

RÄDDNINGSTJÄNST VID FLYGPLATS

Denna luftfartsbestämmelse har utfärdats med stöd av 51 ja 54 § i luftfartslagen (281/1995). Den grundar sig på normerna (Standard) och rekommendationerna (Recommendation) i avsnitten 2 och 9 i bilaga 14 (Annex 14, Volume I) till konventionen om internationell civil luftfart.

Denna luftfartsbestämmelse träder i kraft 1.1.2005 och upphäver luftfartsbestämmelsen AGA M3-11, Räddningstjänst vid flygplats, av den 23.1.1997.

INNEHÅLL

| | Sida |
|--|-------------|
| 1 ALLMÄNT | 1 |
| 1.1 Tillämpning | 1 |
| 1.2 Definitioner | 1 |
| 1.3 Dispens | 2 |
| 2 RÄDDNINGSPLAN FÖR FLYGPLATS | 2 |
| 2.1 Upprättande av räddningsplan | 2 |
| 2.2 Fast och mobil ledningsplats | 2 |
| 2.3 Räddnings- och samövningar | 3 |
| 3 RÄDDNINGSTJÄNST VID FLYGPLATS OCH LEDNING | 3 |
| 3.1 Huvudsyfte och förfaranden | 3 |
| 3.2 Räddningssystem | 3 |
| 3.3 Flygplatsens räddningskategori | 3 |
| 3.4 Uppfyllande av de krav som gäller för flygplatsens räddningskategori | 4 |
| 3.5 Släckmedel | 4 |
| 3.6 Räddningsutrustning | 5 |
| 3.7 Insatstid | 5 |
| 3.8 Utryckningsvägar | 5 |
| 3.9 Räddningsfordonens placering | 6 |
| 3.10 Larm- och kommunikationssystem | 6 |
| 3.11 Räddningsfordonens antal | 6 |
| 3.12 Personal och utbildning | 6 |
| 4 INFORMATION OM RÄDDNINGSVERKSAMHETEN | 7 |
| Bilagetabell | 8 |

1 ALLMÄNT

1.1 Tillämpning

1.1.1 Denna luftfartsbestämmelse gäller trafikflygplatser. För civila luftfartyg ska räddningstjänsten ordnas enligt denna luftfartsbestämmelse. För militära luftfartyg ska räddningstjänsten ordnas så som flygplatsoperatören och den militära luftfartsmyndigheten avtalat.

Anmärkning: En trafikflygplats är en flygplats med permanent flygtrafikledningstjänst. Om övriga flygplatser stadgas särskilt.

1.1.2 Denna luftfartsbestämmelse gäller den verksamhet som drivs av flygplatsen och flygplatsoperatören. Den begränsar eller reglerar inte besättningens verksamhet på luftfartyg eller flygoperatörens verksamhet.

1.1.3 Det som sägs i denna luftfartsbestämmelse om flygkontrolltjänsten gäller också flyginformationstjänsten för flygplats (AFIS), om inget annat nämns.

1.2 Definitioner

1.2.1 Definitioner av begrepp som förekommer i denna luftfartsbestämmelse ges i luftfartsbestämmelserna AGA M3-1 och OPS M1-1.

1.3 Dispens

1.3.1 Luftfartsmyndigheten kan på motiverad ansökan lämna dispens från bestämmelserna i denna luftfartsbestämmelse.

2 RÄDDNINGSPLAN FÖR FLYGPLATS

2.1 Upprättande av räddningsplan

2.1.1 Flygplatschefen ska sörja för att det för flygplatsen finns en skriftlig räddningsplan som svarar mot behoven hos den flyg- och annan verksamhet som bedrivs där. Räddningsplanen kan innehålla den i 9 § i räddningslagen (468/2003) och i 9 § i statsrådets förordning om räddningsväsendet (787/2003) avsedda planeringen.

Genom att göra upp en räddningsplan för flygplatsen bereder man sig för nödlägen som på eller nära flygplatsen kan uppstå i flygtrafiken eller av andra orsaker. Syftet är att minimera särskilt personskador och trygga flygtrafikens kontinuitet.

2.1.2 I flygplatsens räddningsplan ska beskrivas de åtgärder som ska vidtas när ett nödläge uppstår på eller nära flygplatsen.

Nödlägen är flyghaverier samt till exempel fara för flyghaveri, brand, skadegörelse, bombhot, kapning av luftfartyg, nödlägen orsakade av farliga ämnen samt naturkatastrofer och andra nödlägen för vilka beredskap ska finnas enligt planeringsskyldigheten i lagstiftningen om räddningsverksamhet.

2.1.3 I flygplatsens räddningsplan ska anges uppgifterna för de på flygplatsen verk samma organisationer som anses kunna bistå vid ett nödläge.

Hit hör bland annat flygkontrollenheten, räddningstjänsten, fältunderhållet, ramp-tjänsten, administrationen, första hjälpen, flygbolagen, bolag som levererar mark-tjänster samt vakt- och securitytjänsten.

2.1.4 Utomstående organisationer som deltar i räddningsinsatser på flygplatsen svarar själva för planeringen av sin verksamhet. Sådana organisationer är nödcentralen, områdets räddningsväsende, polisen, sjukvårds- och sjuktransporttjänster, sjukhus, flygvapnet, övriga militära myndigheter och gränsbevakningen samt den frivilliga räddningstjänsten.

2.1.5 Flygplatsens räddningsplan ska innehålla åtminstone följande uppgifter.

- a) vilka nödlägen man ska förbereda sig för;
- b) vilka organisationer som omfattas av räddningsplanen och deras uppgifter;
- c) instruktioner för varje på flygplatsen verksam organisation, anknytande författningar, bestämmelser och anvisningar, ledningsförhållanden, ansvariga personer och kontaktpersoner samt larm;
- d) karta över flygplatsen samt räddningskarta över dess omedelbara grannskap, båda försedda med koordinatrutnät och
- e) uppgift om fast ledningsplats.

2.1.6 I flygplatsens räddningsplan ska principen om den mänskliga faktorn beaktas så att en optimal samverkan mellan människorna och systemets andra delar säkerställs.

Anmärkning: Anvisningar om hur den mänskliga faktorn beaktas ges i handboken Human Factors Training Manual som publicerats av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO).

2.1.7 För den till flygtrafikledningensheten hörande larmtjänsten ska upprättas en särskild larmtjänstinstruktion som alltid ska uppdateras när ändringar sker som inverkar på verksamheten.

2.2 Fast och mobil ledningsplats

2.2.1 För nödlägen ska finnas både en fast och en mobil ledningsplats.

Anmärkning: Som ledningsplats används vanligen en bil eller lokal som avdelats för ändamålet av organisationen som leder verksamheten.

2.2.2 Från ledningsplatserna ska det finnas mot flygplatsens behov svarande signalförbindelser till flygtrafikledningens enheter och räddningsorganisationerna.

2.3 Räddnings- och samövningar

2.3.1 Flygplatsen ska minst en gång om året vid räddningsövningar testa att larmtjänsten, räddningsplanen och de på flygplatsen verksamma organisationer som deltar i räddningsverksamheten fungerar. I flygplatsens egna räddningsövningar kan också utomstående organisationer delta. De brister och fel som uppdagas vid övningarna ska undersökas och åtgärdas.

2.3.2 Flygplatsen ska delta i de samövningar gällande nödlägen i flygtrafiken som ordnas med räddningsmyndigheterna samt bistå myndigheterna med att organisera övningarna.

Vid samövningarna testas funktionen hos larmtjänsten, räddningsplanen och den för olyckstypen specifika planen samt hur olika parter samverkar och hur ledningen fungerar. De brister och fel som uppdagas vid övningarna ska undersökas och åtgärdas.

2.3.3 Flygplatsen ska ta initiativ till samövningar som ordnas vartannat år. Dessutom ska flygplatsen under andra tider upprätthålla kontakterna med samverkansorganisationerna i den utsträckning som behövs för att trygga en fungerande samverkan.

3 RÄDDNINGSTJÄNST VID FLYGPLATS OCH LEDNING

3.1 Huvudsyfte och förfaranden

3.1.1 Huvudsyftet med räddningstjänsten vid en flygplats är att rädda människoliv vid flyghaverier, bränder och andra nödlägen på och nära flygplatsen. Beredskap för räddningsverksamhet ska finnas på alla stadier av ett nödläge.

Beredskapen för räddningsverksamhet förutsätter klara och ändamålsenliga instruktioner och planer, utbildad personal och enheter som är medvetna om sina uppgifter, adekvat utrustning samt tillräcklig aktionsberedskap. Flygplatsoperatören ska utfärda bestämmelser och anvisningar om räddningsverksamheten vid flygplatsen.

3.1.2 Vid flygplatsen ska finnas av flygplatsoperatören utfärdade klara instruktioner för ledningen av räddningsorganisationen i inledningsfasen av ett nödläge.

Enligt 9 § 1 mom. i räddningslagen (468/2003) ska flygplatsen både på förhand och i ett inträffat nödläge förhandla, avtala med och instruera räddnings- och andra myndigheter om de förfaranden som ska tillämpas för att flygsäkerheten ska bli beaktad vid olika nödlägen.

3.2 Räddningssystem

3.2.1 Flygplatsen ska för räddningsverksamheten ha en organiserad räddningstjänst samt släcknings- och räddningsutrustning.

Räddningsverksamheten kan genom avtal också läggas ut på en offentlig eller privat organisation.

3.2.2 Om flygplatsen ligger nära ett vattenområde, ett myrområde eller annan svår terräng så att en stor del av den slutliga inflygningen eller starterna sker över ett sådant område ska flygplatsen ha tillgång till räddningsutrustning lämpad att operera i området.

3.3 Flygplatsens räddningskategori

3.3.1 Flygplatsens räddningskategori fås ur kolumn 3 i bilagetabellen med hjälp av den totala längden och skrovbredden hos de civila flygplan som vanligen använder flygplatsen.

3.3.2 Först bestäms flygplanets totala längd och utvändiga skrovbredd. Är flygplanets skrovbredd dock större än den största skrovbredden i kolumn 2 för räddningskategorin enligt flygplanets totala längd är räddningskategorin en kategori högre än den i kolumn 3 angivna.

En helikopter vars totala längd inklusive rotorer är under 15 m anses motsvara ett flygplan vars längd är under 12 m och en helikopter vars totala längd är minst 15 m men under 24 m anses motsvara ett flygplan vars längd är minst 12 m men under 18 m. Är helikoptern större än så anses den motsvara ett flygplan vars längd är minst 18 m men under 24 m.

3.3.3 Struken

3.3.4 Flygplatsen ska sörja för att dess räddningskategori när flygtrafiken utvecklas fortsättningsvis är i enlighet med punkterna 3.3.1–3.3.2 ovan.

3.3.5 Flygplatsoperatören fastställer och anmäler flygplatsens räddningskategori.

3.4 Uppfyllande av de krav som gäller för flygplatsens räddningskategori

3.4.1 De krav som gäller för flygplatsens räddningskategori ska uppfyllas under flygkontrollenhetens öppethållningstid. Aktionsberedskap med aktuell insatstid behöver dock upprätthållas bara under den tid flygoperationer pågår. Under operationer med flygplan som svarar mot en räddningskategori av högst 2 är det inte nödvändigt att upprätthålla beredskap med aktuell insatstid, med undantag av flygplatser vid vilka den civila luftfarten omfattar fler än 50 000 operationer per år.

Utanför flygkontrollenhetens öppethållningstid ska brandsläckare finnas tillgängliga på flygplatsen samt möjlighet att ge larmmeddelande.

3.4.2 Under tider då flygplatsen används av luftfartyg som svarar mot en lägre räddningskategori än flygplatsens normala räddningskategori kan räddningsverksamheten anpassas till detta luftfartyg.

3.4.3 Om flygplatsen tillfälligt används av luftfartyg som svarar mot en högre räddningskategori än flygplatsens normala räddningskategori ska räddningsverksamheten för den tid detta luftfartygs operationer varar dimensioneras så att räddningskategorin är högst två kategorier lägre än den mot luftfartyget svarande räddningskategorin.

3.4.4 För luftfartyg som utför skol-, överförings-, post- eller fraktflygning och inte medför passagerare och som svarar mot en räddningskategori av högst 7 kan räddningsverksamheten ordnas så att minst en skumbil intar aktionsberedskap med aktuell insatstid. Om luftfartyg som utför sådan flygning svarar mot en räddningskategori av minst 8 ska minst två skumbilar finnas med denna aktionsberedskap.

3.4.5 Kan den räddningskategori och aktionsberedskap som flygtrafiken förutsätter inte upprätthållas ska berörda parter informeras därom enligt avsnitt 4 i denna bestämmelse.

3.4.6 Flygplatsen ska i förväg sörja för att om ett räddningsfordon som påverkar räddningskategorin råkar i olag ska ett ersättande räddningsfordon ställas till flygplatsens förfogande så snart som möjligt och senast inom 24 timmar.

3.5 Släckmedel

3.5.1 Flygplatsen ska ha tillgång till både huvudsläckmedel och kompletterande släckmedel.

3.5.2 Huvudsläckmedlet ska vara skum som uppfyller kraven enligt ICAO:s klass B.

Anmärkning: Uppgifter om de tekniska egenskaperna hos skum ges i handboken Airport Services Manual, Part 1, Rescue and Fire Fighting som publicerats av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO).

3.5.3 Det kompletterande släckmedlet kan vara släckpulver eller annat för ändamålet godkänt släckmedel.

När släckpulver väljs för användning tillsammans med skum ska det säkerställas att de är förenliga.

3.5.4 På flygplatsen ska finnas ett tillräckligt antal pulversläckare, så att de kan användas vid den första släckningsinsatsen.

3.5.5 För framställning av skum ska räddningsfordonen medföra en vattenmängd enligt kolumn 5 i bilagetabellen och kompletterande släckmedel enligt kolumn 7.

3.5.6 Mängden skummedel som räddningsfordonen medför ska vara tillräcklig i förhållande till vattenmängden. Mängden skummedel ska förslå för två tankvolymmer vatten.

3.5.7 Skumlösningens sammanlagda tömningshastighet i alla räddningsfordonen ska vara minst den som anges i kolumn 6 i bilagetabellen till denna bestämmelse.

3.5.8 De kompletterande släckmedlen ska uppfylla kraven i ISO-, ICAO- eller CEN-standarderna. (Se ISO-publikationen 7202 (Pulver).)

3.5.9 De kompletterande släckmedlens tömningshastighet ska inställas så att bästa släckeffekt nås.

3.5.10 Skummedel och kompletterande släckmedel ska finnas lagrade på flygplatsen i dubbla den mängd som räddningsfordonen ska medföra. Förutses förseningar i leveranserna ska de lagrade mängderna ökas.

3.6 Räddningsutrustning

3.6.1 Räddningsfordonen ska utrustas med räddningsutrustning som svarar mot flygtrafikens behov och räddningskategorin.

Anmärkning: Anvisningar om den räddningsutrustning som ska finnas på flygplatsen ges i handboken Airport Services Manual, Part 1, Rescue and Fire Fighting som publicerats av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO).

3.7 Insatstid

3.7.1 Räddningsfordonens och de anställdas antal och placering ska planeras och ordnas så att en insatstid på tre minuter kan nås till alla banändar och till alla delar av färdområdet vid goda sikt- och väglagsförhållanden för räddningsfordonen. (Här avses med färdområde banor, utrullningsområden, taxibanor och plattor.)

3.7.2 Insatstiden utgörs av tiden från första larmsignal intill dess det första räddningsfordonet nått skadeplatsen och är klart att inleda släckningen med en tömningshastighet som uppgår till minst hälften av den i bilagetabellen till denna bestämmelse angivna.

Insatstiden ska provas minst en gång om året och alltid när väsentliga, på verksamheten inverkan förändringar sker. En instruktion ska utarbetas om hur proven ordnas och journal över proven ska föras.

3.7.3 För att man ska nå så nära en insatstid på tre minuter som möjligt också vid dålig sikt ska räddningsfordonen vid behov vägledas. Vid dålig sikt eller väglag ska räddningsfordonen och räddningspersonalen stationeras på uppställningsplatserna så att man når så nära den eftersträvade insatstiden som möjligt. Räddningsfordonens rörelser på färdområdet vid dålig sikt ska övas i samverkan med flygkontrolltjänsten.

3.7.4 Alla andra räddningsfordon som behövs för att kravet på mängden släckmedel i bilagetabellen till denna bestämmelse ska uppfyllas ska nå skadeplatsen högst en minut efter första fordonet för att kontinuerlig släckningsinsats ska erhållas.

3.7.5 Räddningsfordonen ska kontrolleras och underhållas regelbundet och tillräckligt ofta så att deras tillförlitliga funktion kan säkerställas. Journal ska föras över kontrollerna och underhållet.

3.8 Utryckningsvägar

3.8.1 På flygplatsen ska finnas utryckningsvägar om terrängförhållandena medger att sådana anläggs. Viktigt är att det är lätt att nå förlängningen av banans mittlinje intill ett avstånd av minst 1 000 m från tröskeln eller åtminstone till gränsen för flygplatsens område. Räddningsfordonen ska lätt kunna forcera också eventuella grindar.

Flygplatsens underhållsvägar kan tjänstgöra som utryckningsvägar om deras läge och konstruktion lämpar sig för ändamålet.

3.8.2 Utryckningsvägar och broar ska ha tillräcklig bärighet för fordonen och kunna användas oberoende av väder och väglag. Vägen ska ha tillräcklig fri höjd för de högsta fordonen.

3.8.3 Kan vägbanan inte urskiljas i terrängen eller om vägen täcks av snö så att den är osynlig ska vägrenarna med lämpliga mellanrum markeras med märken.

3.9 Räddningsfordonens placering

3.9.1 Räddningsfordonen stationeras på räddningsstationen om det inte för att föreskriven insatstid ska kunna innehållas är nödvändigt att placera dem någon annanstans på färdområdet.

3.9.2 Räddningsstationen ska placeras så att räddningsfordonen obehindrat och snabbt kan nå banan.

3.10 Larm- och kommunikationssystem

3.10.1 För alarmering av räddningspersonalen ska finnas ett med ljud- och ljussignaler försett larmsystem. Larm ska kunna utlösas från räddningsstationerna och från kontrolltornet. Som reservsystem ska finnas ett radiosystem.

Larmsystemet ska provas regelbundet, minst en gång i veckan. En instruktion för provningen ska utarbetas och journal ska föras över provningarna.

3.10.2 Radioförbindelse ska finnas mellan räddningsstationerna, kontrolltornet och räddningsfordonen. Dessutom ska radioförbindelse finnas till nödcentralen och räddningsväsendet i området.

Flygplatsen ska dagligen prova sina egna radioförbindelser.

3.11 Räddningsfordonens antal

3.11.1 Det minsta antalet räddningsfordon (skumbilar) är beroende på flygplatsens räddningskategori enligt följande Det minsta antalet räddningsfordon (skumbilar) beroende på flygstationens räddningskategori anges i kolumn 4 i bilagetabellen:

Anmärkning: Krav på räddningsfordon ges i handboken Airport Services Manual, Part 1, Rescue and Fire Fighting som publicerats av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO).

3.12 Personal och utbildning

3.12.1 För att kravet på insatstid ska kunna nås ska under luftfartygs start och landning tillräckligt med personal finnas tillgänglig för att framföra räddningsfordonen och använda släckningsutrustningen. Denna personal ska vara så placerad att eftersträvd insatstid kan nås och att sprutning av släckmedlen med den eftersträvide tömningshastighet som anges i bilagan till denna bestämmelse kan åstadkommas. Flygplatsoperatören ska utfärda instruktioner om antalet anställda och deras utbildning. Därtill ska beaktas det behov av tilläggspersonal som användning av övrig släckningsutrustning och luftfartygets typ påkallar.

3.12.2 Regelbunden utbildning ska ordnas för räddningspersonalen. I utbildningen ska ingå släckningsövningar, där man övar sig i att släcka en flygplansbrand. Också övning i att släcka brinnande trycksatt bränsle ska ingå.

Förutom utbildningen och övningarna för flygplatsens egen organisation ska tillräckligt med utbildning i samverkan ordnas för andra på flygplatsen verksamma organisationer som deltar i räddningsverksamheten.

Anmärkning: Med trycksatt brinnande bränsle avses här brinnande bränsle som under mycket högt tryck sprutar ut genom ett hål som uppstått i ett luftfartygs bränsletank.

3.12.3 I räddningspersonalens grund- och vidareutbildning ska ingå teoriundervisning och praktiska övningar. Utbildningen ska behandla åtminstone följande ämnen:

- a) kännedom om flygplatsen och dess omgivning
- b) släckningsutrustning och andningsapparater
- c) arbetarskydd för räddningspersonalen
- d) användning av släcknings- och räddningsutrustning
- e) användning av brandslangar, strålrör, skumkanoner och annan skumutrustning
- f) räddningsfordon och körövningar

- g) släckningsmetoder och användning av släckmedel
 - h) kännedom om luftfartyg
 - i) släcknings- och räddningstaktik
 - j) larm- och kommunikationssystem, instruktioner för radiotrafik
 - k) förflyttning på färdområdet
 - l) räddningsplan och instruktioner
 - m) farliga ämnen, oljebekämpning
 - n) begränsningar i människans prestationsförmåga och principer för samverkan
- Anmärkning: Tilläggsanvisningar om begränsningar i den mänskliga prestationsförmågan och principerna för samverkan ges i handboken Human Factors Training Manual som publicerats av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO).

4 INFORMATION OM RÄDDNINGSVERKSAMHETEN

4.1 Uppgift om flygplatsens räddningskategori ska kunna fås via flygtrafikledningsenheten och det publikationssystem som informationstjänsten för luftfarten upprätthåller.

4.2 Om sådana ändringar sker i flygplatsens räddningsverksamhet som påverkar dess räddningskategori ska räddningstjänsten anmäla den nya räddningskategorin till flygtrafikledningsenheten så att denna kan lämna nödvändiga uppgifter till startande och landande luftfartyg.

4.3 Om flygplatsens normala räddningskategori tillfälligt är nedsatt och inte kan återställas till normal nivå inom 24 timmar ska flygplatsen utom att publicera ett NOTAM så snart som möjligt underrätta de flygbolag som driver passagerartrafik att flygplatsen på grund av nedsatt räddningskategori inte kan användas av luftfartyg vars storlek svarar mot en räddningskategori som är över två kategorier högre än flygplatsens tillfälligt nedsatta räddningskategori.

4.4 Kan räddningskategorin inte höjas enligt punkt 3.4.3 ska detta meddelas i vederbörlig ordning.

4.5 Flygkontrollenheten och räddningsorganisationen ska ha tillgång till en förteckning över de vanligaste typerna av luftfartyg som används i flygtrafiken i Finland. Av förteckningen ska framgå den på grundval av luftfartygets storlek bestämda räddningskategorin.

4.6 Flygplatsen ska tillställa områdets räddningsväsende de uppgifter dessa myndigheter behöver för räddningsverksamhet på flygplatsen, inklusive denna luftfartsbestämmelse. Områdets räddningsväsende ska omedelbart underrättas om räddningskategorin inte kan upprätthållas på den nivå som flygtrafiken förutsätter.

Bilagetabell

Bilagetabell till luftfartsbestämmelse AGA M3-11.

| Flygplanets | | Flygplatsens räddningskategori (3) | Antalet räddningsfordon (4) | Minsta mängd vatten för skumbildning i räddningsfordonen vid användning av skumvätska klass B | | Kompleterande släckmedel |
|---------------------|--------------------------------|--|-----------------------------------|---|--------------------------------|--------------------------|
| längd a m (1) | största skrovbredd m (2) | | | Vatten I (5) | Tömningshastighet l/min (6) | |
| a < 9 | 2 | 1 | 1 | 230 | 230 | 45 |
| 9 < a < 12 | 2 | 2 | 1 | 670 | 550 | 90 |
| 12 < a < 18 | 3 | 3 | 1 | 1 200 | 900 | 135 |
| 18 < a < 24 | 4 | 4 | 1 | 2 400 | 1 800 | 135 |
| 24 < a < 28 | 4 | 5 | 1 | 5 400 | 3 000 | 180 |
| 28 < a < 39 | 5 | 6 | 2 | 7 900 | 4 000 | 225 |
| 39 < a < 49 | 5 | 7 | 2 | 12 100 | 5 300 | 225 |
| 49 < a < 61 | 7 | 8 | 3 | 18 200 | 7 200 | 450 |
| 61 < a < 76 | 7 | 9 | 3 | 24 300 | 9 000 | 450 |
| 76 < a < 90 | 8 | 10 | 3 | 32 300 | 11 200 | 450 |