

1 תקנות הטיס (סוגי תקריות חמורות), התשע"ד-2014

בתוקף סמכותי לפי סעיף 129(4) לחוק הטיס, התשע"א-2011 (להלן - החוק), לפי הצעת רשות התעופה האזרחית לפי סעיף 168(ב) לחוק חוק, אני מתקין תקנות אלה:

1. הגדרות

בתקנות אלה, "תאונת טיס", "תקרית חמורה" ו"תקרית טיס" - כהגדרתן בסעיף 103 לחוק.

2. סוגי תקריות חמורות

(תיקון התשפ"א)

(א) תקריות הטיס המפורטות להלן הן רשימה לא ממצה של דוגמאות לתקריות שניתן לסווגן כתקריות חמורות וזאת לפי נסיבות העניין והכול בהתאם לנספח 13 לאמנה:

- (1) אירוע של כמעט התנגשות שבו היה נדרש לנקוט תמרון למניעת ההתנגשות או למניעת מצב לא בטוח או אירוע כאמור שבו היה ראוי לנקוט פעולה למניעת התנגשות;
- (2) התנגשות שאינה מסווגת כתאונת טיס;
- (3) טיסה מבוקרת אל תוך הקרקע (cfit) שבקושי נמנעה;
- (4) הפסקת המראה ממסלול סגור, ממסלול לא פנוי, ממסלול שלא הוקצה להמראה, או ממסלול הסעה, למעט הליקופטר שהורשה לכך;
- (4א) המראה ממסלול סגור, ממסלול לא פנוי, ממסלול שלא הוקצה להמראה, או ממסלול הסעה, למעט הליקופטר שהורשה לכך;
- (5) נחיתה או ניסיון נחיתה על מסלול סגור, על מסלול לא פנוי, על מסלול הסעה, למעט הליקופטר שהורשה לכך, או על מסלול שלא הוקצה לנחיתה, או במיקום נחיתה לא מתוכנן, כגון דרך או כביש;
- (5א) התקפלות כן-נסע או נחיתה עם גלגלים למעלה באירוע שאינו תאונת טיס;
- (5ב) גרירה או שפשוף במהלך נחיתה של קצה כנף, מעטה המנוע או כל חלק אחר של המטוס באירוע שאינו תאונת טיס;
- (6) כשלים משמעותיים בהשגת ביצועי הטיסה הצפויים בעת ההמראה או הטיפוס הראשוני;
- (7) אש או עשן בתאי הטייס, בתאי הנוסעים או בתאי המטען, או אש במנוע, אף אם אש כאמור כובתה באמצעי כיבוי אש;
- (8) אירוע שבו איש צוות אוויר עשה שימוש חירום בחמצן;
- (9) כשל מבני בכלי הטיס או התפרקויות מנוע, ובכלל זה כשל טורבינה שגרם לפריצת מעטה המנוע, שאינו מסווג כתאונת טיס;
- (10) כשלים מרובים של אחת או יותר ממערכות כלי הטיס שהשפיעו באופן חמור על הפעלת כלי הטיס;
- (11) אובדן יכולת תפקוד של איש צוות אוויר, כהגדרתו בתקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה), התשמ"ב-1981 (להלן בפסקה זו - איש צוות אוויר), במהלך טיסה באחד מהמקרים האלה:
 - (א) אובדן יכולת תפקוד של טייס מפקד במהלך הטסת כלי טיס שמי שמפעיל אותו הוא טייס מפקד בלבד;
 - (ב) אובדן יכולת תפקוד של איש צוות אוויר במהלך הטסת כלי טיס שמי שמפעיל אותו הם שני טייסים או

יותר, ואובדן יכולת התפקוד כאמור גרם לכך שבטיחות הטיסה נפגעה עקב עלייה משמעותית בעומס העבודה המוטל על שאר אנשי צוות האוויר;

(12) כמות דלק, או מצב של חלוקת דלק, המצריכים הכרזה של מצב חירום בידי הטייס, כדוגמת חוסר דלק, אבדן דלק או חוסר יכולת לנצל את כל כמות הדלק הזמינה הנמצאת בכלי הטיס;

(13) חדירה למסלול המסווגת בחומרה a לפי הוראות ספר העזר למניעת חדירה למסלול של הארגון doc. (runway incursion prevention manual) 9870 - manual on the prevention of;

(14) סטייה מחוץ לגבולות מסלול בהמראה או בנחיתה, ובכלל זה נגיעה בקרקע לפני המסלול בעת הנחיתה (under-shooting), ריצה מעבר לסוף המסלול (overrunning) או סטייה אל מעבר לשולי המסלול;

(15) כשלים של מערכות, לרבות אובדן חשמל או כוח מנוע, תופעות מזג אוויר, תפעול כלי הטיס מעבר למגבלות מעטפת הטיסה או אירועים אחרים שגרמו או שהיו עלולים לגרום לקשיים בשליטה בכלי הטיס;

(16) כשל של יותר ממערכת אחת במערכת בעלת יתירות החיונית להנחיה ולניווט כלי הטיס;

(17) שחרור לא מתוכנן, או שחרור מתוכנן כאמצעי חירום, של מטען תלוי או של כל מטען אחר שנישא מחוץ לכלי הטיס.

(ב) (בוטלה).

3. סייג לתחולה

(תיקון התשפ"א)

תקנות אלה אינן חלות על תקרית טיס שאירעה בפרק הזמן שבמהלכו מתבצעות פעולות בדיקת כלי הטיס בהיותו על הקרקע.

י"ח באדר א' התשע"ד (18 בפברואר 2014)

ישראל כ"ץ

שר התחבורה והבטיחות בדרכים

[1]. ק"ת 7351, התשע"ד (9.3.2014), עמ' 922.

תיקון: ק"ת 9294, התשפ"א (25.3.2021), עמ' 2796.