלבד (אשר עברו, כאמור, הכשרה ואימון לצורך מילוי תפקידם זה), ללא היעזרות כלל בנוסעים. יחד עם זאת, בחלק מהמצבים ייתכן שדייל האחראי על פתח חירום מסוים ירצה להסתייע בנוסע בפינוי החירום, לאחר שתדרך אותו, בהתאם לנסיבות – אם לשם מניעה מנוסעים אחרים לגשת לפתח החירום עד לפתיחתו המלאה וייצוב המגלשה; אם בסיוע לנוסעים שירדו במגלשה לפנות אותה באופן שיאפשר פינוי מהיר של שאר הנוסעים, ועוד כיו"ב תפקידים.

מעבר לכך, כמוסבר לעיל לא כל פתחי החירום מאוישים ומתופעלים על ידי דיילים. זאת שכן, מראש, במטוס הותקנו פתחי חירום במספר כפול מזה הנדרש לשם פינוי המטוס בתוך 90 שניות (ומכאן – במספר גדול ממספר הדיילים המזערי הנדרש להפעלת המטוס) , ולעתים אף הותקנו בו פתחי חירום מעבר למינימום הנדרש כדי לעמוד בדרישות המרחק המירבי בין פתחי חירום.

בעקבות נחיתת חירום יש אינטרס מובהק לפנות את המטוס מהנוסעים והצוות מהר ככל האפשר – ואם הדבר מסתייע, מהר יותר מאשר 90 השניות שלפיהן רושיין המטוס. זאת שכן כאמור, קיימת סכנה לפריצת אש, עלול להיווצר קושי בכיבויה (עד כדי חשש להתלקחות המטוס כולו וחוסר שליטה בכיבוי אש) ולצד זאת קיים חשש כי תא הנוסעים יתמלא בעשן, תיווצר סכנה לנוסעים שיהיו עדיין במטוס, וייווצר קושי נוסף בפינויים.

לפיכך, קיים אינטרס כי אפשר יהיה לעשות שימוש גם בפתחי החירום שאינם מאוישים על ידי דיילים. התפעול המיידי של פתחי החרום הנוספים – פתיחתם המהירה, פרישת המגלשה והצמדתה לקרקע – ייעשה בידי הנוסע היושב בקרבת פתח החירום, לאחר שתודרך לכך בהתאם לנסיבות.

לעניין היקף התדרוך יצוין כי קיימים שני מצבים עיקריים לפינוי חירום: האחד - פינוי חירום שיש זמן להיערך אליו ולתדרך את הנוסעים לקראתו (בנסיבות בהן יודעים מראש, באוויר, כי המטוס יבצע נחיתת חירום) במקרה כזה הדיילים יעבירו לנוסעים תדרוך מסודר, בעת ההתארגנות לקראת הנחיתה[[8]](#footnote-8); השני – פינוי חירום "לא מתוכנן" שאין זמן להיערך אליו , למשל – בנסיבות של פינוי חירום עקב הפסקת המראה או בשל ירידה ממסלול בנחיתה. במצב דברים זה תדרוך הנוסעים יהיה מינימלי, ולכן יש חשיבות לכרטיסים המודפסים[[9]](#footnote-9) במושבי יציאת החירום ליד פתחי חירום שאינם מאוישים על ידי דייל – למשל פתחי חירום הממוקמים מעל הכנף, לידם לא מתוכנן כי יישב דייל מבין צוות הדיילים המזערי ולפיכך בפועל, בדרך כלל לא יישב שם דייל.

**מושב יציאת חירום**

"מושב יציאת חירום" הוא כל אחד מהמושבים בשורת המושבים שממנה יש גישה ישירה לפתח חירום במטוס. "גישה ישירה" משמעה היכולת להגיע לפתח החירום ללא צורך להיכנס למעבר או לעקוף מכשול. מכשול הוא כל דבר נייח המותקן במטוס או נישא בו שעלול להפריע במילוט חירום. דוגמאות למכשולים אפשריים: מחיצה; וילון ; עריסת תינוק; בקבוק חמצן גדול, לא נייד, הנמצא במטוס לשימושו של נוסע החייב באספקת חמצן כל הטיסה. קיומו של "מכשול" במושב מעין זה עלול לחסום את הגישה לפתח החירום.

לשם הבטחת פינוי יעיל בחירום, יש חשיבות לשמור על הגישה לפתח החירום פנויה, כך שתובטח ירידתם הרציפה וללא עיכובים של כמה שיותר נוסעים.

**הושבת הנוסעים**

מכל האמור לעיל נובע כי בתכנון הושבת הנוסעים במטוס, ובהושבתם בפועל, על המפעיל האווירי להתחשב בצורך לבצע פינוי חירום מהיר של המטוס בעקבות נחיתת חירום. מדובר בשני סוגים של שיקולים:

האחד – הושבת אנשים המתקשים בתנועה באופן שלא יעכב פינוי חירום של המטוס במהירות הנדרשת. השני – הושבה במושבי יציאת חירום של נוסעים המסוגלים, פיזית ומנטלית, בכפוף לקבלת תדרוך מתאים, לסייע בפינוי החירום ככל שיהיה צורך בסיועם, ובכלל זה לפתוח את פתח החירום, להפעיל מגלשה, להכווין את הנוסעים אליהם, לסייע בירידה מהמטוס בצידו החיצוני וכו', ומוכנים לבצע פעולות אלה מרצונם.

מבחינת הקריטריונים להושבה במושב יציאת חירום - עיקר הקושי בשלו נוסע עלול להפריע בפינוי חירום הוא מוגבלות בתנועה מהירה לפתח החירום. ההחלטה האם נוסע עלול להפריע בפינוי חירום מתקבלת על ידי צוותי הקרקע העוסקים בבידוק הנוסעים, והיא מבוססת על בחינה שטחית, בראייה, של מאפיינים בולטים במיוחד, ולא באמצעות תחקור הנוסע, או בדיקתו (יש לזכור כי לנוסע אין "זכות קנויה" להושבה דווקא במושב זה או אחר, ולכן הוראות לעניין הושבת הנוסעים שתכליתן להבטיח פינוי חירום מהיר בעקבות נחיתת חירום הן מידתיות).

לפיכך, אמות המידה לקביעת התאמתו של נוסע לשבת במושב חירום הן אמות מידה צורניות חיצוניות ברורות, שאינן דורשות תחקור או בדיקה פיזית של הנוסע. נהלים בדבר הושבת נוסעים נקבעים כחלק מנהלי פינוי החירום הנדרשים לפי סעיף 2.2.11 לתוספת השנייה לחלק 1 לנספח 6 לאמנה[[10]](#footnote-10), לפיו על המפעיל האווירי לקבוע בסע"מ נהלי פינוי חירום ובכלל זה נהלים שמיועדים לדגם המטוס, תיאום בין אנשי הצוות, חלוקת תפקידים ועמדות החירום בין אנשי הצוות:

2.2.11 Emergency evacuation procedures, including type-specific procedures, crew coordination, assignment of crew’s emergency positions and the emergency duties assigned to each crew member.

בהתאמה, מהות ההסדר המוצע, בתמצית, היא חובת המפעיל האווירי לקבוע במסגרת נהלי פינוי החירום בספר העזר למבצעים שלו, נהלים בדבר הושבת נוסעים.

**ההסדרים בתקינת התעופה האירופית ובתקינת התעופה האמריקנית לענין הושבת נוסעים**

הן תקינת התעופה האירופית והן תקינת התעופה האמריקנית המסדירות הפעלת מטוסים גדולים בתובלה אווירית מסחרית, כוללות הסדרים לעניין הושבת הנוסעים לשם הבטחת פינוי מהיר של מטוס בעקבות נחיתת חירום.

בתקינה האמריקנית הנושא מוסדר בתקנת פ.א.ר 121.585 (exit sitting) .

בתקינה האירופית הנושא מוסדר בתקנה CAT.OP.MPA.165 Passenger seating בנספח IV לתקנת הנציבות האירופית COMMISSION REGULATION (EU) No 965/2012 of 5 October 2012 (laying down technical requirements and administrative procedures related to air operations pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council).

לתקנה זו פרסמה הסוכנות האירופית לבטיחות אווירית (EASA – European Aviation Safety Agency) "אמצעי ציות מקובלים" (AMC – Acceptable means of compliance) שמעמדם כשל "הנחיות מינהליות" – כלומר, הם משלימים את התקנה ומפרטים למבקשי/בעלי רישיון הפעלה אווירית, דרך ליישום את דרישות התקנות, המקובלת על EASA.

**ההסדרים בדיני הטיס הישראליים**

בתקנות העיקריות לא נקבע כל הסדר לעניין הושבה במושב יציאת חירום.

עריכת השוואה בין התקינה האירופית לבין התקינה האמריקנית דלעיל, מובילה למסקנה כי עדיף לבסס את ההסדר בנושא פינוי חירום והובלת נוסעים שתנועתם מוגבלת על התקינה האירופית שהיא עדכנית וברורה יותר. התקנה האירופית קובעת אמות מידה חיצוניות לקביעת התאמתו של הנוסע להושבה במושב יציאת חירום ברורות יחסית, שתכליתן ברורה: מניעת הושבה במושב יציאת חירום של נוסע המתקשה בתנועה מהירה ותכליתית. לעומת זאת, התקנה האמריקנית, (פ.א.ר 121.585(d)) מפרטת 10 סוגי פעולות אשר נוסע היושב במושב מוביל לפתח חירום צריך להיות מסוגל לבצע בעת פינוי חירום (חלקן פיזיות באופיין – פתיחת הדלת, הסרתה והזזתה כך שלא תפריע ליציאה, פתיחת המגלשה, יציאה מהירה דרך הפתח וייצוב המגלשה עבור נוסעים אחרים, והתרחקות מהמטוס לידי מרחק בטוח; וחלקן מנטליות באופיין - זיהוי הדלת ומנגנון הפתיחה, הבנת ההוראות לפתיחת דלת החרום, הבנת הוראות אנשי הצוות והעברתן לנוסעים האחרים), ולצד זאת קובעת את חובתו של המפעיל האווירי לקבוע קריטריונים להושבה במושב יציאת חירום שיבטיחו את יכולתו של הנוסע לבצע פעולות אלה. מתכונת זאת של חקיקה מעוררת מספר קשיים:

* היא משאירה את ליבת ההסדר - כי נוסע שמתקשה בתנועה מהירה ותכליתית לא יושב במושב יציאת חירום – חבויה בנהלי המפעיל האווירי, במקום שהסדר זה יהיה מפורש וברור בתקנות;
* עלולה להתפרש לכאורה כמאפשרת, באמצעות תשאול ובדיקות, תוך פגיעה בפרטיותו של הנוסע, בחינת יכולותיו הפיזיות והקוגניטיביות של הנוסע, בעוד שכוונת המחוקק היא להגדיר את בחינת "פוטנציאל" הנוסע לסייע בפינוי באופן חזותי בלבד.
* לבסוף, כאמור לעיל, פינוי המטוס בחירום מתוכנן להתבצע ע"י הדיילים, וההיעזרות בנוסעים לטובת הפינוי הינה תוספת ליכולת הפינוי הקיימת ע"י אנשי צוות המטוס. לפיכך, בחירת הנוסעים העשויים לסייע בפינוי בחירום הינה שיקול משני, ונכון יותר להתרכז בהוראות המגדירות אילו נוסעים אין להושיב במושב יציאת חירום מחשש שיפריעו לפינוי מהיר של המטוס בחירום.

חלק ב' - דברי הסבר מפורטים

**לתיקון תקנה 356- הוספת הגדרת "מושב יציאת חירום" (תקנה 1 לתיקון המוצע)**

כאמור, מושב יציאת חירום הוא כל אחד מהמושבים בשורת המושבים שממנה יש גישה ישירה לפתח חירום במטוס.

לפי החומר המנחה שפרסמה EASA, גישה ישירה משמעה יכולת להגיע לפתח החירום ללא צורך להיכנס למעבר או לעקוף מכשול.

"GM1 CAT.OP.MPA.165 Passenger seating

DIRECT ACCESS

‘Direct access’ means a seat from which a passenger can proceed directly to the exit without entering an aisle or passing around an obstruction."

נכון להיום נעשה שימוש במונח זה בתקנה 487א לתקנות העיקריות ומוצע כי יעשה בו שימוש גם בתקנה 497א.

לפיכך, במקום להגדיר את המונח פעמיים (פעם לצורך תקנה 487א ופעם לצורך תקנה 497א), מוצע לשלב הגדרה מתאימה למונח זה בתקנה 356 לתקנות העיקריות – היא תקנת ההגדרות של הפרק השלושה עשר לתקנות העיקריות, המאגדת את כל המונחים שנעשה בהם שימוש בפרק זה בלבד.

ההגדרה המוצעת מבוססת על הנחיית EASA דלעיל.

**לתיקון תקנה 487א – תדרוך בטיחות לנוסעים (תקנה 2 לתיקון המוצע)**

תקנה 487א לתקנות העיקריות שעניינה תדרוך בטיחות לנוסעים נקבעה בתיקון התשע"ד לתקנות העיקריות, במטרה ליישם כלשונו את סטנדרט 4.2.12 לחלק 1 של נספח 6 לאמנה, תוך השארה על כנם של ההסדרים המשלימים שהיו קבועים עד אז בתקנה 487 לתקנות העיקריות.

נוסח תקנה 487א גובש בהתחשב בתקנה 497א המוצעת, כפי שקודמה במסגרת תיקון תשע"ד מס' 2 לתקנות העיקריות, אך מתוך הנחה כי ההסדר המעוגן בה יהיה בעל תוקף עצמאי, ללא קשר לקידום תקנה 497א כאמור.

בסופו של דבר, במסגרת הדיון בוועדת הכלכלה של הכנסת בתיקון תשע"ד מס' 2 לתקנות העיקריות החליט מנהל רת"א לבקש את הוועדה שלא לאשר את תקנה 497א בנוסח שהוצע בתיקון כאמור (נוסח שהתבסס על תקנת פ.א.ר 121.585 האמורה), תוך התחייבות לפיה רת"א תבחן מחדש את ההסדרים המוצעים לגבי הושבת נוסעים.

הבחינה מוחדשת כאמור העלתה כי עדיף להתבסס על ההסדר בתקינה האירופית מאשר על ההסדר בתקינה האמריקנית, ולפיכך ההסדר המוצע בזאת מבוסס על התקנה האירופית.

מאחר שההסדר המוצע בזאת שונה מאוד מההסדר שהוצע בתקנה 497א במסגרת תיקון תשע"ד מס' 2 לתקנות העיקריות, בחנו את התאמת הוראות תקנה 487א לתקנות העיקריות להסדר המוצע.

**בתקנת משנה (א)(1)(ו)** נקבעה חובת תדרוך לפני המראה לעניין מושבי יציאת חירום, כאשר תדרוך זה יכלול הן הפנייה לכרטיסים המודפסים הנמצאים במושבי יציאת החירום או לאמצעי האחר המקובל על המנהל כאמור בתקנת משנה (ה)(1), והן בקשה לאדם להזדהות בפני איש צוות כדי להושיבו מחדש, אם אינו מעוניין לשבת במושב יציאת חירום.

מאחר שמוצע לבטל את ההסדר בתקנת משנה (ה)(1) (ראו הסבר מפורט להלן) הרי שמוצע להחליף את פסקה (א)(1)(ו) באופן הבא:

לפסקה (1) - בתדרוך לפני המראה יופנו הנוסעים היושבים במושב יציאת חירום לכרטיסים המודפסים כאמור בתקנת משנה (ד) (הכוללים דיאגרמה של פתחי החירום ושיטות הפעלתם וכן הוראות אחרות הנדרשות לשימוש בציוד החירום).

לפסקה (2) – יחודד מעט הנוסח לעניין השאלה שעל הצוות להפנות אל נוסעים במושב יציאת חירום, לשם הושבתם מחדש : " האם הם אינם מסוגלים או אינם מסכימים לבצע את פעולות החילוץ כאמור בתקנת משנה (ה)." יובהר כי מידת הסיוע שיכול שיתבקש מנוסע כאמור (ובכלל זה פירוט באילו פעולות חילוץ יכול שיתבקש לסייע) מוסבר לנוסע בתדרוך אישי.

**בתקנת משנה (ה)** נקבע הסדר לעניין עזרי התדרוך (כרטיסים מודפסים או אמצעי אחר המקובל על המנהל) במושבי יציאת החירום.

מוצע להחליפה כך שפסקת משנה (1) תימחק, ותקנת משנה (2) תוותר כמעט ללא שינוי למעט שני שינויי נוסח קלים (המוסברים למטה מכאן) וכן שינויים בעריכה ובמספור הנובעים ממחיקת פסקת משנה (1).

**בפסקה (1)** נקבעה חובת מחזיק רישיון לכלול בעזרי התדרוך את "אמות המידה להושבה" וכן בקשה שהנוסע יזהה עצמו בפני אנשי הצוות כדי לאפשר העברתו למושב שאינו מושב יציאת חירום אם מתקיים אחד מאלה: אין מתקיימות בו אמות המידה להושבה, או הוא אינו מסכים לבצע פעולות חילוץ כמפורט בפסקה (2)(א) עד (ח);

לנוכח ההסדר המעודכן המוצע לתקנה 497א פסקה זו אינה נחוצה עוד, ומוצע למחקה:

* לעניין פירוט אמות המידה להושבה :

הגדרת "אמות המידה להושבה" בתקנת משנה (ח) היא כלהלן:

"אמות המידה להושבה" - נהלים שקבע מחזיק הרישיון שיבטיחו כי אדם שיש כוונה להושיבו במושב יציאת חרום, מתאים לכך;

התפיסה לפיה התקנה תקבע רשימה של יכולות פיזיות, מנטליות וקוגניטיביות הנדרשות מנוסע במושב יציאת חירום, ואילו הקריטריונים שיגשרו בין דרישות אלה לבין יישומן בפועל - פירוט מעשי אילו נוסעים עומדים באמות מידה אלה, ולפיכך ניתן / לא ניתן להושיבם במושב יציאת חירום (הלא הן "אמות המידה להושבה") - ייקבעו בנהלי המפעיל האווירי, הייתה מבוססת על תקנת הפ.א.ר דלעיל, עליה התבססה תקנה 497א שנכללה בהצעת תיקון תשע"ד מס' 2 לתקנות העיקריות.

במסגרת תקנה 497א המוצעת המעודכנת, הקריטריונים לאי הושבת נוסע במושב יציאת חירום ייקבעו בתקנה עצמה, ולפיכך לא נעשה עוד שימוש במונח "אמות מידה להושבה" בהתייחס לנהלי המפעיל האווירי המגשרים בין דרישות התקנה, לבין אופן מיון הנוסעים בפועל. ממילא אין צורך להביאן לידיעת הציבור, ואין מקום לדרוש התאמה אליהן.

* לעניין בקשה כתובה מנוסע כי יזהה עצמו כדי לאפשר העברתו למושב שאינו מושב יציאת חירום אם אין מתקיימות בו אמות המידה להושבה, או הוא אינו מסכים לבצע פעולות חילוץ כמפורט בפסקה (2)(א) עד (ח):

בחינה מחודשת של ההסדר העלתה כי די בחובת התדרוך לפני ההמראה לעניין מושבי יציאת חירום, המוגדרת בתקנת משנה (א)(1)(ו), במסגרתה הצוות נדרשת לפנות אל הנוסעים היושבים במושב יציאת חירום ולבקש מהם לזהות עצמם כדי להושיבם מחדש אם אינם יכולים או אינם מעוניינים לבצע את פעולות החילוץ כאמור.

**בפסקה (2)** נקבעה חובת המפעיל האווירי להחזיק במטוס, לשימושו של כל נוסע היושב במושב יציאת חירום, כרטיס מודפס או אמצעי אחר המקובל על המנהל, המכיל מידע בעברית ובאנגלית, שיוכל לשמש את האדם היושב במושב יציאת חירום לביצוע פעולות חילוץ אלה: (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 או אבטחת דלת יציאת החירום כך שלא תעכב את השימוש ביציאת החירום – בהקשר זה מוצע להוסיף חלופה של סילוק דלת יציאת החירום שכן יש דלתות אשר מושלכות מהמטוס ולא מאוחסנות או מאובטחות; (6) הערכת מצב מגלשת החירום, הפעלת המגלשה וייצובה לאחר פריסתה, לשם סיוע לאחרים לרדת מן המגלשה– בהקשר זה מוצע תיקון נוסח לעומת הקיים כיום שתכליתו להבהיר כי תפקיד הנוסע המסייע בפינוי החירום אינו לייצב את המגלשה (ייצוב המגלשה על ידי הנוסע אחרי פריסתה אינו אפשרי אלא נובע מהמבנה שלה וממערכת הפריסה שלה, ובפרט האם מנגנוני הניפוח שלה אחרי פריסתה הופעלו כראוי, ואינו תלוי בפעילות הצוות או הנוסעים) אלא תפקידו הוא לוודא כי המגלשה נוגעת בקרקע ומיוצבת; (7) יציאה מהירה דרך פתח יציאת החירום; (8) הערכה בחירה ושימוש במעבר בטוח להתרחקות מפתח יציאת החירום.

כמוסבר לעיל, ייתכנו מצבים בהם יתבצע פינוי חירום בנסיבות בהן לא יהיה די זמן לתדרך את הנוסעים לכך באופן מפורט. במצבים אלה הכרטיסים המודפסים כאמור יהיו אמצעי העזר היחיד שיסייע לנוסע היושב ליד חלון יציאת חירום ומעוניין לפתוח אותו ולהימלט דרכו.

לפיכך, יש להשאיר הסדר זה בתוקף, בשינויים שהוסברו לעיל.

**בתקנת משנה (ח)** נקבעו 2 הגדרות:

ההגדרה "אמות המידה להושבה" - אינה רלבנטית עוד: כמוסבר לעיל, הנוסח הנוכחי של התקנה המוצעת אינו מבוסס על התפיסה לפיה התקנה תקבע רשימה של יכולות פיזיות, מנטליות וקוגניטיביות הנדרשות מנוסע במשוב יציאת חירום, ואילו הקריטריונים שיגשרו בין דרישות אלה לבין יישומן בפועל - אילו נוסעים עומדים באמות מידה אלה, ולפיכך ניתן / לא ניתן להושיבם במושב יציאת חירום (הלא הן "אמות המידה להושבה")- ייקבעו בנהלי המפעיל האווירי .

את ההגדרה "מושב יציאת חירום" מוצע להעביר לתקנה 356.

לפיכך מוצע לבטל תקנת משנה זו.

**לתיקון תקנה 495 – אי החלת ההסדר בהקשר של הובלת בני אדם בתנאים מיוחדים (תקנה 3 לתיקון המוצע)**

חלק מהטיסות לפי הפרק השלושה-עשר לתקנות העיקריות אינו מבוצע אגב הובלת נוסעים משלמים: בראש ובראשונה הטיסות המסחריות להובלת מטען; מעבר לכך, מפעיל אווירי מבצע מפעם לפעם טיסות העברה, טיסות אימון; טיסות לאחר ביצוע התקנות במטוס, טיסות כיול מכשירים וכו'.

בטיסות אלה יכול שיובלו בני אדם אך במספר קטן יחסית (בני אדם בודדים), ולפיכך נקבע לגביהן בתקנה 495 לתקנות העיקריות הסדר מקל. בתקנת משנה (א) פורטו הוראות מתוך הפרק השלושה-עשר שלא יחולו בטיסות כאמור [[11]](#footnote-11).

בני האדם שמותר להובילם בטיסה כאמור מפורטים בתקנת משנה (ב) – יצוין כי ברוב המקרים מדובר בבני אדם שמהווים חלק מההפעלה (מלווי מטען למיניהם; אנשי צוות; מפקח רת"א) או לכל הפחות מכירים טוב את המטוס וההתנהלות בו (עובדים של המפעיל אווירי, למשל טכנאי בדק לכלי טיס שמוטס לצורך מתן תעודת אחקה ושחרור לכלי הטיס בחו"ל), או בעלי זיקה קבועה אליו (בן משפחה של עובד).

מאחר שתקנה 497א שעניינה פינוי נוסעים, מיועדת להסדיר פינוי של נוסעים "רגילים" (לא כאלה המשתתפים בהפעלה או עובדי המפעיל האווירי) במטוס המוביל כמות גדולה יחסית של נוסעים, מוצע לתקן את תקנת משנה (א) ולמנות אותה בין התקנות שלא יחולו בהקשר טיסות כאמור.

יצוין כי בטיחות הובלתם של נוסעים כאמור מקבלת מענה בהסדרים חלופיים (לאלה שתחולתם הוחרגה לפי תקנת משנה (א) – כך, בתקנת משנה (ג) נקבעו הסדרים לעניין היערכות נדרשת להושבת בני אדם בטיסה כאמור (דרישות לגבי המושב המיועד לאותו אדם ומיקומו, וכן לגבי אמצעי תדרוך חלופיים); בתקנת משנה (ד) נקבעה חובת המפעיל האווירי להבטיח כי יינתן תדרוך לבני האדם המובלים בטיסה כאמור; בתקנת משנה (ה) נקבעה חובת המפעיל האווירי לקבוע בסע"מ שלו נהלים בדבר הולכה בטוחה של בני אדם כאמור.

**לתקנה 497א - הושבת הנוסעים (תקנה 4 לתיקון המוצע)**

בהתבסס על תקנה CAT.OP.MPA.165 האירופית, מוצע לקבוע את חובת מחזיק הרישיון לקבוע נהלים שיבטיחו כי הושבת הנוסעים תתבצע כך שבמקרה שבו נדרש פינוי חירום, הם לא יפריעו לפינוי החירום ויוכלו לסייע בו. מוצע כי נהלים אלה יכללו בספר העזר למבצעים של מחזיק הרישיון, במסגרת נוהלי פינוי החירום של מחזיק הרישיון.

**פסקה (1)** מסדירה את ההיבט ה"חיובי" - איזה נוסע ניתן להושיב במושב יציאת חירום. התקנה מבוססת על ההנחיות בפסקה (a) ל- AMC1 CAT.OP.MPA.165 Passenger seating. פסקה זו מבהירה כי כשירותו של הנוסע לשבת במושב יציאת חירום נבחנת בבחינה חזותית בלבד, והדרישה הוא כי יראה כשיר "באופן סביר" (reasonably) "נחזה להיות כשיר באופן סביר". להבנתנו מהנוסח המוצע ברור כי אין הכוונה שהמפעיל האווירי יערוך לנוסעים בדיקות העלולות לפגוע בפרטיותם, לשם וידוא התאמתם לשבת במושב חירום.

**פסקה (2)** מסדירה את ההיבט ה"שלילי" – אמות מידה לפיהן יוחלט איזה נוסע לא ניתן להושיב במושב יציאת חירום. התקנה מבוססת על ההנחיות בחלקה הראשון של פסקה (b) ל- AMC1 CAT.OP.MPA.165 Passenger seating, ועל ההנחיות ב- AMC2 CAT.OP.MPA.165 Passenger Seating .

אמות מידה אלה נוגעות למצב אובייקטיבי שאיש צוות קרקע העוסק בבידוק הנוסעים יכול לבררו בכך , בין באמצעות התרשמות ויזואלית פשוטה מהנוסע ("נוסע הסובל באופן ברור וגלוי ממגבלה פיזית או נפשית...; "נוסע שהוא עיוור או חירש במידה משמעותית..."; "נוסע שבשל גיל או מחלה הוא חלש באופן שיקשה עליו לנוע במהירות..."), ובין באמצעות בדיקת המסמכים שמגיש הנוסע לצורך נסיעתו (ילד, נוסע שהוא מגורש , מסורב כניסה או עציר במשמורת, נוסע עם בעל חיים).

**לפסקאות משנה (א) עד (ד) [[12]](#footnote-12) -**

פסקאות אלה עוסקות במגבלה פיזית, מנטלית או חושית, הפוגעת בתנועתו המהירה של הנוסע. נוסח פסקאות אלה מבהיר כי מדובר על מגבלות ברורות וגלויות לעין ("נוסע הסובל באופן ברור וגלוי ממגבלה פיזית או נפשית...; "נוסע שהוא עיוור או חירש במידה משמעותית..."; "נוסע שבשל גיל או מחלה הוא חלש באופן שיקשה עליו לנוע במהירות..."). כלומר, ההחלטה האם מתקיימות אמות המידה היא על בסיס מגבלה ברורה וגלויה לעין, ואין צורך בביצוע בדיקות או תחקורים פולשניים כדי לעמוד על קיומה.

**לפסקת משנה (ה)[[13]](#footnote-13)** –

פסקה זו עוסקת בילד, בין מלווה ובין לא מלווה ; מוצע לקבוע כי אין להושיב ילד במושב כאמור. זאת שכן כוחו הפיזי של ילד, גובהו , התפיסה הקוגנטיבית וכושר השיפוט שלו, הם גורמים שעלולים לעכבו בפינוי חירום, ואף עלולים למנוע את האפשרות כי יסייע בפעולות החילוץ.

מגבלת גיל של 12 שנים מבוססת על הגדרת "child/children" בנספח I לתקנה האירופית (EU) No 965/2012:

"For the purpose of passenger classification:

(a) ‘adult’ means a person of an age of 12 years and above;

(b) ‘child/children’ means persons who are of an age of two years and above but who are less than 12 years of age;

(c) ‘infant’ means a person under the age of two years;"

וכן בהתבסס על כך שהתקנות העיקריות אינן מבחינות בין ילד לבין תינוק (ראו תקנה 14(א)(3)(א) לתקנות העיקריות).

**לפסקת משנה (ו)[[14]](#footnote-14) –**

פסקה זו עוסקת בנוסע שנמצא תחת משמורת חוקית, כלומר נדרש לקיים הליך שלטוני כשלהו לשם הורדתו מהמטוס וקבלתו במדינת היעד. מוצע לקבוע כי נוסעים מסוג זה לא ישבו במושב יציאת חירום. זאת שכן מדובר בסיטואציה שבה בהכרח תשומת הלב הן של האדם תחת משמורת והן של האדם השומר מופנית לא רק לפינוי החירום אלא גם לכורח להשאר יחד, ולכן עלולים להוות מכשול לפינוי מהיר.

**לפסקת משנה (ז) –**

פסקה זו עוסקת בנוסע עם בעל חיים המובל בתא הנוסעים ונמצא באחריותה נוסע. מוצע לקבוע כי נוסע כאמור לא יוכל לשבת במושב יציאת חירום. זאת שכן לנוסע כאמור אחריות לשלומו ובטחונו של בעל החיים, דבר העלול לעכב אותו בפינוי ואף למנוע בעדו מלסייע בפעולות חילוץ אם יתבקש לכך.

**פסקה (3)** נועדה להבטיח כי מערכת הנהלים של המפעיל האווירי להושבת נוסעים תורכב משתי "שכבות הגנה" – בחינת התאמת הנוסע לשבת במושב יציאת חירום תיערך גם בשלב הנפקת הכרטיס למושב הספציפי, ואולם אם בכל זאת בשלב זה הוקצה מושב יציאת חירום לנוסע שנחזה ע"י הדיילים במטוס ככזה שאינו כשיר לכך – תתבצע הושבה מחודשת בשלב ההושבה במטוס התואמת את הצורך להבטיח פינוי חירום מהיר של המטוס בעקבות נחיתת חירום.

פסקה זו מבוססת על חלקה השני של פסקה (b) ל- AMC1 CAT.OP.MPA.165 Passenger seating.

**להוספת הפניה לתקנה 497א בכותרת התוספת החמישית (תקנה 5 לתיקון המוצע)**

בתוספת החמישית לתקנות העיקריות נקבעו המבנה והתכולה של ספר העזר למבצעים (סע"מ) של מחזיק הרישיון. בתקנה 497א מוצע כי נהלי מחזיק הרישיון להושבת נוסעים ייכללו בנהלי פינוי החירום של מחזיק הרישיון האמורים בסעיף 2(2)(יא) לתוספת החמישית. לפיכך, יש לאזכר את תקנה 497א, מתחת לכותרת התוספת החמישית.

**למועד התחילה (תקנה 6 לתיקון המוצע)**

תיקון התקנות המוצע דורש ממחזיק רישיון הפעלה אווירית לפי הפרק השלושה עשר לתקנות העיקריות לקבוע בסע"מ נהלים להושבת נוסעים והוא מעדכן במקצת את ההוראות לעניין אמצעי העזר לתדרוך נוסעים היושבים במושב יציאת חירום.

לחברות התעופה קיימים כבר היום נהלים להושבת נוסעים שתכליתם לוודא יעילות פינוי חירום, וכן אמצעי לתדרוך נוסעים היושבים במושב יציאת חירום, ואולם ייתכן כי נהלים ואמצעים אלה יידרשו עדכון בעקבות התיקון המוצע.

לפיכך, ולאחר קיום היוועצות בנושא עם חברות התעופה הרלבנטיות, מוצע להעניק 90 ימים להיערכות ליישומו.

1. ראו הגדרת "כללי כושר אווירי" במסגרת התקנות האמורות. [↑](#footnote-ref-1)
2. כהשלמה לכך, לפי תקנה 409 לתקנות העיקריות, בעת אישור למפעיל אווירי להפעיל דגם של מטוס שלא עבר תהליך הדגמה כאמור, נדרש המפעיל האווירי לערוך הדגמה של פינוי כל נוסעי המטוס בתוך 90 שניות.) [↑](#footnote-ref-2)
3. מיקום מושבי הדיילים לפי סטנדרט 6.16, מאומץ בתקנה 411, באמצעות אימוץ פ.א.ר 121.311(g). חובת כל דייל שיש לו תפקיד בפינוי חירום לשבת במושב כאמור בקטעים הקריטיים של התפעול (המראה ונחיתה) ובעת שהטייס המפקד מורה על כך נקבעה בסטנדרט 12.2 שאומץ בתקנה 429(ד) לתקנות העיקריות. [↑](#footnote-ref-3)
4. ראו תקנה 429 לתקנות העיקריות . [↑](#footnote-ref-4)
5. בתקנה 431 לתקנות העיקריות נקבעה חובת המפעיל האווירי לקבוע בנהליו, בספר העזר למבצעים שלו, את התפקידים שיש לבצע בחירום, ובכלל זה בעת פינוי בעקבות נחיתת חירום, לגבי כל סוג מטוס.

   סעיף 2.2.11 לתוספת השנייה לחלק 1 לנספח 6 לאמנה (תוכן ומבנה הסע"מ) המאומץ באמצעות תקנה 393 וסעיף 2(2)(יא) לתוספת החמישית לתקנות העיקריות, קובע את חובת המפעיל האווירי לכלול בספר העזר למבצעים שלו נהלי פינוי חירום ובכלל זה נהלים שמיועדים לדגם המטוס, תיאום בין אנשי הצוות, חלוקת תפקידים ועמדות החירום בין אנשי הצוות. [↑](#footnote-ref-5)
6. חובת המפעיל האווירי לקבוע וליישם תכנית אימונים לדיילים, הכוללת אימון ראשוני ואימון ריענון שנתי חוזר, בין השאר לגבי תפקידיהם בפינוי חירום קבועה בסטנדרט 12.4 המאומץ באמצעות תקנות 433, 440, 441 ו- 450 לתקנות העיקריות. [↑](#footnote-ref-6)
7. חובות אלה מעוגנות בסטנדרטים 4.2.12.1 ו- 4.2.12.3 לחלק 1 לנספח 6 לאמנה, ומיושמות בתקנה 487א לתקנות העיקריות. [↑](#footnote-ref-7)
8. ראו תקנה 487א(א)(3) לתקנות העיקריות. [↑](#footnote-ref-8)
9. ראו תקנה 487א(ד) ו- (ה) לתקנות העיקריות. [↑](#footnote-ref-9)
10. סטנדרט זה מאומץ ב סעיף 2(2)(יא) לתוספת החמישית לתקנות העיקריות. [↑](#footnote-ref-10)
11. בתקנת משנה (א) פורטו הדרישות שלא יחולו בהפעלת טיסות אלה: דרישות ציוד כלהלן: נשיאת מטען בתא הנוסעים (פ.א.ר 121.285 ), מגפון (פ.א.ר 121.309(f)), אמצעים לפינוי חירום של נוסעים (פ.א.ר 121.310); דלת המפרידה בין תא הטייס לתא הנוסעים (פ.א.ר 121.313(f)); דרישות מידע לנוסעים (פ.א.ר 121.317); הדגמת פינוי חירום של נוסעים (תקנה 409); דרישות לגבי דיילים (תקנה 429); מגבלות לגבי כניסה לתא הטייס (תקנה 475); תדרוכים לנוסעים: תדרוך נוסעים לגבי עישון (תקנה 487); תדרוך בטיחות לנוסעים (תקנה 487א); תדרוך נוסעים בטיסות ממושכות מעל ים (488); סגירת דלת תא הטייס ונעילתה (499); דרישות לעניין הפעלת EDTO (403) . [↑](#footnote-ref-11)
12. "(א) נוסע הסובל, באופן ברור וגלוי, ממגבלה פיזית או נפשית, 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;" [↑](#footnote-ref-12)
13. (ה) ילד שטרם מלאו לו 12 שנים, בין מלווה ובין לבדו;" [↑](#footnote-ref-13)
14. "(ו) נוסע שהוא מגורש, מסורב כניסה או עציר במשמורת;" [↑](#footnote-ref-14)