

	Lokalt regelverk - KAPITTEL i lokalt regelverk	
Værøy helikopterplass Lokalt regelverk Værøy helikopterhavn Kapittel 08 - Airside Safety	Dok. nr.:	VR-L-F005
	Arkiv:	L0368
	Versjon/Ikrafttr.:	2 18.08.2010
	Utarbeidet av:	Leif Rune Kristiansen
	Kontrollert av:	Ruben Adolfsen
	Godkjent av:	Odd-Helge Olsen

1	AIRSIDE SAFETY	3
1.1	GENERELT	3
1.2	AVVIKSHÅNTERING	5
1.3	ADGANGSKONTROLL	6
1.4	GENERELLE FERDSSELSBESTEMMELSER.....	7
1.5	SIKKERHETSREGLER FOR FLYBEVEGELSE	9
1.6	SIKKERHETSREGLER FOR BAKKEPERSONELL	11
1.7	SIKKERHETSREGLER FOR KJØRETØY.....	14
1.8	SIKKERHETSREGLER FOR FOTGJENGERE OG SYKLISTER	18
1.9	PRIVATE DYR PÅ FLYSIDE	18
1.10	SPESIELLE FORHOLDSREGLER VED ARBEIDER PÅ FLYSIDE.....	18
1.11	PATRULJERING	18
1.12	LOCAL RUNWAY SAFETY TEAM – LRST	18
1.13	APRON SAFETY TEAM - AST	19
1.14	BRUDD PÅ BESTEMMELSENE I DETTE KAPITTEL	19

Liste over lenker i dette kapittelet:

[Helikopterhavnens ferdselsfolder](#)

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

[AV-P-A002 Risikostyring](#)

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

[VR-P-B123 Sikkerhetskontroll av kjøretøy ved innpassering til CSRA](#)

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

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

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

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

[AV-I-F801 Signalering](#)

[AV-P-B175 Gjerdenorm](#)

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

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

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

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

[AV-H-U006 Håndbok for flyplassutforming](#)

[VR-L-B001 Lokalt regelverk Værøy helikopterhavn, Kapittel 05 - Krisehåndteringsplan](#)

[VR-L-F003 Lokalt regelverk Værøy helikopterhavn, Kapittel 06 - Brann- og redningstjeneste](#)

[VR-L-B002 Lokalt securityprogram for Værøy helikopterhavn, VR](#)

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

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

[Forskrift om plasstjeneste – BSL E 4-2](#)

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

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

DEFINISJONER

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

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

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

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

Flygekontrolltjeneste: En tjeneste med det formål å:

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

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

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

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

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

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

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

Oppstillingsplattform: Et nærmere bestemt område på en flyplass, avsatt til bruk for luftfartøyer som tar ombord eller setter av passasjerer, laster eller 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.

1 AIRSIDE SAFETY

1.1 Generelt

Dette kapittelet utgjør ferdselsbestemmelsene for Værøy helikopterhavn. 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 helikopterhavnen som gjør dette nødvendig.

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

Med dette for øye er det i dette kapittelet 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 kapittelet kan benyttes i opplæring.

Enkelte steder i dette kapittelet er det tatt inn lenker til andre deler av Avinors styrende dokumentasjon eller til kapittelets 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 helikopterhavn for å få nødvendig tilgang.

1.1.1 Ferdselskart

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

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

1.1.2 Informasjon om spesielle aktiviteter på flyside

Informasjon om tidsbegrensede aktiviteter som bygge- og anleggsarbeider, øvelser, midlertidig endring i merking og skilting m.m. på flyside kan innhentes ved å kontakte lufthavnvakten på tlf. 67 03 38 70.

1.1.3 Ansvarsforhold

I følge [BSL E 4-1](#) har flyplassjefen ansvar for å utarbeide lokale ferdselsbestemmelser for helikopterhavnen. 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 Værøy helikopterhavn, eller i forbindelse med landing eller avgang fra helikopterhavnen.

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

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

1.1.4 Samarbeid mellom Avinor og andre selskap på helikopterhavnen

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

Avtale om lufthavnrelaterte tjenester

Helikopterhavnen 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 Værøy helikopterhavn er det inngått avtale om lufthavnrelaterte tjenester med følgende aktører:

- Lufttransport - Handlingsavtale
- Security - [Aksjonæravtale](#)
- Hovdan AS

Flytryggingsskomité

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

Andre fora

Arbeidet til brøytekomité og fugl-/flykomité ivaretas av flytryggingsskomité.

Lokal Runway Safety Team (LRST) er etablert på Værøy helikopterhavn, se lokalt regelverk [Kapittel 2](#), pkt 2.5.

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

1.1.5 Opplæring

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

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

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

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

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

Ferdselsfolder: [Lenke](#)

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

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

1.1.6 Menneskelige faktorer

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

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

Skaff deg gode vaner

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

Unngå hastverk

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

Vær et korrektiv for andre

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

1.2 Avvikshåndtering

1.2.1 Hendelser eller regelbrudd innen helikopterhavnområdet

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

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

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

1.2.2 Funn av flydeler

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

1.3 Adgangskontroll

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

1.3.1 ID-kort personell

Ansatte ved Værøy helikopterhavn 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 helikopterhavnen. 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 helikopterhavna produseres ved Id-kontor 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 helikopterhavnens lokale regelverk [Kapittel 15 Security](#)

1.3.2 Adgangskontroll personell

Alle ansatte vil bli sikkerhetskontrollert ved innpassering til sikkerhetskritiske områder på helikopterhavnen. Kontrollen foretas av Securitas i lufthavnas avgangshall. [Ferdsekskart](#). Videre utføres det sikkerhetskontroll på stikkprøvebasis flere andre steder på helikopterhavnen. Adgang til helikopterhavnens avsperrede områder skjer iht. bestemmelser i helikopterhavnens securityprogram, avsnitt 2.3.

1.3.3 Kjøretøy

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

Teknisk stand

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

- lys og signalerlamper virker
- håndlykt fungerer
- sikkerhetssele er montert og fungerer som foreskrevet
- 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 helikopterhavnens flyside gjennom hovedport, se også ferdsekskartet. Kjøretøy som ferdes på flyside, skal være utstyrt med kjøretillatelse i henhold til

helikopterhavnens 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 helikopterhavnens securityprogram. Se [VR-P-B123 Sikkerhetskontroll av kjøretøy ved innpassering til CSRA](#)

1.4 Generelle ferdselsbestemmelser

1.4.1 Ferdsel på manøvreringsområdet

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

1.4.2 Ferdsel ved redusert sikt

Ikke aktuelt ved Værøy helikopterhavn

1.4.3 Merking

Oppmerking på helikopterhavnen 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 bidrar ved siden av merking til å ivareta sikkerheten på manøvreringsområdet og oppstillingsplattformene.

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


Internveier

Ikke aktuelt ved Værøy helikopterhavn.

Manøvreringsområde

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

	Enkel gul heltrukket linje Markerer senterlinje for taksebane og ledelinje inn til oppstillingsplass.
	

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

Skillet fremgår også av helikopterhavnens ferdselskart og det skal i tillegg også kunngjøres i AIP Norge.

Krav til utforming av merkingen av skillet mellom oppstillingsplattform og manøvreringsområdet fremgår av [AV-H-U006 Håndbok for flyplassutforming](#).

Venteposisjon for rullebane

Ikke aktuelt for Værøy helikopterhavn

Runway Ahead merking

Ikke aktuelt for Værøy helikopterhavn

Oppstillingsplattformer

Følgende merking skal benyttes på oppstillingsplattformer:

	<p><u>Enkel rød heltrukken linje</u> Sikkerhetslinje. Brukes dersom det av hensyn til sikkerheten er nødvendig å angi særskilte områder for kjøretøyer og utstyr slik at sikker avstand til luftfartøy oppnås. Linjen må ikke krysses så lenge luftfartøy beveger seg på oppstillingsplassen.</p>
	

Merking av snødekte områder

Ikke aktuelt for Værøy helikopterhavn

1.4.4 Skilting

Ikke aktuelt for Værøy helikopterhavn

1.4.5 Varsellys

Ikke aktuelt ved Værøy helikopterhavn

1.4.6 Bruk av radio

Alle som skal ferdes på manøvreringsområdet, skal medbringe radio med forbindelse til LHT 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 LHT og ber om signalstatus.

All ferdsel på oppstillingsplattform forutsetter tillatelse fra lufthavnvakten.

All ferdsel på manøvreringsområdet reguleres ved hjelp av radioforbindelse med LHT. 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 LHT på det aktuelle tidspunktet. Personell skal også melde fra til LHT når de forlater manøvreringsområdet. Når man forlater en rullebane eller taksebane skal man alltid melde "Klar av banen" til LHT.

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 helikopterhavnens interne samband.

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

1.4.7 Signaler ved bortfall av radiokontakt

Ikke aktuelt for Værøy helikopterhavn

Signalene fremgår av egen instruks [AV-I-F801 Signalering](#)

1.4.8 Opptreden hvis man mister posisjonsoversikten ved ferdsel

Ikke aktuelt for Værøy helikopterhavn

1.5 Sikkerhetsregler for flybevegelser

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

1.5.1 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.

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

Dersom politiet eller Avinor av sikkerhetsmessige grunner ikke ønsker å ta et luftfartøy inn til standplass, skal fartøyet parkeres etter politiets anvisninger på de forhånd utpekte standplasser, jf. helikopterhavnens 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.

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.

Test- eller annen kjøring av motorer på luftfartøy skal kun gjennomføres på nærmere anvist område. Dette området bør fremgå av helikopterhavnens ferdselskart. Nærmere bestemmer som testkjøring av flymotorer fremgår av [AV-H-F002 Håndbok for flyplassjef](#).

1.5.2 Parkering av luftfartøy

Helikopterhavnen har parkering for et helikopter.

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.

1.5.3 Signalering

Ikke aktuelt for Værøy helikopterhavn

1.5.4 Opptreden ved parkerte luftfartøy

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

Sikkerhetssonen rundt parkert helikopter er omgitt av en rød sikkerhetslinje. Sikkerhetslinjen tjener også som en sikkerhetsstopp for alt bakkeutstyr før siste innkjøring til luftfartøyet, samt som en sikkerhetssone for luftinntak og propellere. Kun personell som har arbeidsoppgaver på luftfartøyet, kan parkere kjøretøy på innsiden av disse linjene. Kjøretøyene skal bare kjøre i gangfart innenfor dette området.

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



Merking med rød sikkerhetslinje

1.6 Sikkerhetsregler for bakkepersonell

1.6.1 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.

1.6.2 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 Værøy helikopterhavn er det installert alarmeringsanlegg i garasje for hurtig alarmering av brann- og redningstjenesten.

Det er utplassert 1 stk brannslukkere med 12 kg pulver. Helikopterhavnens ferdselskart viser plassering av brannmeldere og slukkeutstyr.

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

1.6.3 Varsling ved brann

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

1.6.4 Varsling ved personskaade

Ved personskaade ytes først livreddende førstehjelp. Deretter varsles lufthavnvakten.

1.6.5 Risiko for blast og motorinnsuging

Ferdsel foran luftinntaket på oppstartede jetmotor er forbundet med livsfare, og er forbudt. Vær obs på at luftfartøyer i enkelte tilfeller kan starte hovedmotorer uten at antikollisjonslysene er tent. Såfremt ikke tjenestemessige grunner gjør det nødvendig, skal personer og kjøretøyer ikke komme

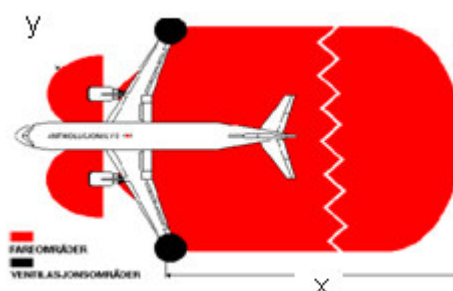
nærmere enn 20 m fra helikoptre. Minimums sikkerhetsavstand (y i figuren) er flytypeavhengig, og det er viktig å sette seg inn i aktuelle lokale bestemmelser.

Ved Værøy helikopterhavn opereres det normalt med helikopter av typene AW139. I tillegg opereres det sporadisk med Sea King (SAR).

Sikkerhetsområdet foran motorinntak/på siden av motorinntak er som følger:

- 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:

- Helikopter 35 m

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

1.6.6 Håndtering av FOD på flyside

FOD (Foreign Object Debris)

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

Alle som opererer på flysiden skal fokusere på følgende:

- Kast eller etterlat aldri avfall på flyside.
- Gjenstander og fremmedlegemer som flyger omkring eller ligger på bakken skal samles opp og legges i øremerkede og godt synlige avfallsbokser. Avfallsboksene skal være merket med bokstavene FOD og boksenes plassering er avmerket på ferdselskartet.
- 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 helikopterhavnens fasiliteter er selv ansvarlige for at alt avfall fjernes fra helikopterhavnområdet. Avfallsekker, utrangert kontorutstyr, m.m. må aldri hensettes eller etterlates utendørs på flyside.
- Containere må bare oppstilles på flyside etter forutgående avtale med Avinor. Avfallscontainere på flyside skal alltid være forsynt med lokk for å hindre at avfallet flyr rundt på området og forårsaker FOD.
- Byggemateriell m.m. som deponeres på helikopterhavnområdet skal alltid være fastsurret og avskjermet mot kraftig vind eller jet-blast.

1.6.7 Håndtering av utslipp og spill på helikopterhavna

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. Oppsugningsmiddel er lagret i garasje. Se også ferdselskart.

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

Farlige og ukjente materialer

Ved spill eller forurensning med ubestemmelige stoff eller materialer med fareklassifisering, skal lufthavnvakten alltid kontaktes. Hvis mulig bør mest mulig dokumentasjon på materialet (fraktbrev, manifest, kodennummer eller liknende) skaffes til veie. Slik dokumentasjon kan være til stor hjelp for helikopterhavnens 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.

1.6.8 Synbarhetstøy og personlig verneutstyr

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

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: 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](#).

1.6.9 Passasjerer til og fra luftfartøy

Flyoperatøren er normalt ansvarlig for å lede passasjerer sikkerhetsmessig forsvarlig til og fra luftfartøy. Til dette benyttes øremerket personell.

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

1.7 Sikkerhetsregler for kjøretøy

1.7.1 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 helikopterhavnens Bli kjent-runde (praktisk opplæring). Hvis det av tjenestemessige årsaker likevel er behov for å kjøre på flyside uten at sjåfør har gjennomført ovennevnte opplæring, skal Avinor anvisse kjøremønster.

1.7.2 Følgetjeneste (Follow Me)

Ikke aktuelt ved Værøy helikopterhavn.

1.7.3 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.

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

Ved kjøring på oppstillingsplattform bør de kjøretøy som er utstyrt med varsellykt av sikkerhetsmessige årsaker benytte denne. Kjøretøy som ikke er utstyrt med varsellykt bør ved kjøring på oppstillingsplattform benytte nærlys supplert med nødblink.

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

1.7.4 Kjøring ved parkerte luftfartøy

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

Sikkerhetssonen rundt et parkert helikopter er merket med en heltrukken rød malt stripe (sikkerhetslinje) på bakken. Sikkerhetslinjen tjener også som en sikkerhetsstopp for alt bakkeutstyr før siste innkjøring til luftfartøyet, samt som en sikkerhetssone for luftinntak og propellere. Hvis sikkerhetssonen ikke er merket er hovedregelen at man ikke skal nærme seg mer enn 4 m fra et parkert luftfartøy hvis man ikke har noe tjenestelig gjøremål ved luftfartøyet. Bare kjøretøy og utstyr som er direkte koplet til handling, og line-mekanikere kan parkere i dette området. Andre kjøretøy skal holde seg på utsiden av sikkerhetssonen.



Merking med rød sikkerhetslinje

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

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

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 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.

1.7.5 Ferdsl på manøvreringsområdet

Ferdsl, 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 LHT, og det skal alltid være toveis radiokontakt mellom kjøretøy og LHT. Dersom radiokontakt opphører forlates manøvreringsområdet umiddelbart.

Luftfartøy som takser, skal ha fri vei på taksebane. Det er forbudt å parkere på taksebaner, men korte stopp er tillatt.

Fartsgrensene ¹⁾ på flyside er som følger:

	Oppstillingsplattform	Manøvreringsområdet
Kjøretøy	15 km/t 	15 km/t 

Tabell 1: Fartsgrensener på flyside

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

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

1.7.6 Ferdsl på internveier

Ikke aktuelt ved Værøy helikopterhavn.

1.7.7 Utrykningskjøretøyer

Kjøretøy med roterende/blinkende blå varselykt 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 varselykt og sirene.
- Redskapsbærer med skjær, børste eller skuff som er i arbeid og har roterende/blinkende gul varselykt
- Kjøretøy med gult roterende/blinkende varselykt 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.

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

Spesiell forsiktighet må vies passasjerer og tankbiler.

1.7.8 Uforutsette hendelser

Opptreden ved uforutsette stopp på ferdelsesområdet

Dersom det oppstår motorproblemer eller andre tekniske problemer som gjør det nødvendig å stanse kjøretøy eller utstyr som kjører på manøvreringsområdet, skal LHT umiddelbart varsles. 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 lufthavnvakten eller andre som har slik kontakt.

Lufthavnvakten skal ved mottak av melding om uforutsette stopp på ferdelsesområdet 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 nødblinklys, kjegler eller merkeflagg kan være hensiktsmessig i så måte.

Opptreden ved bortfall av radiokontakt ved ferdsel på manøvreringsområdet

Dersom man oppdager at man ikke har radioforbindelse med tårnet (eller hvis man blir overrasket av luftfartøy på FATO samtidig som man selv befinner seg der), skal man umiddelbart forlate manøvreringsområdet korteste vei.

Stopp og parkering av kjøretøy

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

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, (inkludert hele området som er merket med rødt), og ved merkede nødutganger og rømningsveier. Arbeid som medfører behov for parkering på disse områdene, krever spesiell tillatelse.

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

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

En merket rømningsvei skal aldri blokkeres.

Tillatelse til parkering av kjøretøy gis av lufthavnvakten.

- Alle kjøretøy som har tillatelse til å parkere på flyside skal være utstyrt med kjøretøytillatelse
- Kjøretøytillatelse plasseres slik at det er godt synlig fra kjøretøyets utside.
- Kjøretøytillatelsen kan ikke lånes ut til andre personer eller kjøretøy.
- Kjøretøyet skal parkeres i henhold til parkeringsplan og innenfor gjeldende markering
- Kjøretøytillatelse skal holdes ren

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

1.7.9 Tralletog på flyside

Ikke aktuelt ved Værøy helikopterhavn

1.7.10 Transport og oppbevaring av farlig gods på flyside

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

1.7.11 Arbeid med landbruksmaskiner på flyside

Ikke aktuelt for Værøy helikopterhavn

1.8 Sikkerhetsregler for fotgjengere og syklist

Ikke aktuelt ved Værøy helikopterhavn

1.9 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.

1.10 Spesielle forholdsregler ved arbeider på flyside

Arbeider på flyside medfører spesielle sikkerhetsmessige utfordringer når det gjelder ferdsel, trafikkoordinering, 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 helikopterhavnens ordinære ferdselsbestemmelser.

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

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

1.11 Patruljering

I forbindelse med håndheving av helikopterhavnens securityregelverk er det etablert rutiner for patruljering. Lufthavnvakten står ansvarlig for å utføre denne patruljeringen. Patruljeringen vil også kunne fokusere på overholdelse av helikopterhavnens 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 helikopterhavnens lokale regelverk, [Kapittel 15 Security](#).

1.12 Local Runway Safety Team – LRST

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

1.13 Apron Safety Team - AST

Ikke aktuelt ved Værøy helikopterhavn

1.14 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 helikopterhavnområdet faller bort for en periode
- Inndragning av ID-kortet eller annen adgangshjæmme

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

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