

		<b>Lokalt regelverk - KAPITTEL</b>	
<b>Mo i Rana, Røssvoll</b> <b>Lokalt regelverk Mo i Rana lufthavn Kapittel</b> <b>08 - Airside Safety</b>	Dok. nr.:	RA-L-F005	
	Arkiv:	L0203	
	Versjon/Ikraftr. dato:	1	07.01.2006
	Utarbeidet av:	Stig Are Eriksen	
	Kontrollert av:	Geir Aksel Monsen	
	Godkjent av:	Harry Einar Pedersen	

<b>8</b>	<b>AIRSIDE SAFETY .....</b>	<b>2</b>
8.1	GENERELT .....	2
8.2	AVVIKSHÅNTERING .....	3
8.3	ADGANGSKONTROLL .....	4
8.4	GENERELLE FERDSLSBESTEMMELSER .....	5
8.5	SIKKERHETSREGLER FOR FLYBEVEGELSER .....	8
8.6	SIKKERHETSREGLER FOR BAKKEPERSONELL .....	9
8.7	SIKKERHETSREGLER FOR KJØRETØY .....	12
8.8	SPESIELLE FORHOLDSREGLER VED ARBEIDER PÅ FLYPLASSOMRÅDET .....	16
8.9	BRUDD PÅ BESTEMMELSENE I DETTE KAPITTEL .....	16

Liste over lenker i dette kapittelet:

[Lufthavnens ferdselskart](#)

[Prosedyre \(AV-P-A004\) for Avinors flytryggingsskomiteer](#)

[Prosedyre \(LV-P-0002\) for registrering av hendelser og avvik](#)

Lufthavnens lavsiktprosedyrer: [AD 2.22.2.1](#)

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

[Prosedyre RA-P-803-00 for følgetjeneste \(Follow Me\)](#)

[Prosedyre RA-P-802-00 for arbeider på flyplassområdet](#)

[Retningslinjer \(AV-P-F802\) for arbeider på eller i umiddelbar nærhet av taksebaner og oppstillingsplattformer](#)

[Instruks \(AV-I-F801\) for signalering](#)

[Arbeidsbeskrivelse \(AV-P-A023\) for sikker jobbanalyse \(SJA\)](#)

[Håndbok for flyplassjef](#)

[Håndbok for plasstjeneste](#)

Lokalt regelverk, kapittel 5 **IKKE UTARBEIDET**

Lokalt regelverk, kapittel 15 **IKKE UTARBEIDET**

## AIRSIDE SAFETY

### Generelt

Dette kapitlet utgjør ferdselsbestemmelsene for Mo i Rana lufthavn.

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 fyldig 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.

### Ferdselskart

Kart som viser rullebaner, taksebaner, manøvreringsområdet, flyoppstillingsplasser, flyplassinstrumentering, merking, skilting, kjøreveier og andre nødvendige opplysninger for effektiv ferdsel, finnes som webkart på [http://sgm011/AvinorIntranett\\_ENRA/Map.aspx](http://sgm011/AvinorIntranett_ENRA/Map.aspx), og velg "Ferdelskart" som karttype i menyen til venstre. Aktuelt kartutsnitt kan skrives ut i lufthavnvakten/lufthavnadministrasjonen.

### 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. 75 12 18 09.

### Ansvarsforhold

I følge BSL E 4-1 § 4 (1) b) 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 Mo i Rana 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.

### 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 Mo i Rana lufthavn er det ikke inngått noen avtaler om lufthavnrelaterte tjenester med andre aktører:

#### Flytryggingsskomité

Det formelle samarbeidet vedr. flysikkerhet mellom Avinor og andre aktører på lufthavna skjer i flytryggingsskomitéen, som er hjemlet i BSL E 4-1, §5 (3). Arbeidet i flytryggingsskomitéen er beskrevet i prosedyre [AV-P-A004](#).

## Andre fora:

[Securityutvalg Mo i Rana Lufthavn.](#)

## Opplæring

Alt eksternt og internt personell som skal ha adgangskort, må ha gjennomført opplæring i ferdelsesbestemmelsene ved lufthavnen. Lufthavnen tilbyr følgende opplæring:

- Obligatorisk e-læringskurs i Airside Safety
- Praktisk kurs i bruk av radio på lufthavnen
- ”Bli kjent runde” på lufthavnen (obligatorisk for de som skal ferdes på manøvreringsområdet)

[Det er utarbeidet en lokal folder om ferdsel på flyplassen som oppsummerer de viktigste bestemmelsene.](#)

All opplæring skal dokumenteres. For eksterne selskaper som har medarbeidere som skal kjøre på egenhånd på flysiden, 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 godkjennes 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 det avspærrede området.

## 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, jfr. BSL A 1-1, og bestemmelsene i dette kapitlet 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!

## Avvikshåndtering

### Hendelser eller regelbrudd innen lufthavnområdet

Uønskede hendelser og andre avvik som observeres av Avinoransatte, skal umiddelbart rapporteres i Mesys. 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.

Rapportering og tiltak i Mesys kommer i tillegg til annen rapportering som iverksettes med bakgrunn i andre aktørers interne rapporteringsprosedyrer og tjenesteforskrifter og regelverk for øvrig.

## Funn av flydeler

Ved funn av deler eller gjenstander som kan stamme fra luftfartøy skal tårnet umiddelbart varsles. Oppnås det ikke kontakt med tårnet, kan lufthavnvakten alternativt varsles.

## 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.

## ID-kort personell

Ansatte ved Mo i Rana lufthavn er tildelt ID-kort. Adgangen til ulike områder er tilpasset behovet den enkelte har i sin stilling.

Kortet skal alltid bæres synlig under ferdsel og opphold på avsperrede områder utendørs og innendørs på lufthavnen. ID-kortet skal være gyldig, og framvises på oppfordring fra lufthavnvakt og sikkerhetspersonell. Kortet er personlig og 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 avsperrert område. Tilsvarende er det kortinnehaver som er ansvarlig for å påse at dør går i lås etter bruk.

ID-kort for lufthavna produseres ved servicesentret Bodø lufthavn.

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 bestillingsskjema, finnes i lufthavnens lokalt regelverk [kapittel 15](#), avsnitt 2.2. **ikke utarbeidet**

## Adgangskontroll personell

Alle ansatte vil bli sikkerhetskontrollert ved innpassering til sikkerhetskritiske områder på lufthavnen. Sikkerhetskontrollen ved Mo i Rana lufthavn utføres ved portal CSRA før avgangshallen. Videre utføres det sikkerhetskontroll på stikkprøvebasis flere andre steder på lufthavnen. Adgang til lufthavnens avsperrede områder skjer iht. bestemmelser i lufthavnas securityprogram, avsnitt 2.3.

## Kjøretøy

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 manøvreringsområdet.

Kjøretøy kan passere inn til lufthavnens område gjennom hovedport, port 4 og 6. Port 4 og 6 brukes av leietakere og flyeiere som har kjøretøytillatelse. Kjøretøy som ferdes på avsperrert område, skal være utstyrt med kjøretøytillatelse. Tillatelsen skal ha en varighet som er tilpasset oppdraget. Kjøretøy som ikke har kjøretøytillatelse, 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 flysiden, vil bli inspisert i henhold til lufthavnens securityprogram.

## Generelle ferdselsbestemmelser

### Ferdse ved redusert sikt

Ved redusert sikt iverksettes spesielle prosedyrer for både lufttrafikk og ferdsel på bakken. Lufttrafikkjentesten har hovedansvar for å utarbeide denne.

Ved Mo i Rana lufthavn finnes prosedyren: [AD 2.22.2.1](#)

### 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 lufthavnas [ferdselskart](#).

## Internveier

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



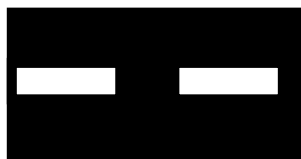
#### Dobbel hvit hel linje

Markerer avgrensning langs ytterkant av internveier som krysser manøvreringsområdet. Linjene skal ikke krysses uten tillatelse fra tårnet.



#### Enkel hvit hel linje

Markerer avgrensning av internveier. 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.



#### Enkel hvit stiplet linje

Markerer midtlinje på internvei med minimum total bredde på 8 m.



#### 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

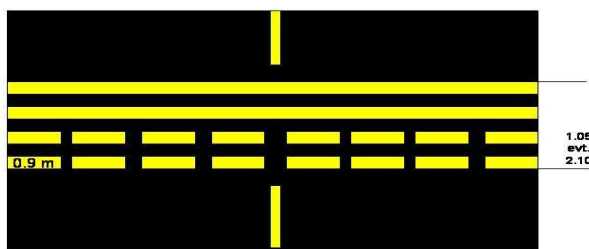
Manøvreringsområdet er den del av flyplassen, unntatt oppstillingsplattformer, der luftfartøyer foretar start, landing eller taksing. All merking på manøvreringsområdet er utført med gul maling. Det er generelt forbudt for personell å gå eller kjøre på manøvreringsområdet uten klarering fra tårnet.

Med oppmerking for luftfartøy menes her ledelinjer fra rullebane til oppstillingsplass og avgrensning av oppstillingsområdet mot taksebane. Følgende merking benyttes:

	<u>Enkel gul heltrukket linje</u> Markerer senterlinje for taksebane og ledelinje inn til flyoppstillingsplass.
	<u>Dobbel gul stiplet linje</u> Markerer avgrensning av oppstillingsplattform mot manøvreringsområdet. Linjen må <u>ikke</u> krysses uten tillatelse fra kontrolltårnet.

#### Venteposisjon for rullebane

En venteposisjon for rullebane er merket på følgende måte:





Venteposisjonsmerkingen skal aldri passeres uten klarering fra tårnet.

#### Oppstillingsplattformer

En oppstillingsplattform er et nærmere bestemt område på en flyplass på land, avsatt til bruk for luftfartøy som tar om bord eller setter av passasjerer, laster eller loss, fyller brennstoff, er oppstilt eller som det foretas vedlikeholdsarbeider på.

Følgende merking benyttes på oppstillingsplattformer:

	<u>Enkel rød heltrukket 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.
	<u>Enkel gul stiplet linje</u> Pushbacklinje. Linjen markerer hvor pushback skal opphøre, ofte av hensyn til bakenforliggende områder (f.eks taksebane på oppstillingsplattform).

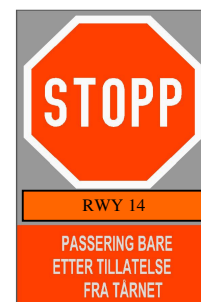
### Skilting

Der hvor vei tilslutter rullebane, skal det settes opp venteposisjonsskilt for kjøretøy, jf. BSL E 3-2, pkt. 20.2.2.4.

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 som er plassert rundt på lufthavnområdet. Disse anleggenes funksjon kan påvirkes av ferdsel og kjøring i nærområdene.



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:



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 ferdelskartet.

## Lys

På enkelte lufthavner kan det også være etablert lyssignal ved venteposisjon for rullebane, venteposisjon for kjøretøy, på internveier og på kjøreporter. Hvis lyssignalet ikke er utstyrt med skiltet undertekst som forteller hva signalet betyr, skal man alltid kontakte tårnet før man kjører videre. Hvis man ankommer en venteposisjon for rullebane som er utstyrt med lyssignal (rullebanevarsellys som står på siden av venteposisjonen eller stopplysrekke som er nedfelt i taksebanen ved venteposisjonen) eller en venteposisjon for kjøretøy som er utstyrt med lyssignal (trafikklys), skal man uansett farge på signalet stanse opp og be om klarering fra tårnet før man kjører inn på rullebanen eller taksebanen.

## Bruk av radio

Alle som skal ferdes på ferdelsområdet, 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 lufttrafikkjentesten 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.

Bruk av radio skal skje i henhold til prosedyre for bruk av VHF- og UHF-radio (bakkefrekvens):

Prosedyre: [AV-P-F801](#)

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.

## Signaler ved bortfall av radiokontakt

Dersom radiokontakt opphører, vil lufttrafikkjenesten bruke signallampe plassert i tårnet eller flyplassens lysanlegg til å varsle om farer. Disse er som følger:

### Med signallampe

- **Fast rødt lys**
  - Stopp.
- **Blinkende rødt lys**
  - Fjern deg straks minst 50 meter fra rullebanen eller taksebanen, og se opp for luftfartøy.
- **Blinkende grønt lys.**
  - Det er tillatt å krysse rullebanen eller ferdes på taksebanen.
- **Blinkende hvitt lys**
  - Forlat manøvringsområdet og sett deg i forbindelse med kontrolltårnet

### Med lysanlegget

- **Blinkende rullebane - eller taksebanelys**
  - Forlat rullebanen eller taksebanen, og se mot kontrolltårnet.
- **For lyssignaler påsatt eller blinkende innflygingslys**
  - Fjern deg fra innflygingssektoren øyeblikkelig.

## Opptreden hvis man mister posisjonsoversikten ved ferdse

Det kan oppstå situasjoner hvor sikten reduseres så mye at man ikke vet hvor 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 manøvringsområdet eller ikke.

### På manøvringsområdet

Hvis det oppstår situasjoner (for eksempel at sikten reduseres) slik at man mister posisjonsoversikten når man ferdes på manøvringsområdet, 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 manøvringsområdet.

### Utenfor manøvringsområdet

Hvis man mister posisjonsoversikten når man ferdes på flyside, men utenfor manøvringsområdet, skal man alltid forflytte seg med største aktsomhet. Man skal alltid forsikre seg om at man ikke kommer inn på manøvringsområdet. Skillet mellom manøvringsområdet og oppstillingsplattformer fremgår klart av ferdelskartet.

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.

## 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.

## Bakkeoperasjoner

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

Ved luftfartøyets ankomst på oppstillingsplass skal hovedmotorene stanses hurtigst mulig.

Luftfartøyets fører skal aktivisere luftfartøyets antikollisjonslys før motorstart/avgang fra oppstillingsplass. Ved ankomst skal luftfartøyets antikollisjonslys fortsatt være påslått inntil luftfartøyet står parkert på oppstillingsplass og motoren er stanset.

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. Arbeids giver 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 herunder prosedyrer for operasjoner under reduserte siktforhold.

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 lufthavnvakta 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, jfr. Havariplan i lokalt regelverks [kap. 5. ikke klar](#)

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.

## Signalering

Før ankomst av luftfartøy skal handlingspersonellet rydde og inspisere standplassen.

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

Standard signaler er gjengitt i instruks og skal følges.

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

## 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. Denne linjen er ved flere lufthavner fysisk merket med rød farge foran og rundt de fremre deler av flyet. For helikopter er det krav om at oppstillingsplass skal omgis av en sikkerhetslinje. Sikkerhetslinjen skal merkes som en heltrukket rød linje med bredde minst 0,15 m. Kun personell som har arbeidsoppgaver på luftfartøyet, kan parkere kjøretøy på innsiden av disse linjene. Kjøretøyene skal bare kjøre i gangfart innenfor dette området.

## Sikkerhetsregler for bakkepersonell

### Brann- og eksplosjonsfare

Røyking er forbudt utendørs på flysiden, 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, samt eventuelle direktiver utstedt av Avinor.

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

## Brannberedskap ved klargjøring av fly

Lufthavnvakten skal varsles dersom det fylles drivstoff med passasjerer om bord.

Ved Mo i Rana lufthavn er det installert alarmeringsanlegg ved flyoppstillingsplassene for hurtig alarmering av brann- og redningstjenesten. **Ikke utført, frist 01.10.2006**

Det er utplassert 7 stk brannslukkere med 12 kg pulver og 6 kg Co2. Lufthavnens ferdelskart viser plassering av brannmeldere og slukkeutstyr.

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

## Varsling ved brann

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

## Varsling ved personskade

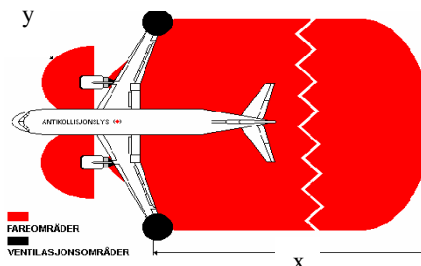
Ved personskade ytes først livreddende førstehjelp. Deretter varsles lufthavnvakten.

## Risiko for blast og motorinnsuging

Såfremt ikke tjenestemessige grunner gjør det nødvendig, skal personer og kjøretøyer ikke komme nærmere enn 20 m fra propellfly og helikoptre. Minimums sikkerhetsavstand (y i figuren) er flytypeavhengig, og det er viktig å sette seg inn i aktuelle lokale bestemmelser.

Ved Mo i Rana lufthavn opereres det normalt med flytypene Dash 8 (100 serien) og Beech 200. Sikkerhetsområdet foran motorinntak (y) er sett til minimum 5 meter for disse flytypene.

Hold også god avstand bak luftfartøyenes motorer når antikollisjonslys (blanke 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 35 meter for både Dash 8 og Beech 200

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 haleratoren. 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.

## Håndtering av FOD på lufthavnen

### FOD (Foreign Object Damage)

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 [Håndbok for plasstjeneste](#), kapittel 5.8 og vedlegg 2. I tråd med bestemmelsene her skal det utarbeides et lokalt program vedr. FOD, se vedlegg 2 i Håndboka.

Alle som opererer på flysiden skal fokusere følgende:

- Kast eller etterlat aldri avfall på flysiden.
- Gjenstander og fremmedlegemer som flyger omkring eller ligger på bakken skal samles opp og legges i avfallsboksene som er avmerket på ferdselskartet.
- Alle personer som ferdes på flysiden 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 flysiden.
- Containere må bare oppstilles på flysiden etter forutgående avtale med Avinor. Avfallscontainere på flysiden 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.

## 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. 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 2. 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, kodenr. 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 materiellet og plassere det i eget deponi for senere destruksjon.

## Synbarhetstøy og personlig verneutstyr

I hht. arbeidsmiljøloven er det krav til "24 timers synbarhetstøy" på lufthavnens område. Kravet gjelder innenfor den delen av området på lufthavnen som med gjerde, skilting, etc. avgrenser flyplassens ferdsels- og sikkerhetsområder og som ikke er åpen for allmennheten.

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 (hjelmer, 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. Det er den enkelte arbeidstakers ansvar å bruke 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](#).

## Passasjerer til og fra luftfartøy

Flyoperatøren er normalt ansvarlig for å lede passasjerer til og fra luftfartøy. 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 (B737 el.l).

Når luftfartøy starter på en nabogate, bør passasjerene holdes tilbake enten i bygget eller i luftfartøyet.

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

## Sikkerhetsregler for kjøretøy

### Generelt

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

### Følgetjeneste (Follow Me)

Følgetjeneste skal utføres i følgende situasjoner:

- Ved trafikk på lufthavnen med fremmede fly

- Etter anmodning (via lufttrafikkjentesten) 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.

Ved lufthavner hvor det tilbys følgetjeneste (Follow Me) er det utarbeidet egen prosedyre.

Prosedyre: [RA-P-F803](#)

## 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 [Håndbok for flyplassjef](#), pkt. 9.

## 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 (oppstillingsplass for helikopter) eller delvis (oppstillingsplass for fly) merket med en rødmalt stripe (sikkerhetslinje) på bakken. 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.

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 rygging rundt og inn til 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 sjåfører bare bruke nærlys og begrense farten etter forholdene på bakken.

Dersom merkingen på bakken vises dårlig, på grunn av snø, søledammer 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.

## Ferdse på manøvreringsområdet

Ferdse, 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, jf. pkt. 8.7.7 under, finnes i egen instruks.

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

Taksebaner har merket venteposisjon 40 meter fra rullebanens senterlinje, se ferdselskart. Luftfartøy som takser, skal ha fri vei på rullebanen eller taksebane. Det er alltid forbudt å stoppe på taksebaner, unntatt når kjøretøyet kommer til en venteposisjon for rullebane. Da skal kjøretøyet 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 ved lufthavna er som følger (tabell 1):

	Manøvreringsområdet	Internveier
Kjøretøy	30 km/t 	20 - 50 km/t 
Traljetog	15 km/t	15 km/t

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

## Ferdse på internveier

Ved mange av lufthavnene er det etablert internveier for blant annet å begrense ferdselen på manøvreringsområdet. Det er innført fartsgrensener 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.

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

## Utrykningskjøretøyer

Kjøretøy med roterende/blinkende blå varsellykt er fritatt fra fartsbegrensningene og har tillatelse til å kjøre på manøvreringsområdet ved behov. Sjøfører 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.

## Uforutsette hendelser

### Opptreden ved uforutsette stopp på manøvreringsområdet

Dersom det oppstår motorproblemer eller andre tekniske problemer som gjør det nødvendig å stanse kjøretøy som kjører på manøvreringsområdet, skal tårnet umiddelbart 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 her ofte være en kritisk faktor. Uansett skal man av sikkerhetsmessige årsaker alltid forlate kjøretøyet, samtidig som man forsøker å opprette kontakt med tårnet eller andre som har slik kontakt.

### 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. 50 m-grensen vil være avmerket på ferdselskartet. 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.

## 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 flysiden. Høyere gjerde kan dog gi grunnlag for unntak.

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 stoppe på alle taksebanene, 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 stopp 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 flystands, 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 flysiden skal være utstyrt med **parkeringsoblat** og kjøretøytillatelse
- **Parkeringsoblaten** og kjøretøytillatelse plasseres slik at det er godt synlig fra kjøretøyetts utside. **Oblaten** og kjøretøytillatelsen kan ikke lånes ut til andre personer eller kjøretøy.
- Kjøretøyet skal parkeres i henhold til parkeringsplan og innenfor gjeldende markering

- **Parkeringsoblaten** og kjøretillatelse skal holdes ren
- **Brukere som er tildelt parkeringsoblat, skal følge instruksjoner fra ledende personell**
- Skader og uhell skal registreres og rapporteres i henhold til etablerte prosedyrer

## Tralleteg på flyside

Ved kjøring utendørs på flysiden 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 høyest tilkoples 8 bagasjetraller på hver traktor.

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

## 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).

## Arbeid med landbruksmaskiner på lufthavnområdet

Arbeid med landbruksmaskiner på lufthavnområdet skal kun foregå etter skriftlig avtale med Avinor. Det bør utarbeides kart vedlagt avtalen som viser høstingsområder, lagringsområder m.m. Ferdsele er underlagt samme regler som for andre kjøretøy, og den som skal utføre arbeidet, skal gjennomgå samme opplæring som andre. [Prosedyre ikke utarbeidet](#)

Følgende presiseringer skal inngå i avtalen:

- Alle maskiner som skal brukes, skal utstyres med roterende/blinkende varsellykt og radiokommunikasjonsutstyr godkjent av Avinor
- Alle maskiner skal ha kjøretillatelse
- Leietaker har et spesielt ansvar for å fjerne plast og andre løse materialer som følger av virksomheten umiddelbart
- Avinor kan ut fra operative hensyn regulere tidspunktet for såing, høsting og andre aktiviteter. Dersom det er mye fugl på lufthavnområdet, skal arbeidene foregå om natten
- Av hensyn til behovet for å begrense fugleforekomster ved lufthavnene, skal gresset slås til den lengde som anvises av lufthavnen
- Gressballer skal flyttes til oppsamlingsområder (evt. merket på kart) samme døgn som de produseres. Frister for transport av gressballer ut av lufthavnområdet må avtales lokalt

## Ferdselsregler for fotgjengere og syklister

Ferdsele til fots og med sykkel på lufthavnen er underlagt samme regelverk som ferdsel med kjøretøy.

## Spesielle forholdsregler ved arbeider på flyplassområdet

Arbeider innen lufthavnens område medfører spesielle sikkerhetsmessige utfordringer når det gjelder koordinering mellom trafikk, midlertidige hindre m.m. Det foreligger egen prosedyre med tilhørende retningslinjer for å planlegge og koordinere slike arbeider.

Prosedyre: [RA-P-F802](#)

Retningslinjer: [Under utarbeidelse](#)

Bestemmelsene vedrørende Airside Safety som fremgår av dette kapittelet, spesielt ferdselsbestemmelsene og ovennevnte prosedyre MM-P-F802, skal inngå som grunnlag når det inngås kontrakter med entreprenører og andre som skal utføre større arbeider på flyside. I kontraktene skal entreprenør og andre involverte forplikte seg til å følge de bestemmelser som til enhver tid fremgår av dette kapittelet.

## Brudd på bestemmelsene i dette kapittel

Ved grove eller gjentatte overtredelser av bestemmelsene om adgang, opphold og ferdsel på flyside kan Avinor inn dra 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 adgangshjelm

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