

ז' בניסן תשע"ג
18 במרץ 2013

אל:
חברות תעופה
טייסים פרטיים

הנדון: חילוץ ופינוי כלי טיס מהמסלול בנמל התעופה חיפה

בנמל התעופה חיפה קיים מסלול נחיתה והמראה אחד בלבד. בנמל פועלות מספר חברות המטיסות ומתחזקות מטוסים שונים. תקלה באחד המטוסים על המסלול תשבית את פעילות הנמל ותגרום לשיבושים בעבודת הנמל השוטפת.

חוק הטיס, התשע"א - 2011 (להלן: "חוק הטיס") הגביל בסעיף 111 (א) את הגישה לכלי טיס שהיה מעורב באירוע בטיחותי חמור (תאונה או תקרית חמורה), כמו גם לשברי מטוס וראיות ... והכל בהתאם להנחיות החוקר הראשי.

על מנת להחזיר את הנמל לכשירות מבצעית, הנחה חוק הטיס בסעיף 111 (ב), כי החוקר הראשי יפעיל את סמכותו באופן שיצמצם ככל האפשר את מידת הפגיעה בפעילותו התקינה של נמל התעופה.

להלן מיוסוד דרכי הפעולה. אבקשכם לפעול על פיהן. האחריות לפינוי המטוס הינה של חברת התעופה/בעלי המטוס/מפעיליו בלבד ועליהם לעשות זאת במהירות האפשרית, מרגע מתן אישור להזנתו על ידי החוקר הראשי ועפ"י הנחיותיו. האישור וההנחיות אפשר שיינתנו באמצעות חוקר מטעמו או באמצעות מנהל נמל התעופה/מגדל הפיקוח.

1. אם חברת התעופה/בעלי המטוס לא יפעלו לפינוי המטוס בפרק זמן סביר, בידי הנהלת נמל התעופה חיפה הסמכות החוקית להורות ולהטיל על כל גורם אשר תמצא לנכון, לפנות את המטוס, גם ללא הסכמת בעליו.
2. פינוי כנ"ל יתבצע על אחריותו של בעל המטוס ועל חשבונו.
3. הנהלת הנמל תדאג שהפינוי יתבצע בהתאם לכללי החילוץ, באישור בעל המקצוע המבצע והחוקר הראשי, על מנת להימנע מנזקים. אולם פינוי וחילוץ כנ"ל ישחרר את רש"ת והמפנים מכל אחריות לנזקים, שעלולים להיגרם כתוצאה מכך.
4. לשם ביצוע החילוץ בזמן הקצר ביותר מרגע מתן אישור לחילוץ המטוס, על חברות התעופה/בעלי המטוס/מפעיליו לעמוד באחד מהתנאים הבאים:
 - 4.1 להיות מצוידים באמצעים לגרירה/חילוץ המטוס התקוע מהמסלול.
 - 4.2 להיות בקשר עם גורמים אחרים, אשר ברשותם אמצעים היכולים לבצע חילוץ מטוס תקוע על המסלול.
 - 4.3 על החברה להיות מצוידת בספר היצרן לצורך פינוי מטוס מהמסלול.
 - 4.4 פינוי מטוס מהמסלול יכול להתבצע בשני מקרים:
 - 4.4.1 עקב תקלה טכנית המאפשרת גרירה של המטוס - למקרה של תקלה המאפשרת גרירה של המטוס, תחזיק חברת התעופה בנמל התעופה חיפה אמצעים לגרירה בכפוף לאישור הנהלת הנמל.

4.4.2. עקב תאונה/תקלה בה לא ניתן לגרור את המטוס - במקרה של תאונה/תקלה בה לא ניתן לגרור את המטוס, על חברת התעופה לדאוג לציוד מתאים להזזה/ הרמה של המטוס, או להתקשרות עם חברה שלה יש הציוד המתאים.

4.4.3. במקרה של תאונה או תקרית חמורה אין להזיז את המטוס ללא אישורו המפורש של החוקר הראשי של משרד התחבורה.

4.4.4. **הרשאה לפינוי המטוס**

בכל מקרה של תאונה, אין להזיז המטוס ללא אישור מפורש מהחוקר הראשי של משרד התחבורה.

4.4.4.1. הגעת חוקר תאונות ראשי או חוקר מטעמו לתחקור האירוע.

4.4.4.2. במקביל להגעת החוקר על חברת התעופה/בעלי המטוס לפעול לזירוז הגעת הציוד המתאים לפינוי המטוס התקוע.

הערה:
בעת הצורך תציב משטרת ישראל חסימות למניעת גישת סקרנים לאזור האירוע.

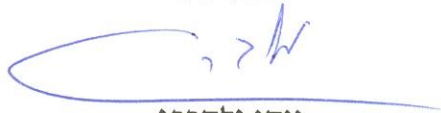
4.4.5. **פינוי המטוס**

4.4.5.1. פינוי המטוס ייעשה לאחר קבלת אישור מהחוקר הראשי, באמצעות חוקר מטעמו, באמצעות מנהל משמרת מגדל הפיקוח או באמצעות מנהל נמל התעופה.

4.4.5.2. באחריות החברה המפנה לפנות המטוס ברגע קבלת האישור לפינוי.

4.4.5.3. אנשי הכיבוי ילוו את המטוס עד הגעתו למוסך.

ב ב ר כ ה



יוסי גלסברג

מנהל נמל התעופה חיפה ר"פ

העתקים:

מר שלמה אורן - סמנכ"ל מסופים ושתפ"א
מר יואב אורן - רא"ג תפעול מסופים ושתפ"א
מר רמי חדד - אחראי תפעול
מר מאיר כהן - אחראי תפעול ואחזקה נ"ת חיפה ור"פ
מר אורי אלוני - מנהל מגדל פיקוח נ"ת חיפה
מר אשכול אלון - מפקד הצלה וכיבוי אש נ"ת חיפה
מר ליאור אברמוב - קב"ט נ"ת חיפה ור"פ
מר יצחק רז - חוקר תאונות ראשי משרד התחבורה