

	Lokalt regelverk - KAPITTEL	
Svolvær, Helle Lokalt regelverk Svolvær lufthavn Kapittel 08 - Airside Safety	Dok. nr.:	SH-L-F005
	Arkiv:	L0325
	Versjon/Ikraftr. dato:	1 01.01.2006
	Utarbeidet av:	Oddbjørn Dahl
	Kontrollert av:	Malfred Slydal
	Godkjent av:	Bjørn Sverre Opsahl

AIRSIDE SAFETY

Generell Airside Safety

Dette kapitlet utgjør ferdselsbestemmelsene for Svolvær 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 lufthavna 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 bl.a. til rette for at kapitlet kan benyttes i opplæring.

Ferdselskart

Kart som viser rullebaner, taksebaner, manøvreringsområder, flyoppstillingsplasser, flyplassinstrumentering og kjøreveier med tilhørende merking finnes som [vedlegg](#).

Ansvarsforhold

I følge BSL E 4-1 § 4 (1) b) har flyplassjefen ansvar for å utarbeide lokale ferdselsbestemmelser for lufthavna. 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 Svolvær lufthavn, lufthavnens ansatte eller personer som utfører oppgaver på vegne av Avinor, holdes ansvarlig for tap eller skade på luftfartøy, luftfartøyets deler, komponenter, gods og eiendelers innhold under oppholdet på Svolvær 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 undervisning i ferdselsreglene for lufthavnområdet og kjenne til de relevante deler av lufthavnens geografi, ordens – og adgangsbestemmelser og sikkerhetskrav for å arbeide på lufthavnen, og til å forsikre seg om at personellet er kjent med lufthavnens lokale bestemmelser som er relevante for deres oppgaver. Se også [Håndbok for flyplassjef](#), pkt. 7.

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

Avinor har utarbeidet mal for Avtale om lufthavnrelaterte tjenester, der en rekke forpliktende punkter av betydning for flysikkerheten inngår.

[Mal for Avtale om lufthavnrelaterte tjenester \(under arbeid, legg inn lenke\)](#)

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

- Svolvær Flyekspedisjon AS
- Securitas

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). Flytryggingsskomitéen arbeider for å forebygge luftfartsulykker og hendelser.

Flytryggingsskomitéens medlemmer ved Svolvær lufthavn er listet i vedlegg til lokalt regelverk [kapittel 2.13](#)

Andre fora

Se Lokalt regelverk [kapittel 2.13](#)

Opplæring

Alle eksternt og internt personell som skal ha adgangskort, må ha gjennomført opplæring i ferdelsesbestemmelsene ved lufthavna. Lufthavna tilbyr følgende opplæring:

- Lokal opplæring foretas i hht. BSL-E, samt [Lokal ferdelsesinstruks](#)

For eksterne selskaper som har medarbeidere som skal kjøre på egenhånd på flysiden, skal selskapet overfor Avinor kunne dokumentere den lufthavnrelaterte opplæring og praktiske trening inklusive oppdatering som den enkelte medarbeider har fått. Opplæringen skal godkjennes av Avinor. Der det eksterne selskapet ikke tilbyr slikt kurs, plikter deres ansatte å delta på Avinors kurs.

Ansatte i selskaper som ikke lever opp til disse krav, kan nektes adgang til det avspærrede område.

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 kapittelet er forsøkt laget for å ta hensyn til dette.

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

Skaff deg gode vaner

Selv om du i lang tid har hatt samme jobb må du bestandig jobbe for ikke å bli offer for dårlige vaner. Mennesket har lett for å ta dagligdagse forhold for gitt – dette kan øker 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/regelbrudd innen lufthavnsområdet

Uønskede hendelser og andre avvik som observeres av Avinor-ansatte, skal umiddelbart rapporteres i tråd med Prosedyre [AV-P-A002-00 Rapportering av meldinger](#).

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

Rapportering og tiltak etter AV-P-A002-00 kommer i tillegg til annen rapportering som iverksettes med bakgrunn i andre aktørers interne rapporteringsprosedyrer og tjenesteforskrifter og regelverk for øvrig.

Håndtering av utslipp, spill og FOD på lufthavna

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 og flyter på bakken skal samles opp og legges i avfallsboksene.
- 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 henges 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.

Farlige og ukjente materialer

Ved spill eller forurensning med ubestemmelige stoff eller materialer med fareklassifisering, skal brann- og redningstjenesten håndtere dette. Mest mulig dokumentasjon på materialet (fraktbrev, manifest, kodern., eller lignende) bør skaffes til veie til bruk for brann- og redningstjenesten, gjerne via stoffarkiv.

Funn av flydeler

P, B & R kontakter tårnet dersom det oppdages gjenstander som kan stamme fra et luftfartøy

Adgangskontroll

Adgangskontroll gjennomføres innen rammen av lufthavnas 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 Svolvær lufthavn er tildelt ID-kort. 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 avsperrede områder utendørs og innendørs på lufthavnen. Adgangskortet 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 kortbærer som er ansvarlig for at uvedkommende ikke følger etter gjennom dører eller porter som fører til avsperrert område. Tilsvarende er det kortbærer som er ansvarlig for å påse at dør går i lås etter bruk.

ID-kort for lufthavna produseres ved Avinors Servicesenter i Bodø.

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 vedr. ID-kort, herunder bestillingsskjema, finnes i lufthavnas lokalt regelverk [kapittel 15](#), avsnitt 2.2.

Adgangskontroll personell

Alle ansatte vil bli sikkerhetskontrollert ved innpassering til sikkerhetskritiske områder på lufthavnen. Kontrollen foretas av Securitas i avgangshallen. Se også [ferdselskart](#). Videre utføres sikkerhetskontroll på stikkprøvebasis flere andre steder på lufthavna. Adgang til lufthavnens avsperrede områder skjer iht. bestemmelser i lufthavnas [securityprogram, avsnitt 2.3](#).

Ved grove eller gjentatte overtredelser av bestemmelsene om adgang, opphold og ferdsel på lufthavnen 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.

Kjøretøy

Kjøretøy kan kun passere inn til lufthavnas område gjennom hovedporten. se også [ferdselskart](#) . Kjøretøy som ferdes på avsperrt område, skal være utstyrt med kjøretillatelse. Kjøretøy som ikke har kjøretillatelse, skal ikke gis adgang. Spørsmål vedrørende adgang for kjøretøyer rettes til lufthavnvakta.

Ferdelsbestemmelser

Ferdse ved redusert sikt

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

Ved Svolvær lufthavn finnes prosedyren [her](#).

Oppmerking og skilting

Oppmerking på lufthavnen er vesentlig for all ferdse, 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 innen manøvreringsområdet og oppstillingsplattformene.

All merking er vist på lufthavnas [ferdselskart](#).

Internveier

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



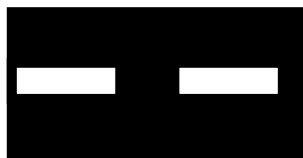
Dobbel hvit hel linje

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.

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 lufttrafikkjenteneste.



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

	<u>Enkel gul heltrukken linje</u> Markerer senterlinje for taksebane, "taxilane" og ledelinje inn til oppstilling.
	<u>Enkel gul stiplet linje</u> Markerer avgrensning av oppstillingsplattform mot manøvreringsområdet (taksebane). Linjen må <u>ikke</u> krysses uten tillatelse fra kontrolltårnet.

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 lossere, fyller brennstoff, er oppstilt eller som det foretas vedlikeholdsarbeider på.

Følgende merking benyttes på oppstillingsplattformer:

	<u>Enkel rød heltrukken linje</u> Markerer sikkerhetslinje mot luftfartøy. Linjen må ikke krysses så lenge luftfartøy beveger seg på oppstillingsplassen.
	<u>Enkel rød stiplet linje</u> Pushbacklinje.

Bruk av radio

Alle som skal ferdes på ferdselsområdet, skal ha med radio.

All ferdsel på oppstillingsplattform forutsetter godkjenning forutsetter tillatelse fra lufthavnvakta.

All ferdsel på manøvreringsområdet reguleres ved hjelp av radioforbindelse med kontrolltårnet. Personell kan bare entre manøvreringsområdet etter å ha fått nødvendig tillatelse fra lufttrafikkjentenesten (tårn) på det aktuelle tidspunkt. Personell må også melde fra til kontrolltårnet når de forlater manøvreringsområdet.

Bruk av radio skal skje i henhold til [prosedyre for bruk av VHF-radio](#) (bakkefrekvens).

Signaler ved bortfall av radiokontakt

Dersom radiokontakt opphører, vil lufttrafikkjenteneste bruke signallampe eller flyplassens lysanlegg til å varsle om farer. For liste over signaler, se instruks i eget vedlegg.

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

Sikkerhetsregler for flybevegelser

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 antikkollisjonslys før motorstart/avgang fra oppstillingsplass. Ved ankomst skal luftfartøyets antikkollisjonslys fortsatt være i gang inntil luftfartøyet står parkert på oppstillingsplass og motoren er stanset.

Luftfartøyets navigasjonslys skal være tent under tauting. Hvis mulig skal antikkollisjonslys benyttes. Traktor skal være utstyrt med roterende gult lys som skal være tent under tauting og pushback. Arbeidsgever har plikt til å instruere pushbackpersonellet om de restriksjoner som gjelder for hver enkel standplass.

Dersom luftfartøyet ønsker follow-me, skal lufthavnvakta kontaktes på bakkeradio/telefon.

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 lederbil.

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. \(under utarbeidelse\)](#)

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.

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

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 marshall inspisere plassen og sikre seg at den er klar.

Standard signaler er gjengitt i instruks.

Instruks: [AV-I-FXXX Signalering \(kommer senere\)](#)

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 luftfartøy er en tenkt sikkerhetslinje på 4 meter rundt ving, nese og hale. Kun personell som har arbeidsoppgaver på luftfartøyet, kan parkere kjøretøy på innsiden av denne linja. Kjøretøyene skal bare kjøre i gangfart innenfor dette området.

Se også kapittel 4.6.2.

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 forhåndsgodkjennes av Avinors brann- og redningstjeneste.

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

Brann- og redningstjenesten skal varsles dersom det fylles drivstoff med passasjerer om bord.

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

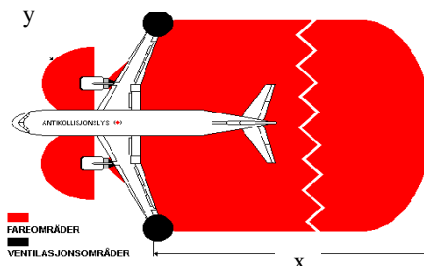
Det er utplassert 3 stk brannslukkere. To 12 kgs pulverslukkere, samt en 10 kgs CO² slukker. Alle slukkerne er plassert ved Statoils fuelkabinett på apron.

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

Risiko for blast og motorinnsuging

Ferdsele foran luftinntaket på oppstartede jetmotor er forbundet med livsfare, og er forbudt. Minimums sikkerhetsavstand (y i figuren) er flytypeavhengig, og det er viktig å sette seg inn i aktuelle lokale bestemmelser.

Hold også god avstand bak luftfartøyenes motorer når antikollisjonslys er aktivisert. Avstanden (x i figuren) varierer avhengig av flytype og den valgte motorytelse. Som en tommelfingerregel bør en holde en avstand bak kjørende motorer tilsvarende flyets lengde.



Utvis særlig oppmerksomhet ved ferdsel omkring propell-drevne fly. Hold avstand til selve propellene. Bemerkt 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 utslipp og spill på lufthavna

Generelt

Alle utslipp og spill bør betraktes som farlig inntil annet er bevist. Brann- og redningstjenesten håndterer dette.

- 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 innånd ikke eventuelt 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 driftsbygget.

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

Utslipp av brennstoff

Dersom det oppstår brennstoffutslipp: Håndteres dette av brann- og redningstjenesten. Personell som får brennstoff i øynene eller på huden og har behov for øyeblikkelig hjelp, kontakter lege på tlf.: 76068900, eller 76071111 utenom kontortid

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 område. Anvisninger fra brann- og redningstjenesten skal etterkommes.

Oljesøl

Brann- og redningstjenesten håndterer utslippet. Opplys om spilllets omtrentlige omfang. 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 verneutstyr

I hht. arbeidsmiljøloven er det krav til ”24 timers synbarhetstøy” på lufthavnens område. Kravet gjelder innenfor den del 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 m². Det fluorescerende stoffet skal ha et areal på 0,5 m².

Oransje farge:	Alt personell underlagt AVINOR
Rød farge:	Luftfartstilsynets personell
Gul farge:	Alt øvrig personell

Personell som oppholder seg sporadisk på manøvreringsområdet, skal bære vest som er i samsvar med den fargekode som er bestemt (se ovenfor) og være av klasse 2.

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

Hørselsvern skal alltid brukes på flysiden under arbeid og opphold i støyende omgivelser.

Arbeidsgiver skal bortvise personell som ikke følger regelverk for bruk av merket arbeidstøy på manøvreringsområdet. Vedkommende skal innrapporteres til Avinor/lufthavnvakta. Ved gjentatte brudd på regelverket kan vedkommende fratras adgangskort til manøvreringsområdet.

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

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 med roterende varsellys, 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

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

Sikkerhetslinje er merket med en rød stripe på bakken, 5 meter fra bygninger. Bare kjøretøy og utstyr som er direkte koplet til handling, kan krysse denne linjen. Andre kjøretøy skal holde seg på utsiden av sikkerhetslinjen.

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. Det samme gjelder kjøretøy som rygges inn til luftfartøyet. Frakjøring skal foregå langsomt og aktpågivende.

Ingen må kjøre over fuelslanger eller kabler som ligger på bakken.

Dersom du må parkere innenfor sikkerhetssonen: Tenk på at høyden på luftfartøyet forandrer seg ved lasting og lossing.

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

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

Oppsummert, noen enkle regler som må følges:

- Juster din hastighet til områdets tilstand.
- Vis spesielt oppmerksomhet til veiskilt og merking.
- Kryss ikke røde linjer.
- Det er et generelt forbud 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.

Kjøring på taksebaner og rullebaner

Kjøring på taksebaner er bare tillatt etter godkjenning av lufttrafikkjentesten (tårnet), og det skal alltid være toveis radiokontakt mellom kjøretøy og tårn. Signaler som brukes dersom radiokontakt opphører finnes i eget vedlegg.

Instruks: [AV-I-FXXX Signalering \(under arbeid\)](#)

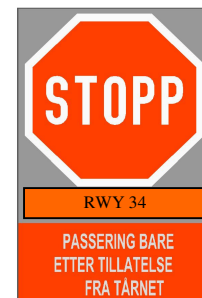
Taksebaner har merket venteposisjon 45 meter fra rullebanens senterlinje, se ferdselskart. Luftfartøy som takser, skal ha fri vei på rullebanen.

Fartsgrensene ved lufthavna er som følger:

	Manøvreringsområdet	Internveier
Kjøretøy	30 km/t	20 - 50 km/t (lokal vurdering)
Tralletog	15 km/t	15 km/t

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

Der hvor vei krysser rullebane, skal det settes opp følgende skilt, jfr. BSL E 3-2, pkt. 20.2.2.4:



Når vi kommer frem til stoppskilt skal vi alltid ha tillatelse for å kjøre videre. Skiltet er plassert ved veiene fra instrumenthyttene i sør og inn til RWY, samt fra LLZ i nord.

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 kan f.eks være skiltet slik:

ILS kritisk område
All ferdsel forbudt uten
tillatelse fra kontrolltårnet

Det er ikke tiltatt å kjøre i disse områdene uten tillatelse fra kontrolltårn. Ser du et slikt skilt – ta umiddelbart kontakt med kontrolltårn.

Bruk av internveier

Luftfartøy som takser, taues, og ”Follow-me” bil som har aktivisert roterende gult lys og som loser luftfartøy, har prioritet over 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.

Utrykningskjøretøyer

Kjøretøy med roterende blått lys er fritatt fra fartsbegrensningen 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 blått lys og sirene.
- Brøytebil med plog og sop- og blåsmaskin som er i arbeid og har roterende gult lys.
- Kjøretøy med gult roterende lys 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 blått varsellys fritar ikke sjåføren for å være årvåken i forhold til annen trafikk.

Spesiell forsiktighet må vies passasjerer.

Stopp og parkering av kjøretøy

I følge gjerdenormen i lufthavnas [securityprogram \(se kap 15, pkt. 2.1\)](#) er det ikke tillatt å parkere eller stoppe nærmere gjerde enn 3 meter på flysiden. Høyere gjerde kan 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. Vær spesielt oppmerksom

på kjøretøy som kan 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 Lufthavnvakta

- Alle kjøretøy som har tillatelse til å parkere på flysiden skal være utstyrt med kjøretillatelse.
- Kjøretillatelse plasseres slik at det er godt synlig fra kjøretøyets utside. Merket kan ikke lånes ut til andre personer/firma.
- Kjøretøyet skal parkeres i henhold til parkeringsplan og innenfor gjeldende markering.
- Brukere som er tildelt kjøretillatelse, skal følge instruksjoner fra ledende personell.
- Brannvakt v/utrykningsleder er ansvarlig for å registrere/rapportere skader og uhell via Mesys.

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

Den enkelte enhet i et vogntog skal være forsynt med godkjente refleksbånd langs sidene.

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 i utgangspunktet underlagt samme regler som for andre kjøretøy.

Følgende presiseringer skal inngå i avtalen:

- Alle maskiner som skal brukes, skal utstyres med roterende gult taklys 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.
- 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 syklist

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

Spesielle forholdsregler ved arbeider på flyplassområdet

Anleggsarbeid innen lufthavnas område medfører spesielle sikkerhetsmessige utfordringer når det gjelder koordinering mellom trafikk, midlertidige hindre m.m. I tråd med bestemmelsen i håndbok for plasstjeneste skal det utarbeides egen [prosedyre](#) for å planlegge og koordinere slike arbeider.