

<b>KAPITTEL i lokalt regelverk</b>			
<b>Lokalt regelverk Mehamn lufthavn Kapittel 08 - Airside Safety</b>	Dokumentnummer:	MH-L-F005	
	Arkivnummer.:	L0192	
	Versjon/Ikraftr.:	2	10.11.2009
	Utarbeidet av:	Morten Karlsen	
	Kontrollert av:	Morten Karlsen	
	Godkjent av:	Morten Karlsen	

<b>1</b>	<b>AIRSIDE SAFETY</b> .....	<b>3</b>
1.1	GENERELT .....	3
1.2	AVVIKSHÅNTERING .....	5
1.3	ADGANGSKONTROLL .....	5
1.4	GENERELLE FERDSSELSBESTEMMELSER.....	<b>FEIL! BOKMERKE ER IKKE DEFINERT.</b>
1.5	SIKKERHETSREGLER FOR FLYBEVEGELSER .....	12
1.6	SIKKERHETSREGLER FOR BAKKEPERSONELL .....	14
1.7	SIKKERHETSREGLER FOR KJØRETØY.....	18
1.8	SIKKERHETSREGLER FOR FOTGJENGERE OG SYKLISTER .....	23
1.9	PRIVATE DYR PÅ FLYSIDE .....	23
1.10	SPESEILLE FORHOLDSREGLER VED ARBEIDER PÅ FLYSIDE .....	24
1.11	PATROLJERING .....	24
1.12	LOCAL RUNWAY SAFETY TEAM – LRST .....	24
1.13	APRON SAFETY TEAM - AST .....	24
1.14	BRUDD PÅ BESTEMMELSENE I DETTE KAPITTEL .....	24

Liste over lenker i dette kapittelet:

[http://sgm011/AvinorIntranett\\_ENMH/Map.aspx](http://sgm011/AvinorIntranett_ENMH/Map.aspx) (ferdselskart)

[AV-P-A112 Avinors flytryggingsskramitéer](#)

[AV-P-A002 Risikostyring](#)

[AV-P-B112 Rekvisisjon av id-kort](#)

[AV-P-F801 Bruk av VHF- og UHF-radio \(bakkefrekvens\)](#)

[MH-P-F803 Følgetjeneste \(Follow Me\)](#)

[AV-P-F020 Merking av oppstillingsplattform](#)

[AV-H-F002-07 Arbeider på flyplassområdet](#)

[AV-H-F002-08 Utførelse av arbeider på eller i umiddelbar nærhet av taksebaner og oppstillingsplattformer](#)

[AV-I-F801 Signalering](#)

[AV-P-B175 Gjerdenorm](#)

[AV-P-A023 Sikker jobb analyser](#)

[AV-P-B007 Håndhevelse av regelbrudd på flyside](#)

[AV-H-F002 Håndbok for flyplassjef](#)

[AV-H-F003 Håndbok for plasstjeneste](#)

[MH-L-B001 Lokalt regelverk Mehamn lufthavn, Kapittel 05 - Krisehåndteringsplan](#)

[MH-L-F003 Lokalt regelverk Mehamn lufthavn, Kapittel 06 - Brann- og redningstjeneste](#)

[MH-L-B002 Lokalt securityprogram for Mehamn lufthavn](#)

[Forskrift om utforming av store flyplasser – BSL E 3-2](#)

[Forskrift om bakketjeneste ved flyplasser – BSL E 4-1](#)

[AV-H-F002-04 Mandat for Local Runway Safety Team - LRST](#)

[LS-P-A605 Mandat for Apron Safety Team - AST](#)

## DEFINISJONER

**AIP Norge:** Håndbok som inneholder opplysninger av varig art av betydning for gjennomføring av flyging i norsk luftrom.

**Brann- og redningstjeneste:** En tjeneste opprettet primært for å redde menneskeliv ved et eventuelt havari med luftfartøy på eller i den umiddelbare nærhet av en flyplass, samt å begrense de materielle skader ved havarier og branner innenfor flyplassens område.

**Fartøysjef:** Den flyger som er ansvarlig for luftfartøyets føring og sikkerhet under flygetiden.

**Ferdelsesområde:** Den del av landingsplass som omfatter manøvreringsområdet samt oppstillingsplattformer, og som benyttes av luftfartøyer ved avgang, landing og under taksing.

**Flygekontrolltjeneste:** En tjeneste med det formål å:

1. forebygge og avverge sammenstøt
  - a. mellom luftfartøyer og
  - b. mellom luftfartøyer og hindringer på manøvreringsområdet, samt å
2. sørge for velordnet og rask trafikkavvikling.

**Flyplass (lufthavn):** Et bestemt land- eller sjøområde (med bygninger, installasjoner og utstyr) som er beregnet til helt eller delvis å bli brukt for luftfartøyers avgang, landing og annen manøvrering på bakken.

**Flyside:** De områder som ligger innenfor gjerdelinjen. Områdene inkluderer både utendørs og innendørs områder.

**Kontrolltårn (tårn):** En enhet som yter flygekontrolltjeneste for lokaltrafikk.

**Lufttrafikk:** Alle luftfartøyer i luften og luftfartøyer som manøvrerer på manøvreringsområdet på en flyplass.

**Lufttrafikkjeneste:** Fellesbetegnelse for flygeinformasjonstjeneste, alarmtjeneste og flygekontrolltjeneste. Sistnevnte omfatter områdekontrolltjeneste, innflygingskontrolltjeneste og tårnkontrolltjeneste.

**Manøvreringsområde:** Den del av landingsplass, unntatt oppstillingsplattformer, som brukes av luftfartøyer ved avgang, landing og under taksing.

**Oppstillingsplattform:** Et nærmere bestemt område på en flyplass, avsatt til bruk for luftfartøyer som tar ombord eller setter av passasjerer, laster eller loss, fyller brennstoff, er parkert eller som det foretas vedlikeholdsarbeider på.

**Rullebane:** Et avgrenset, rektangulært område på en flyplass på land innrettet for landing og avgang med luftfartøyer.

**Taksebane:** En avgrenset vei eller rute på en flyplass på land opprettet til bruk for taksende luftfartøyer i den hensikt å virke som en forbindelse mellom deler av flyplassen.

**Venteposisjon:** Et nærmere angitt sted, med hensikt å beskytte en rullebane, en hinderflate, eller kritisk følsomt område for ILS, hvor taksende luftfartøy og kjøretøy skal stoppe og vente dersom andre klareringer/instruksjoner ikke er gitt av kontrolltårnet.

## 1 AIRSIDE SAFETY

### 1.1 Generelt

Dette kapitlet utgjør ferdselsbestemmelsene for Mehamn lufthavn. Bestemmelsene regulerer all ferdsel på utendørs flyside ved Avinors lufthavner. Flyplassjefen kan i tillegg til disse bestemmelsene stille ytterligere og strengere særskilte krav til sikker ferdsel hvis det er forhold på lufthavnen som gjør dette nødvendig.

Kapitlet er bygget opp med sikte på å benyttes både overfor Avinors personell og personell ansatt i andre selskaper på lufthavna, også personell som arbeider på lufthavnen for en kortere periode.

Med dette for øye er det i dette kapitlet tatt inn en rekke bestemmelser som også finnes i andre deler av lokalt regelverk. Teksten er også litt mer fylldig og muntlig enn i øvrige kapitler. Dette legger blant annet til rette for at kapitlet kan benyttes i opplæring.

Enkelte steder i dette kapitlet er det tatt inn lenker til andre deler av Avinors styrende dokumentasjon eller til kapitlets vedlegg. Disse lenkene vil ikke være aktive for andre enn de som har tilgang til Avinors intranett. Hvis andre brukere av dokumentet har behov for tilgang til denne dokumentasjonen, bør disse ta kontakt med aktuell lufthavn for å få nødvendig tilgang.

#### 1.1.1 Ferdselskart

Alle lufthavner har utarbeidet et kart som skal benyttes i forbindelse med ferdsel på flyside. Kartet som viser rullebaner, taksebaner, manøvreringsområdet, flyoppstillingsplasser, flyplassinstrumentering, merking, skilting, kjøreveier og andre nødvendige opplysninger for sikker og effektiv ferdsel, finnes som webkart [http://sgm011/AvinorIntranett\\_ENMH/Map.aspx](http://sgm011/AvinorIntranett_ENMH/Map.aspx). Velg "Ferdelskart" som karttype i menyen til venstre. Aktuelt kartutsnitt kan skrives ut i lufthavnvakten/lufthavnadministrasjonen. Ferdelskartet kan også skrives ut med engelsk tegnforklaring.

Instruks: [AV-I-D003 Utarbeidelse og vedlikehold av ferdselskart](#)

#### 1.1.2 Informasjon om spesielle aktiviteter på flyside

Informasjon om tidsbegrensede aktiviteter som bygge- og anleggsarbeider, øvelser, midlertidig endring i merking og skilting m.m. på flyside kan innhentes ved å kontakte lufthavnvakten på tlf. 67 03 51 50

#### 1.1.3 Ansvarsforhold

I følge [BSL E 4-1](#) har flyplassjefen ansvar for å utarbeide lokale ferdselsbestemmelser for lufthavnen. Flyplassjefen skal videre føre kontroll med at disse bestemmelsene etterleves.

Hver enkelt ansatt er ansvarlig for sine egne handlinger. Dersom det er utvist grov uaktsomhet, kan Avinor eller personer som utfører oppgaver på vegne av Avinor, holdes ansvarlig for tap eller skade på luftfartøy, luftfartøyets deler, komponenter, gods og eiendeler under oppholdet på Mehamn lufthavn, eller i forbindelse med landing eller avgang fra lufthavnen.

Det er arbeidsgivers plikt å sørge for at personellet får den nødvendige teoretiske og praktiske opplæring i lufthavnens ferdselsbestemmelser og kjennskap til de relevante deler av lufthavnens geografi, ordens- og adgangsbestemmelser og sikkerhetskrav for å ferdes eller arbeide på lufthavnen, og til å forsikre seg om at personellet er kjent med lufthavnens lokale bestemmelser som er relevante for deres oppgaver.

Det er også arbeidsgivers plikt å sørge for at alt personell har gyldige førerkort/bevis for aktuelle kjøretøy.

#### 1.1.4 Samarbeid mellom Avinor og andre selskap på lufthavnen

Sikkerhetsarbeidet ved lufthavna er avhengig av et tett samarbeid mellom Avinor og øvrige aktører. De viktigste sammenhengene er:

##### Avtale om lufthavnrelaterte tjenester

Lufthavnen kan ha inngått avtale om lufthavnrelaterte tjenester med forskjellige parter som kan operere på flyside, der en rekke forpliktende punkter av betydning for flysikkerheten inngår.

Ved Mehamn lufthavn er det inngått avtale om lufthavnrelaterte tjenester med følgende aktører:

- Gamvik kommune

##### Flytryggingsskomité

Det formelle samarbeidet vedr. flysikkerhet mellom Avinor og andre aktører på lufthavna skjer i flytryggingsskomiteen, som er hjemlet i [BSL E 4-1](#). Arbeidet i flytryggingsskomiteen er beskrevet i prosedyre [AV-P-A112 Avinors flytryggingsskomitéer](#)

##### Andre fora

LRST, securityutvalg, brøytekomité, fugl-/flykomité

#### 1.1.5 Opplæring

Alt eksternt og internt personell som skal bære Avinors ID-kort, skal gjennomføre følgende opplæring:

- E-læringskurs i Airside Safety
- Grunnkurs Security
- E-læringskurs i kommunikasjon ved ferdsel på manøvreringsområdet (obligatorisk for de som skal ferdes selvstendig på manøvreringsområdet)
- [MH-P-F804 Bli kjent-runde på lufthavn ved Mehamn lufthavn](#) (praktisk del av grunnleggende Airside Safety- og Securityopplæring)
- E-læringskurs i HMS (kun Avinoransatte)

Enkelte selskaper gjennomfører, etter aksept fra Avinor, egen grunnleggende Airside Safety- og Securityopplæring.

For en total oversikt over de krav som stilles i forbindelse med utstedelse av Avinors ID-kort, se Håndbok for Security, [AV-P-B112 Rekvisisjon av id-kort](#).

All opplæring skal dokumenteres. For eksterne selskaper som har medarbeidere som skal kjøre på egenhånd på flyside, skal selskapet overfor Avinor kunne dokumentere den lufthavnrelaterte opplæringen og praktiske trening som den enkelte medarbeider har fått. I tillegg skal selskapets prosedyrer for oppdateringer/oppfriskning av ansatte kunne dokumenteres. Opplæringen skal aksepteres av Avinor. Der det eksterne selskapet ikke tilbyr slikt godkjent kurs, plikter deres ansatte å delta på Avinors kurs.

Ansatte i selskaper som ikke lever opp til disse kravene, kan nektes adgang til flyside.

#### 1.1.6 Menneskelige faktorer

Mennesker har, på samme måte som luftfartøyer, begrensninger i sin ytelsesevne. Både for Avinor og for andre aktører på lufthavnene er det viktig å være oppmerksom på fremgangsmåter/metoder som er spesielt ulystbetont, eller krever ferdigheter som er vanskelige å oppnå og opprettholde. Alle Avinors bestemmelser forsøker også å ta høyde for at mennesker gjør feil. De inneholder derfor kontrollsystemer som sikrer at menneskelige feil blir avdekket og korrigert før de får flysikkerhetsmessige konsekvenser. Dette er et generelt krav til Avinors styringssystem, jf. [BSL A 1-1](#), og bestemmelsene i dette kapittelet er forsøkt laget for å ta hensyn til dette.

Den enkelte medarbeider har i tillegg noen spesielle utfordringer knyttet til egne holdninger:

#### Skaff deg gode vaner

Selv om du i lang tid har hatt samme jobb må du bestandig jobbe for ikke å bli offer for dårlige vaner. Mennesket har lett for å ta dagligdagse forhold for gitt – dette kan øke risikoen for ulykker. Vanen kan gjøre at du overser de farene som er på flyplassen, og du kan bli uforsiktig fordi "det aldri har skjedd noe med meg"!!

#### Unngå hastverk

Legg opp arbeidet slik at du unngår stressede situasjoner. Hastverk er lastverk. Går det for fort, mister du viktig konsentrasjon, og i verste fall mister du kontroll. Dette fører til at du blir farlig overfor deg selv og dine kolleger.

#### Vær et korrektiv for andre

Vær alltid på vakt ovenfor andre personer som ikke følger regelverket - det er en plikt å si ifra!

## **1.2 Avvikshåndtering**

### **1.2.1 Hendelser eller regelbrudd innen lufthavnområdet**

Uønskede hendelser og andre avvik som observeres av Avinoransatte, skal umiddelbart rapporteres i tråd med [AV-P-A002 Risikostyring](#). Meld også i fra til lufthavnvakten.

Annet personell som observerer uregelmessigheter anmodes om å melde i fra til lufthavnvakten, og deretter hvis mulig iverksette tiltak for å begrense eventuelle skader.

Dersom det oppstår materielle skader, er det viktig at gjenstander som er involvert ikke blir flyttet før det er tatt bilder, eller man på annen måte har fått sikret/klarlagt hendelsesforløpet. Det er også viktig å ta bilder av bremsespor eller annet som kan bidra til å klargjøre hendelsesforløpet. Lufthavnvakten skal i slike tilfeller umiddelbart kontaktes for å sikre nødvendig rapportering/behandling.

### **1.2.2 Funn av flydeler**

Ved funn av deler eller gjenstander på flyside som kan stamme fra luftfartøy skal tårnet og lufthavnvakten umiddelbart varsles.

## **1.3 Adgangskontroll**

Adgangskontroll gjennomføres innen rammen av lufthavnens securityprogram i lokalt regelverk kapittel 15. Bestemmelsene i programmet er kun tilgjengelig for personer som er sikkerhetsklarert, har signert taushetserklæring og har gjennomført nødvendig opplæring.

### **1.3.1 ID-kort personell**

Ansatte ved Mehamn lufthavn er tildelt ID-kort som også fungerer som nøkkelkort. Kortet gir tilgang til ulike områder på flyplassen gjennom koding i kortets magnetstripe og ved symboler og forkortelser på kortets framside. Adgangen til ulike områder er tilpasset behovet den enkelte har i sin stilling.

Kortet skal alltid bæres synlig under ferdsel og opphold på flyside utendørs og innendørs på lufthavnen. ID-kortet skal være gyldig, og framvises på oppfordring fra lufthavnvakt og sikkerhetspersonell. Kortet er personlig og skal kun benyttes i tjenesteøyemed. Kortet skal under ingen omstendighet benyttes av andre enn kortets eier. Det er også den enkelte kortinnehavers ansvar å sikre seg mot at uvedkommende ikke følger etter gjennom dører eller porter som fører til flyside. Tilsvarende er det kortinnehaver som er ansvarlig for å påse at dør går i lås etter bruk.

ID-kort for lufthavna produseres ved Lakselv lufthavn, Banak

Innleid personell og midlertidig ansatte kan få midlertidig ID-kort. Slike kort gir kun adgang til flyside i følge med personell med vanlig ID-kort.

Flere opplysninger om rutiner vedrørende ID-kort, herunder rekvisisjonsskjema, finnes i lufthavnens lokale regelverk [Kapittel 15 Security](#)

### 1.3.2 Adgangskontroll personell

Alle ansatte vil bli ID-kontrollert ved innpassering til flyside på lufthavnen. ID-kontrollen gjøres gjennom elektronisk adgangskontrollsystem. Videre utføres det ID-kontroll på stikkprøvebasis flere andre steder på lufthavnen. Adgang til lufthavnens flyside skjer iht. bestemmelser i [Kapittel 15 Security](#)

### 1.3.3 Kjøretøy

Vegtrafikklovens bestemmelser gjelder på flyside. Den som skal kjøre på flyside må ha et gyldig sertifikat, og være psykisk og fysisk skikket til å bruke kjøretøyet. Før kjøringen finner sted skal vognfører forsikre seg om at kjøretøyet er i god stand og merket på riktig måte.

#### Teknisk stand

Ved kjøring på flyside skal kjøretøyets fører før kjøring alltid påse at:

- lys og signalerlamper virker
- håndlykt fungerer
- det er god sikt fra kjøretøyet (vindusruter er rengjorte og fri for is, speil er på plass etc)
- drivstoff, kjølevæske eller olje ikke lekker fra kjøretøyet
- det er tilstrekkelig med drivstoff på kjøretøyet
- løse gjenstander er sikret og alle luker og deksler er lukket før kjøringen starter

Hvis et eller flere av de ovenstående forhold ikke er i oppfylt, skal kjøretøyet ikke benyttes til ferdsel på flyside.

Kjøretøy kan kun passere inn til lufthavnens flyside gjennom hovedport se også ferdselskartet. Kjøretøy som ferdes på flyside, skal være utstyrt med kjøretillatelse i henhold til lufthavnens securityprogram. Kjøretøy som ikke har kjøretillatelse, skal ikke gis adgang. Spørsmål vedrørende adgang for kjøretøyer rettes til lufthavnvakten.

Kjøretillatelsen skal oppbevares lett synlig, normalt i kjøretøyets frontrute.

Kjøretøy som skal inn på flyside, vil bli inspisert i henhold til lufthavnens securityprogram.

### 1.3.4 Ferdsel på manøvreringsområdet

Manøvreringsområdet er den del av flyplassen, unntatt oppstillingsplattformer, der luftfartøyer foretar start, landing eller taksing. Det er generelt forbudt for personell å gå, sykle eller kjøre på manøvreringsområdet uten klarering fra tårnet.

### 1.3.5 Ferdsel ved redusert sikt

Ved redusert sikt iverksettes spesielle prosedyrer for både lufttrafikk og ferdsel på bakken. Lufttrafikkjenesten har hovedansvar for å utarbeide disse. Det er flyplassjefen som beslutter om det skal utarbeides lavsiktprosedyrer ved lufthavnen. Informasjon om etablerte prosedyrer er også kunngjort i AIP Norge.

Ved Mehamn lufthavn finnes ikke lavsiktprosedyrer.

### 1.3.6 Merking

Oppmerking på lufthavnen er vesentlig for all ferdsel, så vel luftfartøy som kjøretøy, og skal til enhver tid være à jour med de vedtatte merkeplaner, samt klar og entydig i markering og farge.

Belysning og skilting bidrar ved siden av merking til å ivareta sikkerheten på manøvreringsområdet og oppstillingsplattformene.

All merking og alle ferdselsskilt er vist på lufthavnens [ferdselskart](#)

#### Internveier

Internveiene er merket med sammenhengende linjer. Merkingen er hvit for kjøretøyer og bakkeutstyr.



#### Dobbel hvit hel (kant)linje

Markerer avgrensning langs ytterkant av internvei som krysser eller grenser til manøvreringsområdet. Linjene skal ikke krysses uten tillatelse fra tårnet. Det er ikke tillatt å benytte annen merking som avgrensning av intern vei som krysser eller grenser til manøvreringsområdet.



#### Enkel hvit hel (kant)linje

Markerer avgrensning av internvei. Linjen kan krysses med forsiktighet, for eksempel når kjøretøyer skal betjene luftfartøy på oppstillingsplass. Merketypen omslutter også områder for parkering av kjøretøy og bakkeutstyr. Det er ikke tillatt å parkere utenom disse områdene. Det er ikke tillatt å benytte annen merking som avgrensning av intern vei.



#### Enkel hvit stiplet (midt)linje

Markerer midtlinje på internvei med toveis trafikk.



#### Stopplinje


Markerer avgrensning av internveier som krysser manøvreringsområdet. Brukes ofte sammen med stoppskilt. Linjen skal ikke krysses uten tillatelse fra kontrolltårnet.

Kjøretøy skal kun kjøre på utpekt kjørevei. Dersom et kjøretøys bestemmelsessted ikke er på en kjørevei, men for eksempel til en parkeringsplass for luftfartøy, parkeringsplass for utstyr, til en hangar etc., skal kjøretøyet vende tilbake til merket kjørevei så raskt som mulig.

Når handling pågår ved et luftfartøy og handlingkjøretøy eller utstyr trenger å skifte posisjon på stand, må sjåfør kjøre frem med ekstrem forsiktighet. Dette er spesielt viktig på stands nær bygninger.

#### Manøvreringsområde

All merking på manøvreringsområdet er utført med gul maling. Med oppmerking for luftfartøy menes her ledelinjer fra rullebane til oppstillingsplass og skillet mellom oppstillingsplattform og manøvreringsområdet. Følgende merking benyttes:

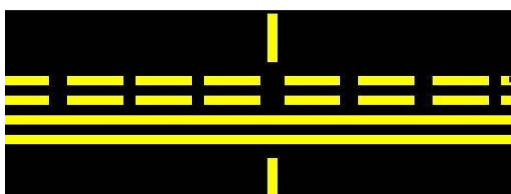
	<u>Enkel gul heltrukket linje</u> Markerer senterlinje for taksebane og ledelinje inn til flyoppstillingsplass.
---	--

	
	<p><u>Dobbel gul stiplet linje</u>                  Markerer skillet mellom oppstillingsplattform og manøvreringsområdet. Linjen må <u>ikke</u> krysses uten tillatelse fra kontrolltårnet.</p>

Skillet mellom oppstillingsplattform og manøvreringsområdet skal merkes på underlaget der dette ikke sammenfallende med venteposisjon for rullebane. Skillet fremgår også av lufthavnens ferdselskart og det skal i tillegg også kunngjøres i AIP Norge. Krav til utforming av merkingen av skillet mellom oppstillingsplattform og manøvreringsområdet fremgår av [AV-H-F002 Håndbok for flyplassjef](#).

Venteposisjon for rullebane

En venteposisjon for rullebane er merket på følgende måte:



Venteposisjonsmerkingen skal aldri passeres uten klarering fra tårnet.

Runway Ahead merking

Som et tiltak for å redusere risikoen for konflikt på rullebane (runway incursion) bør området foran venteposisjonene merkes spesielt. Følgende merking skal benyttes:





Krav til utforming og plassering av Runway Ahead merkingen fremgår av [BSL E 3-2](#).

### Oppstillingsplattformer

Følgende merking skal benyttes på oppstillingsplattformer:

	<p><u>Enkel rød heltrukken linje</u> Sikkerhetslinje. Brukes dersom det av hensyn til sikkerheten er nødvendig å angi særskilte områder for kjøretøyer og utstyr slik at sikker avstand til luftfartøy oppnås. Linjen må ikke krysses så lenge luftfartøy beveger seg på oppstillingsplassen.</p>
	
	<p><u>Enkel hvit stiplet linje</u> Pushbacklinje. Linjen markerer hvor push back skal opphøre, ofte av hensyn til bakenforliggende områder (f.eks taksebane på oppstillingsplattform).</p>

Utformingskravene til merking på oppstillingsplattform, herunder merking av internveier, servicearbeider og serviceområder fremgår av [AV-H-F002 Håndbok for flyplassjef](#), [AV-P-F020 Merking av oppstillingsplattform](#). Utformingskrav til merking på manøvreringsområdet fremgår av [BSL E 3-2](#), Forskrift om utforming av store flyplasser.

### **1.3.7 Skilting**

Der hvor vei tilslutter rullebane, skal det settes opp venteposisjonsskilt for kjøretøy, jf. [BSL E 3-2 § 14-3 \(4\)](#).



*Venteposisjonsskilt for kjøretøy*

Når man kommer frem til stoppskilt med denne underteksten skal man alltid innhente klarering fra tårnet for å kunne kjøre videre.

Skiltet er plassert ved flere krysningspunkter på lufthavnen, se [ferdselskart](#).

Flynavigasjonstjenesten har flere instrumenter og instrumenthytter som er plassert rundt på lufthavnområdet. Disse anleggenes funksjon kan påvirkes av ferdsel og kjøring i nærområdene. Disse områdene vil normalt være skiltet slik:



*Skilt for restriksjonsområde for navigasjonsanlegg*

**SCAT I kritisk område**  
All ferdsel forbudt uten  
tillatelse fra kontrolltårnet

**VOR kritisk område**  
All ferdsel forbudt uten  
tillatelse fra kontrolltårnet

Det er ikke tiltatt å kjøre i disse områdene uten tillatelse fra tårnet. Ser man et slikt skilt – skal man umiddelbart ta kontakt med tårnet. Skiltene er markert på [ferdselskartet](#).

Ved en venteposisjon for rullebane (der taksebanen tilslutter rullebanen) er det alltid satt opp venteposisjonsskilt for rullebane på begge sider av taksebanen. Disse ser normalt slik ut (bokstavene som benevner taksebanene og tallene som beskriver rullebanenes magnetiske

kompassretning vil variere fra lufthavn til lufthavn):



Venteposisjonsskilt for rullebane (opplyst og reflekterende)



Man skal aldri passere en venteposisjon for rullebane før man har innhentet klarering fra tårnet. Selv om man har fått klarering til å kjøre inn på en taksebane som tilslutter en rullebane, skal man alltid stoppe og bli stående ved en venteposisjon for rullebane og be om klarering fra tårnet. Man skal aldri kjøre ut på rullebanen uten slik klarering. Er venteposisjonsmerkingen dekket av is eller snø, skal man stoppe før man er på høyde med venteposisjonsskiltene. Venteposisjonene og venteposisjonsskiltene vil fremgå av ferdsekskartet.

### 1.3.8 Lys



Rullebanevarsellys

### 1.3.9 Bruk av radio

Alle som skal ferdes på manøvreringsområdet, skal medbringe radio med forbindelse til tårnet eller arbeidsleder (ved større anleggsarbeider).

Radiosamband skal kontrolleres daglig. Radio i kjøretøy, samt bærbare radioer skal kontrolleres daglig før bruk eller som en fast rutine i forbindelse med kontroll av kjøretøy før bruk. Kontrollen utføres ved at man kaller opp luftrafikkjenesten og ber om signalstatus.

Eksempel:

"Tårn – dette er Brann 1 – Rapport mine signaler"

"Brann 1 – dette er Tårn – du er sterk og klar"

All ferdsel på oppstillingsplattform forutsetter tillatelse fra lufthavnvakten.

All ferdsel på manøvreringsområdet reguleres ved hjelp av radioforbindelse med tårnet. Som hovedregel skal all ferdsel på manøvreringsområdet være behovsrettet og begrenses til et absolutt minimum. Personell kan bare entre manøvreringsområdet etter å ha fått nødvendig tillatelse fra tårnet på det aktuelle tidspunktet. Personell skal også melde fra til tårnet når de forlater manøvreringsområdet. Når man forlater en rullebane eller taksebane skal man alltid melde "Klar av banen" til tårnet.

Bruk av radio skal skje i henhold til [AV-P-F801 Bruk av VHF- og UHF-radio \(bakkefrekvens\)](#)

[AV-H-F002 Håndbok for flyplassjef](#) gir retningslinjer for bruk av separat frekvens for deler av lufthavnens interne samband.

På enkelte områder på lufthavnen kan dekningsgraden for radiosambandet variere. Det er derfor viktig at radiosambandet testes jevnlig når man ferdes på manøvreringsområdet. Melding om dårlig dekningsgrad skal alltid gis til tårnet.

### 1.3.10 Signaler ved bortfall av radiokontakt

Dersom radiokontakt opphører, vil lufttrafikkjentesten bruke signallampe plassert i tårnet eller flyplassens lysanlegg til å varsle om farer. Signalene fremgår av egen instruks [AV-I-F801 Signalering](#)

### 1.3.11 Opptreden hvis man mister posisjonsoversikten ved ferdsel

Det kan oppstå situasjoner hvor sikten reduseres så mye at man ikke vet hvor på flyside man befinner seg. For å unngå ulykker er det i slike situasjoner svært viktig at tårnet umiddelbart blir underrettet. Hvordan man skal forholde seg hvis man mister posisjonsoversikten varierer avhengig av om man ferdes på manøvreringsområdet eller ikke.

#### På manøvreringsområdet

Hvis det oppstår situasjoner (for eksempel at sikten reduseres) slik at man mister posisjonsoversikten når man ferdes på manøvreringsområdet, skal følgende alltid gjøres:

- Stanse opp
- Kalle opp tårnet og melde i fra at man ikke vet hvor man befinner deg
- Melde til tårnet eventuelle gjenstander, skilt, bygninger etc. som kan observeres
- Vente på direktiver fra tårnet

I slike tilfeller vil lufthavntjenesten normalt sende ut et "Follow Me"-kjøretøy som vil løse personell/kjøretøy ut av manøvreringsområdet.

#### Utenfor manøvreringsområdet

Hvis man mister posisjonsoversikten når man ferdes på flyside, men utenfor manøvreringsområdet, skal man alltid forflytte seg med største aktsomhet. Man skal alltid forsikre seg om at man ikke kommer inn på manøvreringsområdet. Skillet mellom manøvreringsområdet og oppstillingsplattformer fremgår klart av ferdselskartet og det skal også være merket på bakken.

Er radioforbindelse med tårnet opprettet, skal tårnet alltid kalles opp og underrettes om at man ikke vet hvor man befinner seg. Tårnet vil kunne gi direktiver om hvordan man skal forholde seg.

## 1.4 Sikkerhetsregler for flybevegelser

Normalt vil bestemmelsene i dette punktet inngå i fly- eller handlingselskapenes lokale regelverk. I de tilfellene Avinor yter disse tjenestene, skal de utføres i henhold til de etterfølgende bestemmelsene.

### 1.4.1 Bakkeoperasjoner

Luffartøy skal alltid benytte den minst mulige motoreffekt ved oppstart og på oppstillingsplattform.

Det skal alltid utvises varsomhet ved oppstart av luftfartøyer. Fartøysjef skal aktivisere luftfartøyets antikollisjonslys før motorstart/avgang fra oppstillingsplass. Av tekniske årsaker kan luftfartøy unntaksvis starte hovedmotorer uten at antikollisjonslysene er tent. I slike situasjoner må bakkemannskapet utvise ekstra varsomhet.

Ved ankomst skal luftfartøyets antikollisjonslys fortsatt være påslått inntil luftfartøyet står parkert på oppstillingsplass og motoren er stanset. Luftfartøys hovedmotorer skal stanses hurtigst mulig. Når antikollisjonslysene er slukket, skal luftfartøyets ytterpunkter markeres med godt synlige kjepler når luftfartøy er parkert på oppstillingsplasser i områder hvor det også pågår annen trafikk, herunder kjøring med bakkeutstyr eller gående passasjerer.



*Bruk av kjepler ved parkering av luftfartøy*

Luftfartøyets navigasjonslys skal være tent under tauing. Hvis mulig skal antikollisjonslys benyttes. Traktor skal være utstyrt med roterende gult lys som skal være tent under tauing og pushback. Arbeidsgiver har plikt til å instruere pushbackpersonellet om de restriksjoner som gjelder for hver enkel standplass. Tauing og pushback skal alltid utføres med størst mulig aktsomhet, aldri med høy hastighet og i henhold til lufthavnens egne prosedyrer.

Luftfartøy bør være under oppsyn dersom pushbacktraktor er påkopleet. Dersom sjåfør på traktor ikke har utsikt over det området han skal skyve/trekke luftfartøyet i, skal han sørge for los. Dersom luftfartøyet ønsker follow-me, skal lufthavnvakten kontaktes.

I tilfelle et luftfartøy må utføre en unormal manøver utenfor oppstillingsområdet, skal luftfartøyets fører vurdere situasjonen omhyggelig - særlig med hensyn til «blastens» mulige følger. I tvilstilfeller skal det anmodes om assistanse av følgebil (Follow Me).

Dersom politiet eller Avinor av sikkerhetsmessige grunner ikke ønsker å ta et luftfartøy inn til standplass, skal fartøyet parkeres etter politiets anvisninger på de forhånd utpekte standplasser, jf. lufthavnens krisehåndteringsplan i lokalt regelverk [Kapittel 5 Krisehåndteringsplan](#)

Igangværende utvidelses- eller vedlikeholdsarbeider av større omfang på oppstillingsplattformen eller i umiddelbar nærhet, krever at deler av området enten stenges totalt, eller at adgangen begrenses. De områdene som er avsperrret, skal om dagen være markert med sperrebukker og sperrebånd, og om natten i tillegg med røde hinderlys langs ytterbegrensningen.

Luftfartøy skal unngå å benytte for stor motorkraft i nærheten av disse arbeidsområdene.

APU/GPU må ikke tilkobles til/fra eller opp ved etterfylling av drivstoff. Ved spill/søl av drivstoff skal APU/GPU ikke startes, og umiddelbart slås av hvis enheten er i bruk.

Stoppeklosser (chocks) skal fjernes fra flyoppstillingsplass etter bruk og plasseres på angitt sted. Klosser som ikke er fjernet, vil bli inndratt av Avinor.

### 1.4.2 Parkering av luftfartøy

Lufthavnen har rutiner for parkering av luftfartøy på oppstillingsplattformene ved normal trafikk.

I tillegg kan utrykningsleder, i samråd med lufttrafikkjentesten, når situasjonen tilsier det spesielt regulere parkeringen av luftfartøy og således tillate annen parkering enn det som fremgår av rutinene.

### 1.4.3 Signalering

Før ankomst av luftfartøy skal handlingspersonellet rydde og inspisere standplassen. Når signalist nyttes for innvinking og dirigering av luftfartøy skal standard signaler som fremgår av [BSL E 4-1](#) vedlegg 1 alltid benyttes. Signalist gir signaler når luftfartøyet takser inn på oppstillingsplattformen. Under spesielle forhold eller ved behov kan to signalister benyttes. I slike tilfeller skal det på forhånd alltid avklares hvilken del av taksingen og parkeringen den enkelte signalist har ansvaret for. I spesielle tilfeller kan signalist også dirigere luftfartøy fra oppstillingsplass til taksebane.

Før luftfartøyer kjører inn på fjernstandplasser, skal signalist inspisere plassen og sikre seg at den er klar.

Standard signaler regulert av [BSL E 4-1](#) vedlegg 1 er gjengitt i instruks og skal følges.

Instruks: [AV-I-F801 Signalering](#)

### 1.4.4 Opptreden ved parkerte luftfartøy

Såfremt ikke tjenestemessige grunner gjør det nødvendig, skal personer og kjøretøyer ikke komme nærmere enn 20 meter fra propellfly og helikopter og 50 meter fra jetfly.

Sikkerhetssonen rundt parkerte fly er en tenkt sikkerhetslinje trukket 4 meter utenfor vingetipp, nese og hale. Sikkerhetslinjen tjener også som en sikkerhetsstopp for alt bakkeutstyr før siste innkjøring til luftfartøyet, samt som en sikkerhetssone for luftinntak og propellere. Kun personell som har arbeidsoppgaver på luftfartøyet, kan parkere kjøretøy på innsiden av disse linjene. Kjøretøyene skal bare kjøre i gangfart innenfor dette området.

Retningslinjer for merking av sikkerhetslinjer fremgår av [AV-H-F002 Håndbok for flyplassjef](#).



*Merking med rød sikkerhetslinje*

## 1.5 Sikkerhetsregler for bakkepersonell

### 1.5.1 Brann- og eksplosjonsfare

Røyking er forbudt på flyside, i kjøretøy og i luftfartøy. Bruk av åpen ild og røykfremkallende verktøy skal utføres av sertifisert personell og skal forhåndsgodkjennes av lufthavnvakten.

Plassering eller lagring av brennbare, eksplosive, etsende, giftige eller andre farlige stoffer må ikke finne sted på flyside eller i passasjer- og publikumsområdene uten samtykke fra Avinor. Slike stoffer skal oppbevares og sikres i overensstemmelse med gjeldende lovgivning.

Oppstart og bruk av motordrevet utstyr uten gnistfanger er forbudt nærmere enn 3 meter fra utluftåpninger og overløpsventiler i flyets vingetipper.

### 1.5.2 Brannberedskap ved klargjøring av fly

Lufthavnvakten skal varsles dersom det fylles drivstoff med passasjerer om bord. Når luftfartøy tankes med passasjerer om bord skal det etableres toveis kommunikasjon mellom tankingspersonell og personell om bord i luftfartøyet. For øvrige bestemmelser se [Kapittel 6 Brann- og redningstjeneste](#).

Ved Mehamn lufthavn er det installert alarmeringsanlegg ved flyoppstillingsplassene for hurtig alarmering av brann- og redningstjenesten.

Det er utplassert 2 stk brannslukkere med 12 kg pulver. Lufthavnens ferdselskart viser plassering av brannmeldere og slukkeutstyr.

Personellet som utfører klargjøring av luftfartøy på bakken, skal ha opplæring i varsling og bruk av slukkeutstyret.

### 1.5.3 Varsling ved brann

Brann varsles ved å utløse nærmeste brannmelder, jfr. ferdselskart, evt. ved å kontakte lufthavnvakten.

### 1.5.4 Varsling ved personskaade

Ved personskaade ytes først livreddende førstehjelp. Deretter varsles lufthavnvakten.

### 1.5.5 Risiko for blast og motorinnsuging

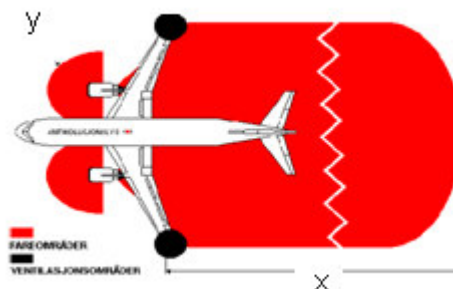
Ferdse foran luftinntaket på oppstartede jetmotor er forbundet med livsfare, og er forbudt. Vær obs på at luftfartøyer i enkelte tilfeller kan starte hovedmotorer uten at antikollisjonslysene er tent. Såfremt ikke tjenestemessige grunner gjør det nødvendig, skal personer og kjøretøyer ikke komme nærmere enn 20 m fra propellfly og helikoptre og 50 m fra jettfly. Minimums sikkerhetsavstand (y i figuren) er flytypeavhengig, og det er viktig å sette seg inn i aktuelle lokale bestemmelser.

Ved Mehamn lufthavn opereres det normalt med flytypene Dash 8-100/Beech 200. I tillegg opereres det sporadisk med Sea-King fra 333 skvadronen (SAR).

Sikkerhetsområdet foran motorinntak (y)/på siden av motorinntak er som følger:

- |              |   |
|--------------|---|
| - Dash 8     | 5 m   |
| - Beech 200  | 5 m   |
| - Helikopter | 5 m utenfor rotortupp. Følg i tillegg anvisninger fra crew og vis stor aktsomhet. |

Hold også god avstand bak luftfartøyenes motorer når antikollisjonslys (røde lys under buken og på toppen av flykroppen) er aktivisert. Avstanden (x i figuren) varierer avhengig av flytype og den valgte motorytelse, se tabell. Som en tommelfingerregel bør en holde en avstand bak kjørende motorer tilsvarende flyets lengde.



Sikkerhetsavstand bak flyets motorer (x) er som følger:

- Dash 8	35 m
- Beech 200	35 m
- Helikopter	35 m

Utvis særlig oppmerksomhet ved ferdsel omkring propelldrevne fly. Hold avstand til selve propellene. Bemerk at det også kan være kraftig jetblast bak motorene på et propellfly.

Hold avstand til helikopterrotorer, og pass spesielt på halerotoren. Gå aldri bak et helikopter som har startet motorene. Personer som går til og fra et parkert helikopter, skal så vidt mulig gjøre det innenfor synsområdet fra cockpit.

### 1.5.6 Håndtering av FOD på flyside

#### FOD (Foreign Object Debris)

Etterlatte eller hensatte fremmedlegemer på plattformer, taksebaner og rullebaner kan bli sugd inn i jetmotorer eller forårsake skader på luftfartøyer. I det daglige skal slike objekter, ofte kalt FOD, bekjempes med alle midler. Arbeidet med FOD er omtalt i Avinors [AV-H-F002 Håndbok for plasstjeneste](#)

Alle som opererer på flysiden skal fokusere på følgende:

- Kast eller etterlat aldri avfall på flyside.
- Gjenstander og fremmedlegemer som flyger omkring eller ligger på bakken skal samles opp tas med til egnet søppelboks/kontainer..
- Alle personer som ferdes på flyside plikter å fjerne gjenstander som åpenbart utgjør et hinder eller en fare for luftfartøy. Ref. [BSL E 4-1 § 6](#).
- Leiere/brukere av lufthavnens fasiliteter er selv ansvarlige for at alt avfall fjernes fra lufthavnområdet. Avfallsekker, utrangert kontorutstyr, m.m. må aldri hensettes eller etterlates utendørs på flyside.
- Containere må bare oppstilles på flyside etter forutgående avtale med Avinor. Avfallscontainere på flyside skal alltid være forsynt med lokk for å hindre at avfallet flyr rundt på området og forårsaker FOD.
- Byggemateriell m.m. som deponeres på lufthavnområde skal alltid være fastsurret og avskjermet mot kraftig vind eller jet-blast.

### 1.5.7 Håndtering av utslipp og spill på lufthavna

#### Generelt

Alle utslipp og spill bør betraktes som farlig inntil annet er bevist. Ved utslipp og spill skal lufthavnvakten alltid umiddelbart varles. I lufthavnvakten skal det forefinnes HMS-datablad med tilhørende tiltakskort for potensielt farlige situasjoner.

Følgende prinsipper gjelder:

- Varsle alltid lufthavnvakt.
- Vurder situasjonen og opplys hva som har skjedd.
- Ikke rør, men se om det er oppstått synlige skader, væske som siver ut, røyk eller annet.

- Unngå kontakt med utsivende væske, og unngå å innånde eventuell røyk.
- Avskjerm stedet og prøv å holde andre på avstand fra skadestedet.
- Bruk ikke åpen ild og sprøyt ikke vann på materiell av ukjent art.
- Vent på assistanse.

Ved spill av brennstoff, oljeutslipp eller annen form for forurensning skal eier/bruker av "forurensningskilde" straks sørge for at opprensning finner sted, samt begrense ytterligere spredning. Dette ansvaret gjelder selv om det er tilkalt hjelp fra Avinor eller andre. Oppsugingsmiddel er lagret i garasje nr 3 og 4. Se også ferdselskart.

Oppstart av luftfartøy- eller bilmotorer, herunder APU og GPU, må ikke finne sted i nærheten av det forurensede området.

#### Farlige og ukjente materialer

Ved spill eller forurensning med ubestemmelige stoff eller materialer med fareklassifisering, skal lufthavnvakten alltid kontaktes. Hvis mulig bør mest mulig dokumentasjon på materialet (fraktbrev, manifest, kodennummer eller liknende) skaffes til veie. Slik dokumentasjon kan være til stor hjelp for lufthavnens brann- og redningstjeneste, for eksempel i forbindelse med opprydding.

#### Utslipp av brennstoff

Dersom det oppstår brennstoffutslipp skal lufthavnvakten varsles omgående. Opplysninger om spilllets omtrentlige omfang skal om mulig gis. Personell som får brennstoff i øynene eller på huden og har behov for øyeblikkelig hjelp, kan kontakte lufthavnvakten for assistanse.

APU, GPU, eller andre motorer som kan avgi gnister, skal ikke startes dersom de befinner seg innen en omkrets på 20 meter fra det forurensede området. Anvisninger fra lufthavnvakten skal etterkommes.

#### Oljesøl

Lufthavnvakten skal omgående varsles om utslippet. Opplysninger om spilllets omtrentlige omfang skal om mulig gis. Er det snakk om utslipp av begrenset omfang, skal man straks dekke utslippet med oppsugningsmiddel, feie opp/fjerne materialet og plassere det i eget deponi for senere destruksjon.

### **1.5.8 Synbarhetstøy og personlig verneutstyr**

Som en følge av Lov om arbeidsmiljø, arbeidstid og stillingsvern mv. (arbeidsmiljøloven) har Avinor stilt krav til "24 timers synbarhetstøy" på lufthavnens flyside.

Europeisk Norm NS-EN 471 klasse 2 setter krav til en refleksflate på 0,13 m<sup>2</sup>. Det fluorescerende stoffet skal ha et areal på 0,5 m<sup>2</sup>.

Oransje farge: Avinors personell  
Rød farge: Luftfartstilsynets personell  
Gul farge: Alt øvrig personell

Alt personell som oppholder seg på flyside skal alltid bære godkjent og reglementert synbarhetstøy. Lufthavnvakten og arbeidsgiver skal bortvise personell som ikke følger regelverk for bruk av merket arbeidstøy på flyside. Vedkommende skal innrapporteres til Avinor. Ved gjentatte brudd på regelverket kan vedkommende fratras adgangskort til manøvreringsområdet.

Avinors brann- og redningspersonell under utrykning og politi i spesiell beredskap er unntatt fra disse bestemmelsene.

Hørselsvern skal alltid brukes på flyside i nærhet av luftfartøy som har motor i gang og under arbeid i støyende omgivelser.

Personlig verneutstyr (hjelm, visir, hansker, støvler, ansiktsmaske, klatresele osv) skal alltid benyttes ved utførelse av arbeider på flyside. Omfanget av verneutstyret bestemmes av de arbeidsoppgaver som skal utføres. Det er arbeidsgivers plikt å sørge for at nødvendig verneutstyr er tilgjengelig på arbeidsplassen. Som en følge av at arbeidsgiver er pålagt å stille krav om at arbeidstakerne benytter personlig verneutstyr, samt å stille dette utstyret til rådighet, er det den enkelte arbeidstakers ansvar å bruke dette verneutstyret og sørge for at dette er tilstrekkelig tilpasset. Gjennomføring av sikker jobb analyse (SJA) vil kunne avdekke omfanget av behovet for bruk av personlig verneutstyr og annet sikkerhetsutstyr. Arbeidsbeskrivelse for SJA er utarbeidet og fremgår av [AV-P-A023 Sikker jobb analyser](#).

### 1.5.9 Passasjerer til og fra luftfartøy

Flyoperatøren er normalt ansvarlig for å lede passasjerer sikkerhetsmessig forsvarlig til og fra luftfartøy. Til dette benyttes både øremerket personell og materiell (kjegler og sperrebånd) Personalet må være spesielt oppmerksom på farer for passasjerer som går til og fra luftfartøy på gater der det på nabogaten starter fly med lave motorer.

Når luftfartøy starter på en nabooppstillingsplass eller kommer taksende inn til en slik, skal passasjerene holdes tilbake enten i terminalbygget eller i luftfartøyet.

Ved ombordstigning eller avstigning må det iakttas den størst mulige forsiktighet, slik at passasjerenes sikkerhet ivaretas på best mulig måte.

## 1.6 Sikkerhetsregler for kjøretøy

### 1.6.1 Generelt

Kjøring på flyside skal som hovedregel kun utføres av personell som har gjennomført og bestått Avinors opplæring i Airside Safety og som har gjennomført lufthavnens Bli kjent-runde (praktisk opplæring). Hvis det av tjenestemessige årsaker likevel er behov for å kjøre på flyside uten at sjåfør har gjennomført ovennevnte opplæring, skal Avinor utføre følgetjeneste (Follow Me).

### 1.6.2 Følgetjeneste (Follow Me)

Følgetjeneste skal utføres i følgende situasjoner:

- Ved trafikk på lufthavnen med fremmede fly
- Etter anmodning (via luftrafikk-tjenesten) fra fly eller kjøretøy/maskiner
- Når kjøretøy/maskiner skal kjøre på flyside og de ikke er foreskrevet merket
- Når fører eller annet personell som skal oppholde seg på flyside ikke har gjennomført nødvendig opplæring for sikker kjøring eller ferdsel på flyside.



*Follow Me*

Prosedyre: [MH-P-803 Følgetjeneste \(Follow Me\)](#)

### 1.6.3 Merking av kjøretøy

Se bestemmelser i [BSL E 4-1](#) § 8. Kjøretøy som brukes regelmessig på manøvreringsområdet, skal utstyres med varsellykt som gir gult blinkende eller roterende lys. For kjøretøy som brukes på manøvreringsområdet for kortere tid, kan roterende varsellykt på magnetfot brukes. Når kjøretøyer befinner seg på manøvreringsområdet, skal den gule varsellykten være tent.

Utrykningskjøretøyer skal i tillegg ha varsellykt som gir blått blinkende eller roterende lys. Under utrykning skal utrykningskjøretøyene benytte blå varsellykt.

Varsellyktene skal utformes og plasseres i henhold til Vegdirektoratets bestemmelser.

Kjøretøy som følger ledebil (Follow Me) med roterende eller blinkende varsellykt, trenger ikke ha eget varsellys.

I tillegg til varsellykt skal alle kjøretøyer som ferdes på manøvreringsområdet, ha batteridrevet håndlykt.

For øvrig merking av kjøretøyer, se [AV-H-F002 Håndbok for flyplassjef](#)

### 1.6.4 Kjøring ved parkerte luftfartøy

Ved flyoppstillingsplass er det merket område for plassering av utstyr som brukes i forbindelse med handling av luftfartøyene. Kjøretøy skal bare entre et oppstillingsområde i forbindelse med handling av ankommet luftfartøy.

Sikkerhetssonen rundt et parkert luftfartøy kan være helt eller delvis (oppstillingsplass for fly) merket med en rødmalt stripe (sikkerhetslinje) på bakken. Sikkerhetslinjen tjener også som en sikkerhetsstopp for alt bakkeutstyr før siste innkjøring til luftfartøyet, samt som en sikkerhetssone for luftinntak og propellere. I tillegg vil det normalt også være utplassert godt synlige kjegler rundt luftfartøyet. Hvis sikkerhetssonen ikke er merket er hovedregelen at man ikke skal nærme seg mer enn 4 m fra et parkert luftfartøy hvis man ikke har noe tjenestelig gjøremål ved luftfartøyet. Bare kjøretøy og utstyr som er direkte koplet til handling, og line-mekanikere kan parkere i dette området. Andre kjøretøy skal holde seg på utsiden av sikkerhetssonen.



*Merking med rød sikkerhetslinje*

All kjøring nærmere luftfartøyet enn 4 m må foregå med største varsomhet. Under kjøring ved og til luftfartøy skal hastigheten nedsettes til et minimum, og største forsiktighet skal utvises slik at skader unngås. Man skal kjøre inn mot luftfartøyet i gangfart. Det er forbudt å parkere kjøretøy og utstyr eller arbeide bak kjøretøy som bare kan rygge ut fra sin aktuelle posisjon.

Større kjøretøyer (loaders, større traktorer etc.) skal dirigeres til luftfartøyet ved hjelp av en medhjelper. All rykking rundt og inntil et parkert luftfartøy skal reduseres til et absolutt minimum, og

slik rygging skal alltid utføres med største aktsomhet og om mulig med hjelpemannskap tilstede. Frakjøring skal foregå langsomt og aktpågivende.

Tankbiler må holdes klar av nødutganger/rømningsveier. Ingen må kjøre over slanger eller kabler som ligger på bakken. Det er forbudt å passere mellom tankbil og flyets vinge. Det er ikke tillatt å parkere slik at tankbiler stenges inne.

Dersom man må parkere innenfor sikkerhetssonen: Tenk på at høyden på luftfartøyet forandrer seg ved lasting og lossing. Det er generelt forbudt å kjøre under flyets vinger dersom dette strengt tatt ikke er nødvendig for å komme til tilkoblingspunkter eller kontrollsystemer.

I sterk vind skal kjøretøy og annet utstyr sikres. Om natten i ugunstig vær, under dårlige forhold på bakken eller ved lav sikt (på grunn av tåke, mye regn, eller snø), må sjåfør bare bruke nærlys og begrense farten etter forholdene på bakken.

Dersom merkingen på bakken vises dårlig, på grunn av snø, sølepytter etc., må sjåfører vise spesiell forsiktighet.

Oppsummert, noen enkle regler som må følges:

- Juster hastigheten til områdets tilstand.
- Vis spesielt oppmerksomhet til veiskilt og merking.
- Kryss ikke røde linjer eller linjer markert med røde lys.
- Det er et generelt forbudt å kjøre med parkeringslys eller fjernlys.
- Ikke parker foran utganger/nødutganger på luftfartøy som tanker med passasjerer. Husk at nødsklir skal kunne foldes helt ut ved en eventuell evakuering.

### 1.6.5 Ferdseil på manøvreringsområdet

Ferdseil, spesielt kjøring, på manøvreringsområdet skal alltid reduseres til et absolutt minimum, og skal alltid være behovsrettet.

Kjøring på manøvreringsområdet er bare tillatt etter godkjenning/klarering fra tårnet, og det skal alltid være toveis radiokontakt mellom kjøretøy og tårn. Signaler som brukes dersom radiokontakt opphører er regulert av [BSL E 4-1](#) vedlegg 1 og finnes i egen instruks.




Instruks: [AV-I-F801 Signalering](#)

Taksebaner har merket venteposisjon 30 meter fra rullebanens senterlinje, se ferdselskart. Luftfartøy som takser, skal ha fri vei på rullebanen eller taksebane. Det er forbudt å parkere på taksebaner, men korte stopp er tillatt. Når kjøretøyet kommer til en venteposisjon for rullebane skal det alltid stoppe og fører skal be om klarering fra tårnet før kjøringen kan fortsette.

Når man kjører på manøvreringsområdet skal man ikke bruke fjernlys på en slik måte at det sjenerer luftfartøy som manøvrerer. Tårnet skal alltid kontaktes hvis man har behov for å bruke fjernlys.

Fartsgrensene <sup>1)</sup> på flyside er som følger:

	Oppstillingsplattform	Manøvreringsområdet	Internveier
--	-----------------------	---------------------	-------------

Kjøretøy	15 km/t 	30 km/t 	20 – 50 km/t (lokal vurdering) 
Tralletog	15 km/t	15 km/t	15 km/t

Tabell 1: Fartsgrenser på flyside

1) Utrykningskjøretøy under utrykning, brøytekjøretøy og kjøretøy for måling av friksjon på manøvreringsområdet er unntatt fra de ovennevnte hastighetsbestemmelsene.

Lufthavnsjef kan i enkeltstående tilfeller gi dispensasjon fra de ovennevnte hastighetsbestemmelsene.

### 1.6.6 Ferdsl på internveier

Ved mange av lufthavnene er det etablert internveier for blant annet å begrense ferdselen på manøvreringsområdet. Det er innført fartsgrenser for kjøring på internveier. Se tabell 1 over.

Hvis du ikke skal til en kjørevei, men til en parkeringsplass for luftfartøy, parkeringsplass for utstyr, hangar eller lignende, skal kjøretøyet vende tilbake til merket kjørevei så raskt som mulig.

Kjøring med fjernlys eller parkeringslys skal normalt ikke forekomme. Bruk nærlys. Hvis det er behov for bruk av annet lys, skal tillatelse til slik bruk alltid først innhentes fra tårnet.

Luffartøy som takser, taues og følgebil (Follow Me) som har aktivisert roterende/blinkende gul varsellykt og som loser luftfartøy, har prioritet foran all annen trafikk.

Passasjerer som går til og fra luftfartøy har prioritet foran alle kjøretøy. Stopp minst 3 meter fra passasjerene.

Kjøretøy på hovedvei har prioritet foran kjøretøy som entrer hovedvei. Utkjøring fra hangarer og andre bygninger har generelt lavere prioritet.

Vikeplikt: Høyreregelen gjelder generelt på lufthavnen, dersom ikke annet er bestemt ved merking i kjøreveien eller ved skilting.

### 1.6.7 Utrykningskjøretøyer

Kjøretøy med roterende/blinkende blå varsellykt er fritatt fra fartsbegrensningene og har tillatelse til å kjøre på manøvreringsområdet ved behov. Sjåfør skal være godkjent eller ha spesiell tillatelse. Kjøretøy med roterende lys på har prioritet foran andre kjøretøy.

Følgende kjøretøy skal gis fri veg:

- Brannbil med roterende/blinkende blå varsellykt og sirene.
- Brøytebil med plog og sope- og blåsemaskin som er i arbeid og har roterende/blinkende gul varsellykt
- Kjøretøy med gult roterende/blinkende varsellykt og andre kjøretøy som de loser.

Disse kjøretøyene skal gis fri vei ved at andre stopper, reduserer farten, kjører over på motsatt side av veien eller inn på andre veier. Denne spesielle prioriteringen gjelder ikke taksing, tauing eller loset luftfartøy.

Bruk av roterende/blinkende varsellykt fritar ikke sjåføren for å være årvåken i forhold til annen trafikk.

Spesiell forsiktighet må vies passasjerer, buss og tankbiler.

### 1.6.8 Uforutsette hendelser

#### Opptreden ved uforutsette stopp på ferdselsområdet

Dersom det oppstår motorproblemer eller andre tekniske problemer som gjør det nødvendig å stanse kjøretøy eller utstyr som kjører på manøvreringsområdet, skal tårnet umiddelbart varsles. Tårnet skal så raskt som mulig varsle lufthavnvakten.

Oppstår det tilsvarende problemer på oppstillingsplattform skal lufthavnvakten varsles. Slike uforutsette stopp er å regne som en svært kritisk situasjon som vil kunne ha negativ innvirkning på flysikkerheten. Virker ikke radioen, må man på annen måte forsøke å få kontakt (bruk mobiltelefon eller håndlykten som alltid skal medbringes i kjøretøy som ferdes på manøvreringsområdet). Tiden vil ofte være en kritisk faktor. Uansett skal man av sikkerhetsmessige årsaker alltid gå ut av kjøretøyet, samtidig som man forsøker å opprette kontakt med tårnet/lufthavnvakten eller andre som har slik kontakt.

Lufthavnvakten skal ved mottak av melding om uforutsette stopp på ferdselsområdet umiddelbart rykke ut og fjerne det aktuelle kjøretøyet/utstyret, eventuelt sikre det dersom det ikke lar seg fjerne, slik at det ikke oppstår fare for at dette blir påkjørt av luftfartøy.

På grunn av faren for kollisjon med luftfartøy skal kjøretøyet eller utstyret i påvente av lufthavnvaktens utrykning sikres og merkes. Bruk av roterende varsellykt, kjøretøyetets nødblinsklys, kjegler eller merkeflagg kan være hensiktsmessig i så måte.

#### Opptreden ved bortfall av radiokontakt ved ferdsel på manøvreringsområdet

Dersom man oppdager at man ikke har radioforbindelse med tårnet (eller hvis man blir overrasket av luftfartøy på rullebanen samtidig som man selv befinner seg der), skal man umiddelbart forlate manøvreringsområdet korteste vei. Man er på trygg avstand fra luftfartøyet når man er minst 50 m utenfor rullebanekanten, jf. [BSL E 4-1 § 6 \(2\) e](#). Når man er mer enn 50 m fra rullebanekanten skal man observere mot tårnet. Tårnet kan benytte lyssystemer til signalisering hvis det ikke er radioforbindelse mellom tårn og den som ferdes på manøvreringsområdet. Disse er gjengitt i pkt. 8.4.6 over.

### 1.6.9 Stopp og parkering av kjøretøy

I følge gjerdenormen i lufthavnens securityprogram er det ikke tillatt å parkere eller stoppe nærmere lufthavngjerdet enn 3 meter på flyside. Høyere gjerde kan dog gi grunnlag for unntak. Se [AV-P-B175 Gjerdeinspeksjon](#)

Kjøretøy og annet utstyr skal kun parkeres på bestemte avgrensede områder med håndbrekket på. Motor på parkerte kjøretøy skal alltid slås av.

Det er strengt forbudt å parkere på manøvreringsområdet og tilstøtende sikkerhetsområder, i nærheten av utkjøring fra brannstasjon, i områder jettfly opererer (inkludert hele området som er merket med rødt), og ved merkede nødutganger og rømningsveier. Arbeid som medfører behov for parkering på disse områdene, krever spesiell tillatelse.

Det er forbudt å parkere kjøretøy og utstyr i nærheten av arbeidsområdet for andre kjøretøy. Man skal være spesielt oppmerksom på kjøretøy som må rygge ut av sin posisjon.

Parkering av kjøretøy på kjørevei, eller på innkjørsel eller utkjørsel fra oppstillingsplass for luftfartøy, er ikke tillatt.

En merket rømningsvei skal aldri blokkeres.

Tillatelse til parkering av kjøretøy gis av lufthavnvakten.

- Alle kjøretøy som har tillatelse til å parkere på flyside skal være utstyrt med kjøretillatelse
- Kjøretillatelse plasseres slik at det er godt synlig fra kjøretøyets utside.
- Kjøretillatelsen kan ikke lånes ut til andre personer eller kjøretøy.
- Kjøretøyet skal parkeres i henhold til parkeringsplan og innenfor gjeldende markering
- Kjøretillatelse skal holdes ren
- Skader og uhell skal registreres og rapporteres i henhold til etablerte prosedyrer

#### **1.6.10 Tralleteg på flyside**

Ved kjøring utendørs på flyside må hver traktor ikke trekke mer enn 10 bagasjetraller, eller 6 paller/containerdollies. Bagasje/frakt skal være tildekket eller overvåket. For øvrige kjøretøy gjelder reglene i vegtrafikkloven.

Inngår både bagasjetraller og containerdollies i slepet, må vogntoget ikke overstige lengden som svarer til 6 containerdollies i lengden. Ved kjørsel innendørs må høyst tilkoples 8 bagasjetraller på hver traktor.

Den enkelte enhet i et vogntog bør være forsynt med refleksbånd eller annen tilsvarende merking langs sidene.

#### **1.6.11 Transport og oppbevaring av farlig gods på flyside**

Transport av farlig gods til og fra luftfartøy, samt eventuell lagring av farlig gods på lufthavnen, skal utføres i henhold til gjeldende bestemmelser fra Direktoratet for sikkerhet og beredskap (DSB), herunder Lov om vern mot brann, eksplosjon og ulykker med farlig stoff og om brannvesenets redningsoppgaver (brann- og eksplosjonsvernloven).

#### **1.6.12 Arbeid med landbruksmaskiner på flyside**

### **1.7 Sikkerhetsregler for fotgjengere og syklister**

Ferdseil til fots og eventuelt med sykkel på flyside er i prinsippet underlagt samme regelverk som ferdsel med kjøretøy.

Personell til fots skal benytte gangfelt og fortau der slike er etablert. På veier uten fortau skal fotgjengere ferdes på veiskulderen med ansiktet vendt mot møtende trafikk. Hvis det er flere som ferdes samtidig til fots skal personellet gå etter hverandre og ikke ved siden av hverandre. Hvis veien ikke har skulder skal gående personell alltid holde seg ut på siden av veien, lengst unna eventuelle kjøretøy.

Personell til fots har normalt ikke adgang til å ferdes på manøvreringsområdet, herunder taksebaner på oppstillingsplattform. Hvis slik tillatelse likevel er innhentet skal personellet alltid medbringe radio og ferdsel på dette området skal ikke forekomme før klarering fra tårnet er innhentet.

Sykling på flyside skal reduseres til et minimum. Eventuelle syklister skal kun benytte veier i umiddelbar nærhet av bygninger. Det skal ikke sykles på oppstillingsplattform eller på manøvreringsområdet. Parkerte sykler skal sikres på en slik måte at de ikke utgjør FOD eller andre hindringer for lufttrafikken.

### **1.8 Private dyr på flyside**

Hundehold og oppbevaring av andre private dyr på flyside er ikke tillatt. Unntatt fra dette er kun tjenestehunder på oppdrag og dyr som fraktes til eller fra parkerte luftfartøy. Når dyr fraktes til eller fra luftfartøy skal disse oppbevares i av luftfartsselskapet godkjent transportkasse eller de skal ledsages med bruk av bånd eller tilsvarende.

## 1.9 Spesielle forholdsregler ved arbeider på flyside

Arbeider på flyside medfører spesielle sikkerhetsmessige utfordringer når det gjelder ferdsel, trafikkkoordinering, midlertidige hindre m.m. i [AV-H-F002 Håndbok for flyplassjef](#) foreligger det en egen prosedyre med tilhørende retningslinjer for å planlegge, gjennomføre og koordinere slike arbeider.

I forkant av spesielle arbeider på flyside skal det alltid gjennomføres en risikoanalyse. Dette for å avdekke om arbeidene medfører økt risiko for flysikkerheten. Hvis risikoanalysen avdekker behov for å utarbeide særskilte bestemmelser for sikker ferdsel, ska disse i hvert enkelt tilfelle beskrives som et supplement til lufthavnens ordinære ferdselsbestemmelser.

Prosedyre: [AV-H-F002-07 Arbeider på flyplassområder](#)

Retningslinjer: [AV-H-F002-08 Utførelse av arbeider på eller i umiddelbar nærhet av rullebaner, taksebaner og oppstillingsplattformer](#)

## 1.10 Patruljering

I forbindelse med håndheving av lufthavnens securityregelverk er det etablert rutiner for patruljering. Lufthavnvakten eller står ansvarlig for å utføre denne patruljeringen. Patruljeringen vil også kunne fokusere på overholdelse av lufthavnens ferdselsbestemmelser, herunder bruk av synbarhetstøy, overholdelse av vikeplikt, plassering av bakkeutstyr, bruk av roterende varsellykt, forbud om røyking og bruk av åpen ild på flyside, synlig bæring av ID-kort mv. Bestemmelsene om patruljering fremgår av lufthavnens lokale regelverk, [Kapittel 15 Security](#).

## 1.11 Local Runway Safety Team – LRST

Lufthavnen har etablert Local Runway Safety Team (LRST). Hensikten med LRST er å styrke rullebanesikkerheten ved lufthavnen. LRST rapporterer til og skal gi råd til lufthavnsjef primært om forhold som påvirker rullebanesikkerheten. LRST skal foreslå tiltak som forbedrer rullebanesikkerheten. Ref. [AV-H-F002-04 Mandat for lufthavnens LRST](#)

## 1.12 Apron Safety Team - AST

## 1.13 Brudd på bestemmelsene i dette kapittel

Ved grove eller gjentatte overtredelser av bestemmelsene om adgang, opphold og ferdsel på flyside kan Avinor inndra ID-kortet eller andre tillatelser. Følgende reaksjoner kan være aktuelle:

- Muntlig eller skriftlig påtale for overtredelsen
- Retten til å ferdes på egenhånd i lufthavnområdet faller bort for en periode
- Inndragning av ID-kortet eller annen adgangshjemmel

Håndhevelsen vil bli gjennomført i samarbeid med den enkelte arbeidstakers arbeidsgiver.

Retningslinjer fremgår av [AV-P-B007 Håndhevelse av regelbrudd på flyside](#)