

	<b>Lokalt regelverk - KAPITTEL i lokalt regelverk</b>		
<b>Røst lufthavn</b> <b>Lokalt regelverk Røst lufthavn Kapittel 08</b> <b>- Airside Safety</b>	Dok. nr.:	RS-L-F005	
	Arkiv:	L0262	
	Versjon/Ikrafttr.:	2	22.04.2010
	Utarbeidet av:	Stephen John Baines	
	Kontrollert av:	Ørjan Arntsen	
	Godkjent av:	Odd-Helge Olsen	

## 1 INNHOLDSFORTEGNELSE

1	Innholdsfortegnelse .....	1
2	Definisjoner og forkortelser .....	2
3	Generelt .....	3
3.1	Ferdselskart .....	3
3.2	Informasjon om spesielle aktiviteter på flyside .....	4
3.3	Ansvarsforhold .....	4
3.4	Samarbeid mellom Avinor og andre selskap på lufthavnen .....	4
3.4.1	Avtale om lufthavnrelaterte tjenester .....	4
3.4.2	Flytryggingsskomité .....	4
3.4.3	Andre fora .....	4
3.5	Opplæring .....	5
3.6	Menneskelige faktorer .....	5
3.7	Avvikshåndtering .....	6
3.7.1	Hendelser eller regelbrudd innen lufthavnområdet .....	6
3.7.2	Funn av flydeler .....	6
4	Adgangskontroll .....	6
4.1	ID-kort personell .....	6
4.2	Adgangskontroll personell .....	6
4.3	Kjøretøy .....	6
5	Generelle ferdselsbestemmelser .....	7
5.1	Ferdseil på manøvreringsområdet .....	7
5.2	Ferdseil ved redusert sikt .....	7
5.3	Merking .....	7
5.3.1	Internveier .....	7
5.3.2	Manøvreringsområde .....	8
5.3.3	Venteposisjon for rullebane .....	8
5.3.4	Runway Ahead merking .....	9
5.3.5	Oppstillingsplattformer .....	9
5.4	Skilting .....	9
5.5	Bruk av radio .....	11
5.5.1	Signaler ved bortfall av radiokontakt .....	11
5.6	Opptreden hvis man mister posisjonsoversikten ved ferdsel .....	11
5.7	Sikkerhetsregler for flybevegelser .....	12
5.8	Bakkeoperasjoner .....	12
5.9	Parkering av luftfartøy .....	13
5.10	Signalering .....	13
5.11	Opptreden ved parkerte luftfartøy .....	13
6	Sikkerhetsregler for bakkepersonell .....	13
6.1	Brann- og eksplosjonsfare .....	13
6.2	Brannberedskap ved klargjøring av fly .....	13

6.3	Varsling ved brann.....	13
6.4	Varsling ved personskade.....	14
6.5	Risiko for blast og motorinnsuging.....	14
6.6	Håndtering av FOD på flyside.....	15
6.7	Håndtering av utslipp og spill på lufthavna.....	15
6.7.1	Generelt.....	15
6.7.2	Farlige og ukjente materialer.....	16
6.7.3	Utslipp av brennstoff.....	16
6.7.4	Oljesøl.....	16
6.8	Synbarhetstøy og personlig verneutstyr.....	16
6.9	Passasjerer til og fra luftfartøy.....	17
7	Sikkerhetsregler for kjøretøy.....	17
7.1	Generelt.....	17
7.2	Følgetjeneste (Follow Me).....	17
7.3	Merking av kjøretøy.....	17
7.4	Kjøring ved parkerte luftfartøy.....	17
7.5	Ferdse på manøvreringsområdet.....	18
7.6	Ferdse på internveier.....	19
7.7	Utrykningskjøretøyer.....	19
7.8	Uforutsette hendelser.....	19
7.8.1	Opptreden ved uforutsette stopp på ferdselsområdet.....	19
7.8.2	Opptreden ved bortfall av radiokontakt ved ferdsel på manøvreringsområdet ..	20
7.9	Stopp og parkering av kjøretøy.....	20
7.10	Bagasjebil/vogn på flyside.....	20
7.11	Transport og oppbevaring av farlig gods på flyside.....	20
7.12	Arbeid med landbruksmaskiner på flyside.....	21
8	Sikkerhetsregler for fotgjengere og syklistene.....	21
9	Private dyr på flyside.....	21
10	Spesielle forholdsregler ved arbeider på flyside.....	21
11	Patuljering.....	21
12	Local Runway Safety Team – LRST.....	21
13	Apron Safety Team - AST.....	21
14	Brudd på bestemmelsene i dette kapittel.....	22

## 2 DEFINISJONER OG FORKORTELSER

**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.

**BSL:** Bestemmelser for Sivil Luftfart - en samling forskrifter som berør diverse aspekter ved luftfart.

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

**Ferdselsområde:** 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 forebygge og avverge sammenstøt både mellom luftfartøyer, og mellom luftfartøyer og hindringer på manøvreringsområdet, samt å 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, både utendørs og innendørs.

**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 losser, 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.

### 3 GENERELT

Dette kapitlet utgjør ferdselsbestemmelsene for Røst 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 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.

#### 3.1 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](#). 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 ferdelskart](#)

### 3.2 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 telefon 67 03 38 40.

### 3.3 Ansvarsforhold

I følge [BSL E 4-1](#) har flyplassjefen ansvar for å utarbeide lokale ferdelsbestemmelser 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 Røst 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 ferdelsbestemmelser 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.

### 3.4 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:

#### 3.4.1 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 Røst lufthavn er det inngått avtale om lufthavnrelaterte tjenester med følgende aktører:

- Widerøe, handlingsavtale
- Securitas [Aksjonæravtale](#)
- Hovdan AS [elektroavtale](#)

#### 3.4.2 Flytryggingsskomité

Det formelle samarbeidet vedr. flysikkerhet mellom Avinor og andre aktører på lufthavna skjer i flytryggingsskomiteen, som er hjemlet i [BSL E 4-1](#). Det er opprettet en felles flytryggingsskomité for lufthavnene i distriktet Ofoten, Lofoten og Vesterålen. Arbeidet i flytryggingsskomiteen er beskrevet i prosedyre [AV-P-A112 Avinors flytryggingsskomitéer](#).

#### 3.4.3 Andre fora

Arbeidet til Apron Safety Team (AST), brøyttekomité og fugl-/flykomité ivaretas av flytryggingsskomité.

Local Runway Safety Team (LRST) er etablert på Røst lufthavn, se lokalt regelverk [Kapittel 2](#), pkt 2.5.

Securityutvalg ved Røst lufthavn behandler forhold som berører security. Se [Airport Security Program \(ASP\) del 14](#) for utfyllende beskrivelser av utvalgets funksjon.

### 3.5 Opplæring

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

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

E-læringskurs i HMS (kun Avinoransatte) skal tas så snart som mulig etter utstedelse av ID kort.

Midlertidig ansatte som får utlevert besøkskort (midlertidig adgangskort) skal gjennomføre Bli kjent runden.

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](#).

Det er utarbeidet en lokal folder om ferdsel på flyplassen ([Ferdsefolder](#)) som oppsummerer de viktigste ferdselsbestemmelsene. Denne folderen kan med fordel deles ut etter at opplæringen er gjennomført.

All opplæring skal dokumenteres. Eksterne selskaper som har medarbeidere som skal kjøre på egenhånd på flyside skal kunne dokumentere overfor Avinor 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.

### 3.6 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 korrigeret før de får flysikkerhetsmessige konsekvenser. Dette er et generelt krav til Avinors styringssystem, jf. [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!

## 3.7 Avvikshåndtering

### 3.7.1 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 ved hjelp av meldingsblokk "Mesys på papir" og deretter, hvis mulig eller nødvendig, iverksette tiltak for å begrense eventuelle skader. Blokker kan fås i lufthavnvakta. Ferdigutfylt melding leveres til lufthavnvakta som håndtere meldingen i samsvar med [AV-P-A003-02](#) Registrering av Mesys på papir.

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

### 3.7.2 Funn av flydeler

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

## 4 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.

### 4.1 ID-kort personell

Ansatte ved Røst 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 ID kontoret, 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 rekvisisjonsskjema, finnes i lufthavnens lokale regelverk [Kapittel 15 Security](#)

### 4.2 Adgangskontroll personell

Alle ansatte kan bli ID-kontrollert ved innpassering til flyside på lufthavnen. Videre utføres det ID-kontroll på stikkprøvebasis flere steder på lufthavnen. Adgang til lufthavnens flyside skjer i henhold til bestemmelser i [Kapittel 15 Security](#)

### 4.3 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 hovedporten, se også [ferdselskart](#). 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. Se [RS-P-B123](#) Sikkerhetskontroll av kjøretøy.

## **5 GENERELLE FERDSLSBESTEMMELSER**

### **5.1 Ferdsl 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.

### **5.2 Ferdsl ved redusert sikt**

Ved redusert sikt kan iverksettes spesielle prosedyrer (lavsiktsprosedyrer eller prosedyrer for operasjoner under forhold med redusert sikt) for både lufttrafikk og ferdsel på bakken. Lufttrafikkjtenesten har hovedansvar for å utarbeide disse.

Ved Røst lufthavn tillates ikke landing, avgang eller taksing med luftfartøy når sikten er dårligere enn 800 m.

Det er ingen lavsiktsprosedyre for ferdsel på bakken, men vanlig aktsomhet må vises.

### **5.3 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](#).

#### **5.3.1 Internveier**

Internveier 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.



### **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.

### **5.3.2 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:



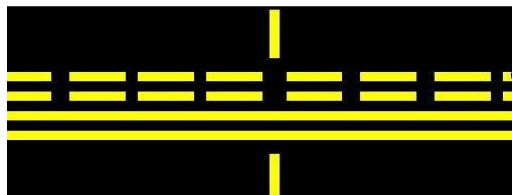
### **Enkel gul heltrukket linje**

Markerer senterlinje for taksebane og ledelinje inn til flyoppstillingsplass.

Krav til utforming av merkingen av skillet mellom oppstillingsplattform og manøvreringsområdet fremgår av [AV-H-F002 Håndbok for flyplassjef](#).

### **5.3.3 Venteposisjon for rullebane**

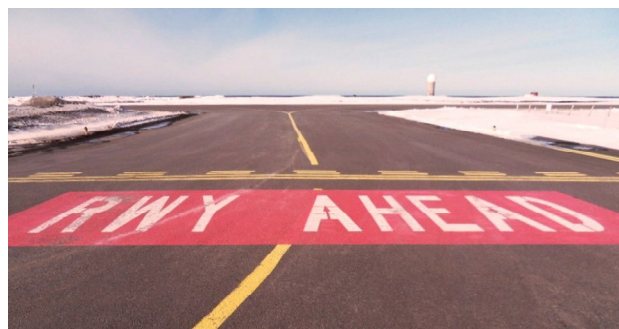
En venteposisjon for rullebane er merket på følgende måte:



Venteposisjonsmerkingen skal aldri passeres uten klarering fra tårnet.

### 5.3.4 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](#).

### 5.3.5 Oppstillingsplattformer

Følgende merking skal benyttes på oppstillingsplattformer:



#### **Enkel rød heltrukken linje**

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.

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.

## 5.4 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.

Et venteposisjonsskilt er plassert ved veien på vestsiden av rullebanen, 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

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 [ferdselskart](#).

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, på Røst lufthavn er rullebaneretning 03 og 21):





Venteposisjonsskilt for rullebane (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 ferdselskartet.

## 5.5 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 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. 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.

### 5.5.1 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](#)

## 5.6 Opptreden hvis man mister posisjonsoversikten ved ferdsel

Ikke relevant ved Røst lufthavn.

## 5.7 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.

## 5.8 Bakkeoperasjoner

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

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

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



*Bruk av kjegler ved parkering av luffartøy*

I tilfelle et luffartøy må utføre en unormal manøver utenfor oppstillingsområdet, skal luffartøyets fører vurdere situasjonen omhyggelig - særlig med hensyn til «blastens» mulige følger.

Dersom politiet eller Avinor av sikkerhetsmessige grunner ikke ønsker å ta et luffartøy 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 avsperrert, skal om dagen være markert med sperrebukker og sperrebånd, og om natten i tillegg med røde hinderlys langs ytterbegrensningen.

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

GPU må ikke tilkobles til/fra eller opp ved etterfylling av drivstoff. Ved spill/søl av drivstoff skal 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.

## 5.9 Parkering av luftfartøy

Lufthavnen har utarbeidet parkeringsplan (under arbeid) for parkering av luftfartøy på oppstillingsplattformene ved normal trafikk.

Parkeringsplan fremgår av [RS-I-F803](#). 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 parkeringsplanen.

## 5.10 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. I spesielle tilfeller kan signalist også dirigere luftfartøy fra oppstillingsplass til taksebane.

Standard signaler regulert av [BSL E 4-1](#) vedlegg 1 er gjengitt i instruks og skal følges, Instruks: [AV-I-F801 Signalering](#)

## 5.11 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.

Sikkerhetssonen rundt parkerte fly er en tenkt sikkerhetslinje trukket 4 meter utenfor vingetipp, nese og hale. Kjøretøyene skal bare kjøre i gangfart innenfor dette området.

# 6 SIKKERHETSREGLER FOR BAKKEPERSONELL

## 6.1 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.

## 6.2 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 Røst lufthavn er det installert alarmeringsanlegg ved flyoppstillingsplassene for hurtig alarmering av brann- og redningstjenesten.

Det er utplassert 2 stk brannslukkere med 12 kg pulver, og 2 stk brannslukkere med 5 kg CO<sub>2</sub>. 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.

## 6.3 Varsling ved brann

Brann varsles ved å utløse nærmeste brannmelder, se [ferdselskart](#), eventuelt ved å kontakte

lufthavnvakten.

#### 6.4 Varsling ved personskade

Ved personskade ytes først livreddende førstehjelp. Deretter varsles lufthavnvakten.

#### 6.5 Risiko for blast og motorinnsuging

Vær obs på at luftfartøyer i enkelte tilfeller kan starte hovedmotorer uten at antikollisjonslysene er tent.

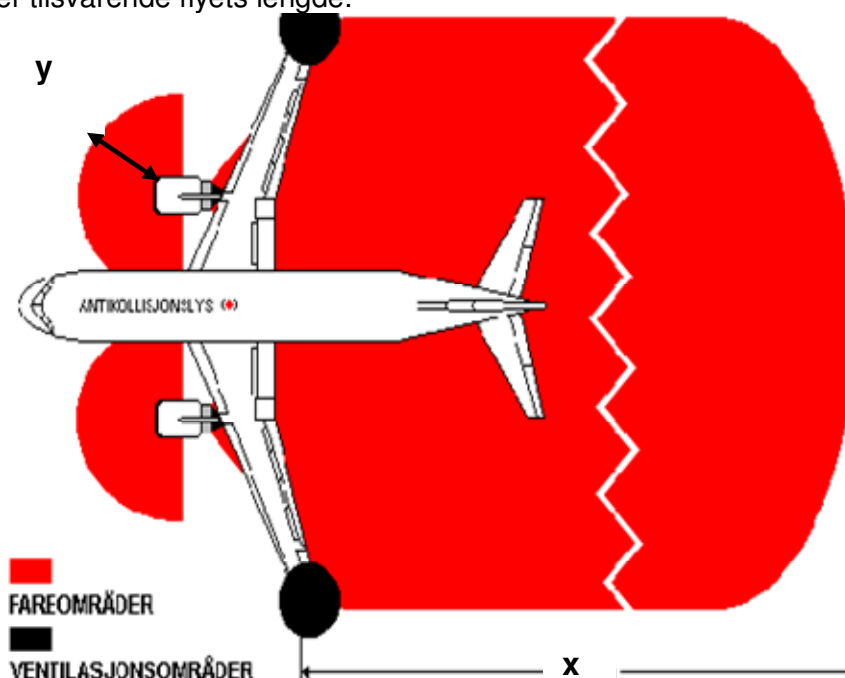
Såfremt ikke tjenestemessige grunner gjør det nødvendig, skal personer og kjøretøyer ikke komme nærmere enn 20 m fra propellfly og helikoptre. Minimums sikkerhetsavstand ( $y$  i figuren) er flytypeavhengig, og det er viktig å sette seg inn i aktuelle lokale bestemmelser.

Ved Røst lufthavn opereres det normalt med flytypene Dash 8-100 og Beech 200. I tillegg opereres det sporadisk med Sea King helikopter og diverse lette fly som for eksempel Cessna C172 og Piper PA28.

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

Dash 8	5 m
Beech 200	5 m
Lette fly	5 m
Helikopter	5 m utenfor rotortopp. 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

Lette fly	35 m
Helikopter	35 m

Utvis særlig oppmerksomhet ved ferdsel omkring propell-drevne 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 synsfeltet fra cockpit.

## 6.6 Håndtering av FOD på flyside

### FOD (Foreign Objekt 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 og legges i avfallsbokser. Avfallsboksene er plassert ved tårnfoten.

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 henses 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 jetblast.

## 6.7 Håndtering av utslipp og spill på lufthavna

### 6.7.1 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 verkstedgarasje.

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

### 6.7.2 Farlige og ukjente materialer

Ved spill eller forurensing 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.

### 6.7.3 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.

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.

### 6.7.4 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.

## 6.8 Synbarhetstøy og personlig verneutstyr

Som en følge av Lov om arbeidsmiljø, arbeidstid og stillingsvern (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 (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. 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](#).

## 6.9 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)

Når luftfartøy starter på oppstillingsplassen eller kommer taksende inn til plassen, skal passasjerene holdes tilbake enten i terminalbygget eller i luftfartøyet.

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

## 7 SIKKERHETSREGLER FOR KJØRETØY

### 7.1 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 kjøretøyet ledsages av Avinor.

### 7.2 Følgetjeneste (Follow Me)

Følgetjeneste (Follow Me) er ikke etablert ved Røst lufthavn.

### 7.3 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 ledsagerbil 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](#)

### 7.4 Kjøring ved parkerte luftfartøy

Kjøretøy skal bare entre et oppstillingsområde i forbindelse med handling av ankommet luftfartøy.

Det vil normalt være utplassert godt synlige kjegler rundt luftfartøyets ytterpunkter. 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 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.

All rygging 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.

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 nærllys 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.
- Det er et generelt forbudt å kjøre med parkeringslys eller fjernlys.
- Ikke parker foran utganger/nødutganger på luftfartøy som tanker med passasjerer. Husk at nødsklier skal kunne foldes helt ut ved en eventuell evakuering.

## 7.5 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 60 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 på flyside er som følger:

	Oppstillingsplattform	Manøvreringsområdet <sup>1)</sup>	Internveier
Kjøretøy	15 km/t	30 km/t	20 – 50 km/t (lokal vurdering)
Tralletog	15 km/t	15 km/t	15 km/t

<sup>1)</sup> 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.

## 7.6 Ferdseil 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 tabellen 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 har prioritet foran all annen trafikk.

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

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

## 7.7 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.

## 7.8 Uforutsette hendelser

### 7.8.1 Oppreden 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, kjøretøyets nødblind, kjegler eller merkeflagg kan være hensiktsmessig i så måte.

### **7.8.2 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.

## **7.9 Stopp og parkering av kjøretøy**

I følge gjerdennormen i lufthavnens securityprogram er det ikke tillatt å parkere eller stoppe nærmere lufthavngjerdet enn 3 meter på flyside. Se [AV-P-B175 Gjerdinspeksjon](#)

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, på oppstillingsplassen 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.
- Kjøretillatelse skal holdes ren
- Kjøretøyet skal parkeres i henhold til parkeringsplan og innenfor gjeldende markering

Skader og uhell skal registreres og rapporteres i henhold til etablerte prosedyrer

## **7.10 Bagasjebil/vogn på flyside**

Bagasje/frakt skal være tildekket eller overvåket.

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

## **7.11 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).

## 7.12 Arbeid med landbruksmaskiner på flyside

Ikke aktuelt ved Røst lufthavn.

## 8 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 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 er ikke tillatt.

## 9 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.

## 10 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](#)

## 11 PATRULJERING

I forbindelse med håndheving av lufthavnens securityregelverk er det etablert rutiner for patruljering. Lufthavnvakten 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](#).

## 12 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](#)

## 13 APRON SAFETY TEAM - AST

Lufthavnen har etablert Apron Safety Team (AST). AST rapporterer til og gir råd til lufthavnsjef

primært om forhold på oppstillingsplattformer som påvirker flysikkerhet og HMS. AST skal foreslå tiltak som forbedrer sikkerheten på oppstillingsplattform. Ref. [LS-P-A605 Mandat for lufthavnens AST](#).

#### **14 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](#)