



Luchthavenreglement Maastricht Aachen Airport

1 oktober 2016 Versie 1.1



De Directie van Maastricht Aachen Airport, Exploitant van het bij de beschikking van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 27 december 2004 nummer DGL/L04.u02917 Aangewezen Luchtvaartterrein Maastricht, stelt het volgende Reglement vast:

Gelet op artikel 8a.1 Wet Luchtvaart, artikel 3 van het Algemeen Luchthavenreglement en het vanaf 1 juli 2013 geldende artikel 14a Regeling Veilig Gebruik Luchthavens en andere Terreinen (RVGLT).



Inhoud

Hoofdstuk I - Definities.....	4
Hoofdstuk II - Omvang en werking	8
Hoofdstuk III - Algemene gedragsregels	10
Hoofdstuk IV - Nadere voorschriften Terminal.....	14
Hoofdstuk V - Nadere voorschriften Airside.....	15
Hoofdstuk VI - Brandstoffen en tanken.....	22
Hoofdstuk VII - Bepalingen met betrekking tot het Luchtvaartterreinverkeer	25
Hoofdstuk VIII - Slotbepalingen	26
Bijlage I: Kaart aangewezen luchtvaartterrein Maastricht	27



Hoofdstuk I - Definities

Artikel 1 Definities

De definities, zoals opgenomen in de Luchtvaartwet, de Wet Luchtvaart, de Regeling Veilig Gebruik Luchthavens en andere terreinen (RVGLT) en de Regeling Toezicht Luchtvaart (RTL), zijn van overeenkomstige toepassing. In aanvulling daarop gelden, tenzij uitdrukkelijk anders uit dit Luchthavenreglement blijkt, de volgende definities:

1. Aangewezen Luchtvaartterrein: een terrein dat krachtens de wet is Aangewezen voor het opstijgen en landen van luchtvaartuigen.
2. Aanwijzing: de beschikking van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 27 december 2004 nummer DGL/L04.u02917. Wanneer wordt gesproken over de Aanwijzing wordt steeds de op dat moment geldende Aanwijzing bedoeld.
3. Afhandelingszone: gebied dat begrensd wordt door de omtrek van het luchtvaartuig vermeerderd met 2 meter.
4. Airside: dat gedeelte van het Luchtvaartterrein dat gebruikt wordt voor het landen, starten, taxiën, slepen, parkeren en afhandelen van luchtvaartuigen, inclusief de rand- en dienstwegen en de onverharde terreinen.
5. APV: de Algemene Plaatselijke Verordening van de Gemeente Beek.
6. APU: Auxiliary Power Unit.
7. ASU: Air Start Unit.
8. Beschikbare start- en landingsbaan: het gedeelte van het landingsterrein dat primair bestemd is voor het opstijgen en/of landen van luchtvaartuigen en door de Exploitant ter beschikking is gesteld.
9. Calamiteitenverkeer: verkeer, voorzien van optische en geluidssignalen, dat bij calamiteiten gebruik dient te maken van het platform, het landingsterrein en/of de rand- en dienstwegen, zoals bijvoorbeeld ambulance, KMAR en brandweer en voertuigen Havendienst.
10. Dienstverkeer: het verkeer, zoals bij voorbeeld auto's, bussen, bagagetrekkers, fietsers en voetgangers, dat gebruik maakt van de platformen, het landingsterrein en de rand- en dienstwegen, niet zijnde een luchtvaartuig, sleep-, pushback- of calamiteitenverkeer.
11. Dienstwegen: de verharde of onverharde wegen, gelegen in het landingsterrein.
12. Dodelijk letsel: letsel door een persoon bij een ongeval op een Luchtvaartterrein opgelopen, dat binnen 30 dagen na het tijdstip van het ongeval de dood tot gevolg heeft.
13. Airport Authority Officer (AAO): een door de Exploitant Aangewezen persoon, die namens de Safety Manager belast is met het operationele toezicht.
14. Ernstig gebrek of defect: niet voldoen aan een eis ten aanzien van de inrichting of uitrusting van een Luchtvaartterrein, waardoor de veiligheid van personen op het Luchtvaartterrein of inzittenden van een luchtvaartuig in gevaar is of kan worden gebracht.



15. Ernstig incident: incident dat zich voordoet onder omstandigheden die erop wijzen dat bijna een luchtvaartongeval heeft plaatsgevonden.

16. Ernstig letsel: letsel door een persoon bij een ongeval op een Luchtvaartterrein opgelopen, dat binnen 7 dagen na het tijdstip van het ongeval een ziekenhuis opname voor meer dan 48 uur tot gevolg heeft, dan wel heeft geresulteerd in: a. een botbreuk, met uitzondering van simpele breuken zoals die van vingers, tenen of neus; b. rupturen die leiden tot hevige bloedingen of hersen-, zenuw-, spier- of peesletsel; c. inwendig letsel; d. tweede of derdegraads brandwonden of verbranding van meer dan 5% van het lichaamsoppervlak; e. vastgestelde blootstelling aan schadelijke straling of besmettelijke stoffen.

17. Exploitant: de rechtspersoon die de luchthaven exploiteert.

18. EVW: Elektrisch voer- en werktuig

19. FOD: Foreign Object Damage of Foreign Object Debris: a. Foreign Object Damage: schade aan bijvoorbeeld vliegtuigen of letsel, veroorzaakt door zwerfvuil of losliggende objecten en materialen; b. Foreign Object Debris: zwerfvuil of losliggende objecten en materialen.

20. Gebrek of defect: niet voldoen aan een eis ten aanzien van de inrichting of uitrusting van een Luchtvaartterrein.

21. Grondafhandelingsdiensten: de in de bijlage bij Richtlijn nr. 96/67/EG van de Raad van de Europese Unie van 15 oktober 1996 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Gemeenschap (PbEG L 272/36) genoemde diensten die op een Luchtvaartterrein aan een gebruiker worden verleend.

22. GPU: Ground Power Unit.

23. Havendienst: de onder de verantwoordelijkheid van de Safety Manager opererende dienst (luchthavenautoriteit) van de Exploitant, die op het Aangewezen Luchtvaartterrein belast is met de dagelijkse uitvoering van het toezicht op de veiligheid en de goede orde, de toelating en de coördinatie in het landingsterrein, op de platformen en op de rand- en dienstwegen.

24. Safety Manager: een persoon, in dienst van de Exploitant van een Luchtvaartterrein, belast met de dagelijkse uitvoering van het toezicht op het Luchtvaartterrein en in het bijzonder met het toezicht op de veiligheid en de goede orde.

25. Incident: elk voorval, dat geen ongeval is en dat zich heeft afgespeeld op een Luchtvaartterrein en afbreuk doet of zou kunnen doen aan de orde of veiligheid op, of het veilige gebruik van het Luchtvaartterrein, of waarbij de veiligheid van personen in gevaar is gebracht.

26. Landingsterrein: dat gedeelte van Airside, dat op de kaart (Bijlage A) is aangegeven.

27. Luchtverkeersleiding (LVNL): de organisatie voor het verlenen van luchtverkeersdiensten, bedoeld in artikel 5.22 van de Wet Luchtvaart.

28. Luchthaven: het krachtens de Luchtvaartwet Aangewezen Luchtvaartterrein Maastricht.

29. Luchthavenautoriteit: de Exploitant, dan wel de Safety Manager of namens deze de Airport Authority Officer (AAO).



30. Luchthavenbesluit: het besluit, zoals bedoeld in de artikelen 8.43, eerste en tweede lid, 8.70, eerste lid, of 10.15 van de Wet Luchtvaart.

31. Luchtvaartongeval: elk voorval dat samenhangt met het gebruik van het luchtvaartuig tijdens de periode ingaande op het moment waarop enig persoon zich in het luchtvaartuig begeeft met het oogmerk om te vliegen tot het moment waarop deze personen allen het luchtvaartuig hebben verlaten en waarbij, behoudens in de bij ministeriële regeling bepaalde gevallen: a. een persoon tijdens zijn verblijf aan boord van het luchtvaartuig of door direct contact met het luchtvaartuig of onderdelen daarvan, of als gevolg van rechtstreekse blootstelling aan een uitlaatgasstraal dodelijk of ernstig letsel heeft bekomen; of b. het luchtvaartuig schade heeft opgelopen, welke afbreuk doet aan de sterkte van de constructie, de vliegprestaties of eigenschappen van het luchtvaartuig en waardoor grote reparaties of vervanging van een of meerdere onderdelen noodzakelijk zijn respectievelijk is; of c. het luchtvaartuig vermist of volledig onbereikbaar is.

32. Luchtvaarterrein: het Luchtvaarterrein Maastricht, zoals bepaald in de Aanwijzing, de grenzen waarvan worden aangegeven op een kaart, die als bijlage A aan dit Reglement wordt gevoegd.

33. Motorvoertuigen: alle voertuigen, behalve bromfietsen en invalidervoertuigen uitgerust met een motor, bestemd om te worden voortbewogen uitsluitend of mede door en mechanische kracht op of aan dit voertuig zelf aanwezig.

34. Niet-beschikbare start- en landingsbaan: een verhard gedeelte van het landingsterrein dat primair is bestemd voor het opstijgen en/of landen van luchtvaartuigen en niet door de Exploitant ter beschikking is gesteld, bijvoorbeeld in verband met onderhoud.

35. Ongeval: elk voorval op een Luchtvaarterrein, waarbij dodelijk of ernstig letsel of schade van betekenis is veroorzaakt.

36. Organisatie: bedrijf, vennootschap, firma, onderneming, vereniging of instelling, of een deel daarvan, publiek- of privaatrechtelijk, met of zonder rechtspersoonlijkheid, met eigen functies en een eigen administratie.

37. Passagier: elke persoon die met toestemming van de luchtvervoerder of de Exploitant van luchtvaartuigen aan een vlucht deelneemt, met uitsluiting van het vlucht- en cabinepersoneel dat van dienst is tijdens de vlucht.

38. Platform: dat gedeelte van Airside, dat op de kaart (Bijlage A) is aangegeven.

39. Pushbackverkeer: het verkeer dat zich bevindt op het platform en zich gaat verplaatsen naar het landingsterrein, bestaande uit een luchtvaartuig en een trekker die dat luchtvaartuig in de juiste positie manoeuvreert om verder te kunnen taxiën op het landingsterrein.

40. Randwegen: de wegen gelegen langs de platformen op Airside van de luchthaven, m.u.v. het landingsterrein en de platformen, niet zijnde dienstwegen.

41. Regeling B.Z.O.: Regeling Beperkt Zicht Omstandigheden.

42. RTL: Regeling Toezicht Luchtvaart.

43. RVGLT: Regeling Veilig Gebruik Luchthavens en andere Terreinen.

44. Reglement: dit Luchthavenreglement.



45. Schade van betekenis: a. m.b.t. een luchtvaartuig: schade waarbij: 1. de sterkte van de constructie, de prestaties of de vliegeigenschappen van het luchtvaartuig wordt beïnvloed; en 2. de noodzaak bestaat voor een omvangrijke reparatie of vervanging van beschadigde componenten, met uitzondering van motorstoringsen, die uitsluitend leiden tot schade aan de betreffende motor, en schade aan onbelangrijke componenten. b. m.b.t. de inrichting of uitrusting van een Luchtvaartterrein: schade die zodanig van aard is dat hierdoor: 1. het veilig gebruik van een baan, rijbaan of platform niet meer mogelijk is; en 2. de noodzaak bestaat voor een omvangrijke reparatie van de betreffende baan, rijbaan of platform, dan wel reparatie of vervanging van beschadigde onderdelen hiervan; c. m.b.t. derden: 1. schade die zodanige invloed heeft op de conditie van materieel of uitrusting in gebruik voor vlucht- of vliegtuigafhandeling, dat hierdoor het betreffende materieel of uitrusting niet meer op veilige wijze kan worden gebruikt.
46. Sleepverkeer: het verkeer dat bestaat uit een vliegtuigtrekker al dan niet in combinatie met een luchtvaartuig.
47. Tank-zone: een gebied met een straal van 1,2 meter, gerekend vanaf de vul- en ventilatieopening van luchtvaartuig en tankmaterieel.
48. Tanken: het overpompen, aftappen of uitpompen van vliegtuigbrandstof.
49. Toeleverancier: organisatie die producten of diensten levert aan de Exploitant.
50. Veilige zone: het gebied beginnende op een afstand van tenminste 15 meter, gerekend vanaf de vul- en ventilatieopening van luchtvaartuig en tankmaterieel.
51. Vliegtuigmotor: iedere voortstuwingsinrichting van een vliegtuig.
52. Vliegtuigopstelplaats (VOP): een gemarkeerd gebied op het platform, bedoeld voor het parkeren van een luchtvaartuig.
53. Voertuigen: alle gelede en ongelede motorvoertuigen, fietsen en andere rij- of voertuigen, met uitzondering van die welke bestemd zijn om langs spoorstaven te worden voortbewogen, waaronder tevens begrepen al het rijdend of rollend verplaatsbaar, al dan niet gemotoriseerd, materieel, dat als hulpmiddel bij de afhandeling van luchtvaartuigen en passagiers wordt gebruikt.
54. Wegen: de verharde of onverharde rijstroken met inbegrip van de middenberm of midden geleiding, de parkeerstroken, parkeerhavens en vluchtstroken, alsmede de in die weg gelegen bruggen en de naast de rijbaan gelegen paden, bermen en zijkanten.
55. Werktuigen en gereedschappen: producten met een mechanische werking en de middelen om deze mechanische werking te onderhouden of te verbeteren.



Hoofdstuk II - Omvang en werking

Artikel 2 Toepasselijkheid regels

1. Dit Reglement is van toepassing op het gehele Aangewezen Luchtvaartterrein Maastricht (zie Bijlage I).
2. Eenieder die zich op het Luchtvaartterrein bevindt is verplicht zich overeenkomstig de bepalingen van dit Reglement te gedragen.
3. Het betreden van het Luchtvaartterrein geschiedt op eigen risico.

Artikel 3 Toezicht

1. Het toezicht op de naleving van de bepalingen van dit Reglement en de nadere door of namens de Exploitant uitgevaardigde regels is neergelegd bij de Exploitant zelf, alsmede bij de Safety Manager of diens vervanger, dan wel de AAO, verder aan te duiden als luchthavenautoriteit.
2. Eenieder, die zich op het Luchtvaartterrein bevindt, dient zich terstond te houden aan instructies, die aan hem of haar worden gegeven door een persoon, die op grond van dit Reglement bevoegd is tot het houden van toezicht.

Artikel 4 Sancties

1. Indien een persoon enige bepaling uit dit Reglement of enige bepaling van overige toepasselijke regelgeving niet naleeft, kan zulks leiden tot een of meer van de volgende sancties: a. Het (tijdelijk) stilleggen van de operatie; b. Het melden van bepaalde (onveilige, onordelijke of – milieu- bedreigende) situaties en het constateren en bij het bevoegd gezag melden van overtredingen; c. Een activiteit (laten) onderbreken of stopzetten; d. Een voertuig waarmee een overtreding plaatsvindt, verplaatsen of laten verplaatsen; e. Ontzegging van het gebruik van faciliteiten op het luchtvaartterrein; f. Verwijdering van het luchtvaartterrein, inclusief beschermd gebied, van personen en/of goederen; g. Aangifte bij het bevoegd gezag (strafrechtelijk onderzoek); h. Verhaal van (eventuele) schade aan de zijde van de Exploitant en/of van derden middels civiele aansprakelijkheidsstelling overeenkomstig artikel 4, tweede lid BW.
2. De Exploitant behoudt zich het recht voor nadere sancties te nemen, die haar goedgevallen en waartoe zij op grond van de wet bevoegd is die te nemen.
3. Nadere sancties kunnen opgelegd worden aan een ieder die in het bezit is van een Maastricht Aachen Airport Pas, zoals neergelegd in het Reglement Sanctioneringsbeleid Maastricht Aachen Airport.

Artikel 5 Eisen orde en veiligheid

1. Mede gelet op artikel 14a RVGLT, zijn gebruikers van het Luchtvaartterrein, toeleveranciers, organisaties die op het Luchtvaartterrein voor de Exploitant werkzaamheden verrichten, alsmede organisaties die op het Luchtvaartterrein zelfstandig grondafhandelingsdiensten verrichten, verplicht te voldoen aan de eisen die door de Exploitant in dit Reglement zijn gesteld ten aanzien van orde en veiligheid op, alsmede het veilig gebruik van het Luchtvaartterrein.
2. Gebruikers van het Luchtvaartterrein en organisaties die op het Luchtvaartterrein voor de Exploitant werkzaamheden verrichten, alsmede organisaties die op het Luchtvaartterrein zelfstandig grondafhandelingsdiensten verrichten, zijn verplicht mee te werken aan het programma ter bevordering van de orde en veiligheid op, alsmede het veilig gebruik van het Luchtvaartterrein.
3. Personen die betrokken zijn bij de exploitatie en het onderhoud van het luchtvaartterrein, redding en/of brandbestrijding op het luchtvaartterrein, alsmede niet-begeleide personen die actief zijn op het



bewegingsgebied van het luchtvaartterrein en/of in andere operationele zones van het luchtvaartterrein mogen geen alcohol gebruiken tijdens hun diensttijd en/of mogen geen taken uitvoeren en/of zich niet op Airside bevinden als zij onder invloed verkeren van alcohol, psychoactieve stoffen en/of geneesmiddelen die een effect op hun vaardigheden kunnen hebben dat nadelig is voor de veiligheid.

4. Aan een ieder die onder invloed verkeert van alcohol, psychoactieve stoffen en/of geneesmiddelen die een effect op hun vaardigheden kunnen hebben dat nadelig is voor de veiligheid is toegang tot en/of verblijf op Airside verboden.

5. De luchthavenautoriteit heeft het recht personen die zich niet aan de bepalingen van dit Reglement houden, van het Luchtvaartterrein te verwijderen of te laten verwijderen dan wel zaken die in strijd met de bepalingen van dit Reglement zich op het Luchtvaartterrein bevinden te verwijderen of laten verwijderen.



Hoofdstuk III - Algemene gedragsregels

Artikel 6 Meldingsplicht gevaarlijke situaties Luchtvaartterrein

1. In het belang van de veiligheid van personen en/of zaken, is een ieder die zich op het Luchtvaartterrein bevindt, gehouden om per omgaande contact op te nemen (via het op de luchthaven geldende telefoonnummer) met de Safety Manager die is belast met het dagelijks toezicht op de goede orde en veiligheid in geval (mogelijke) gevaarlijke situaties of een dreiging van dergelijke situaties, waaronder maar niet uitsluitend; ongevallen, incidenten, defecten en gebreken die van aanmerkelijk belang zijn in relatie tot de veiligheid.

Waar zulks mogelijk en/of noodzakelijk is, dient eenieder hulp te bieden dan wel aanvullende maatregelen te nemen ter bestrijding en/of ter voorkoming van uitbreiding van (mogelijke) gevaarlijke situaties of een dreiging van een dergelijke situatie.

2. Eenieder, die zich op het Luchtvaartterrein bevindt en een milieu-incident constateert met betrekking tot morsen van olie of brandstof, is gehouden te handelen conform artikel 35 van dit Reglement.

3. Gebruikers van het Luchtvaartterrein, toeleveranciers, organisaties die op het Luchtvaartterrein voor de Exploitant werkzaamheden verrichten, alsmede organisaties die op het Luchtvaartterrein zelfstandig grondafhandelingsdiensten verrichten, zijn verplicht op verzoek van de Exploitant of namens deze de Safety Manager, medewerking te verlenen aan een incidentenonderzoek teneinde de mogelijke oorzaak van het incident te onderzoeken. Een ieder die betrokken is bij voornoemd onderzoek voorziet de exploitant op eerste verzoek van alle relevante informatie ten behoeve van dat onderzoek.

Artikel 7 Verboden op het Luchtvaartterrein

Het is op het Luchtvaartterrein niet toegestaan om zonder schriftelijke toestemming van de Exploitant:

1. Deel te nemen aan een samenshooling, zich (tezamen met anderen) in de richting van een samenshooling of van een andere tot toeloop van publiek aanleiding gevende gebeurtenis te begeven, zich onnodig op te dringen, in groepsverband dan wel afzonderlijk anderen lastig te vallen, te vechten of op andere wijze de orde te verstoren.

2. Een stof of voorwerp bij zich te hebben waarvan op grond van de omstandigheden aannemelijk is dat die stof of dat voorwerp bedoeld of onbedoeld gebruikt kan worden om de orde te verstoren, schade aan zaken dan wel letsel aan personen toe te brengen of om de veiligheid in gevaar te brengen.

3. Zich te begeven naar of zich te bevinden op die delen van het Luchtvaartterrein die door of namens de Exploitant in het belang van de goede orde en veiligheid of ter voorkoming van wanordelijkheden zijn afgezet.

4. Branddetectie-, brandbeveiligings- of brandblusapparatuur zonder noodzaak in werking te stellen, dan wel de werking daarvan te verminderen of de bereikbaarheid van deze apparatuur te bemoeilijken.

5. Apparatuur in werking te stellen of te hebben, waardoor de radiocommunicatie op of in de omgeving van het Luchtvaartterrein kan worden verstoord.

6. Onbevoegd enige apparatuur, inrichting of motoren van luchtvaartuigen of voertuigen in werking te stellen of te doen stellen.



7. Misbruik te maken van luchthavenvoorzieningen dan wel gebruik te maken van deze voorzieningen op een tijdstip waarop deze niet voor gebruik beschikbaar zijn, dan wel op een andere wijze dan waarvoor deze voorzieningen bestemd zijn.
8. Vluchtwegen of andere voorzieningen, die dienen om in geval van nood ontvluchting mogelijk te maken of te vergemakkelijken, te blokkeren of anderszins onbruikbaar te maken.
9. Vuilnis, afval, gevaarlijke stoffen of andere stoffen te storten of waar dan ook het op het Luchtvaartterrein te deponeren, anders dan klein afval in de daarvoor bestemde vuilnisbakken.
10. Dieren te voederen.
11. Zich in kennelijke staat van dronkenschap te bevinden, dan wel onder de invloed te zijn van enig verdovend middel.
12. Alcoholhoudende drank te nuttigen buiten de hiervoor als zodanig aangewezen horecapunten.
13. Open vuren te ontsteken of aan te houden.
14. Enig vuurwerk te ontsteken en/of brandgevaarlijke werkzaamheden te verrichten.
15. Een brandende pijp, sigaar, sigaret of ander brandend materiaal te roken/bij zich te hebben: a. op het Luchtvaartterrein, anders dan in de zogenaamde rookgebieden, die als zodanig zijn aangeduid; b. op Airside, zowel binnen als buiten de voertuigen, met uitzondering van eventuele (tijdelijke) specifieke door Exploitant aangeduide locaties; c. op alle plaatsen waar dit met het oog op de veiligheid door de Exploitant is aangegeven of bekend gemaakt.
16. In het algemeen iets te doen of na te laten, waardoor de orde of veiligheid op het Luchtvaartterrein wordt verstoord of waardoor lichamelijk letsel van personen of schade aan eigendommen zou kunnen worden veroorzaakt.
17. Vlagschriften, drukwerken of circulaires te verspreiden en reclameborden, aanplakbiljetten e.d. aan te brengen c.q. te doen of laten aanbrengen, of op andere wijze reclame te voeren.
18. In het openbaar redevoeringen te houden of enige handeling van propagandistische aard te verrichten.
19. Zich zonder noodzaak buiten de gebaande wegen of paden te bevinden.
20. Bedrijfs- of beroepsmatige activiteiten of andere commerciële activiteiten uit te oefenen of een standplaats voor verhuur of verkoop in te nemen.
21. Te venten, te colportereren, te collecteren of enige andere openbare inzameling of collecte te houden.
22. Te kamperen.
23. Op of aan gebouwen, hekwerken, borden of plaveisel, letters, cijfers of tekens aan te brengen, te tekenen, te krassen of te schilderen.
24. Evenementen, spelen, wedstrijden en/of vermakelijkheden, bijeenkomsten en/of demonstraties te houden of te organiseren of elke andere vorm van evenement te organiseren en te houden.



25. Graafwerkzaamheden te verrichten of op andere wijze veranderingen in de toestand van het terrein aan te brengen.

26. Dieren aanwezig te hebben of te houden anders dan vastgebonden, aangelijnd of in een kooi, behoudens de door de Exploitant of overheid ten behoeve van de functieuitoefening gebruikte dieren.

27. Gevaarlijke stoffen op te slaan of te vervoeren.

28. Foto-, video- en/of filmopnamen te maken, anders dan ten behoeve van particulier gebruik, tenzij dit op specifieke plaatsen eveneens uitdrukkelijk verboden is en als zodanig aangegeven.

29. Foto-, video- en/of filmopnamen te verstrekken of openbaar te maken via social media, waaronder maar niet uitsluitend twitter, hyves, blogs en facebook.

Artikel 8 Gedeelten van het Luchtvaartterrein

1. Het Luchtvaartterrein bestaat uit een gedeelte, dat voor het publiek toegankelijk is en een gedeelte, dat niet voor het publiek (Airside) toegankelijk is.

2. Op het voor het publiek toegankelijke gedeelte zijn de APV, de Wegenverkeerswet en de op die wet gebaseerde regelgeving van toepassing.

Artikel 9 Voer- en werktuigen op het Luchtvaartterrein

1. Parkeren van voer- en werktuigen dient te geschieden binnen de als zodanig Aangewezen parkeervakken en parkeerterreinen.

2. Voor de vertrek- en aankomsthal geldt een parkeerverbod. Hier mogen bestuurders alleen passagiers laten in- en uitstappen en bagage in- en uitladen. In alle andere gevallen dient de bestuurder het vervoermiddel te parkeren in de, conform lid 1 van dit artikel, bedoelde parkeervakken.

3. Parkeren geschiedt op eigen risico.

Luchthavenreglement Maastricht Aachen Airport 1 oktober 2016 Versie 1.1

4. Het parkeren van voer- en werktuigen op andere dan op de daarvoor bestemde parkeerplaatsen, is verboden, tenzij daarvoor schriftelijke toestemming is verleend door de Exploitant.

5. Het is verboden om elders dan op de daartoe door de Exploitant Aangewezen plaatsen, goederen over te laden, te reinigen of te repareren.

6. In geval van overtreding van dit artikel, dan wel wanneer de goede orde of veiligheid zulks vereisen, kan het betreffende voertuig op kosten van de eigenaar/houder door of vanwege de Exploitant worden verplaatst naar een daartoe door hem Aangewezen terreingedeelte.

Artikel 10 Milieuzorg

1. De Exploitant kan een Milieucoördinator benoemen.

2. Een ieder, die zich op het Luchtvaartterrein bevindt, is steeds gehouden er alles aan te doen het Luchtvaartterrein schoon en netjes te houden en milieu-incidenten te voorkomen.

3. Bij het constateren van een milieu-incident, waarbij onder meer te denken valt aan Foreign Object Damage (FOD), zwerfvuil of lekkages, is eenieder gehouden, waar zulks mogelijk en/of noodzakelijk is, al het nodige te verrichten om erger te voorkomen.



4. Een ieder, die een milieu-incident constateert, is gehouden hier zo spoedig mogelijk melding van te maken bij de Havendienst.

Artikel 11 Gevonden voorwerpen

1. De vinder van een zaak is verplicht deze zo spoedig mogelijk af te geven bij de Havendienst.
2. De Exploitant is gerechtigd gevonden voorwerpen nader te onderzoeken en deze, indien zulks door de Exploitant nodig wordt geacht uit een oogpunt van veiligheid of hygiëne, te (laten) vernietigen.
3. De Exploitant zal terstond na het in ontvangst nemen van een gevonden voorwerp van de vondst mededeling doen aan degene die de Exploitant als eigenaar of als tot ontvangst bevoegd meent te mogen beschouwen, indien de Exploitant na summier onderzoek de mogelijkheid heeft te constateren wie als eigenaar of als ontvangst bevoegde kan worden aangemerkt.
4. Indien komt vast te staan wie de eigenaar of de tot ontvangst bevoegde is, dient deze het gevonden voorwerp af te halen bij de Exploitant. Verzending van het gevonden voorwerp naar een schriftelijk opgegeven adres binnen Nederland is mogelijk, mits het gevonden voorwerp past in een A4-formaat envelop en tevoren een bedrag ad € 10,-- (zegge: tien euro), vermeerderd met de portokosten heeft gestort op een door de Exploitant op te geven bankrekening. Het risico van de verzending ligt bij de eigenaar of de tot ontvangst bevoegde. Verzending van waardevolle voorwerpen, ter beoordeling aan de Exploitant, en verzending naar een adres buiten Nederland is niet mogelijk.
5. Aan degene die de zaak opeist kunnen een bewaarsom en door de Exploitant gemaakte of te maken kosten in rekening worden gebracht.
6. Indien niet terstond is vast te stellen wie als eigenaar of als tot ontvangst bevoegd is te beschouwen, kan de Exploitant aangifte van de vondst doen bij de Gemeente Beek.
7. Indien binnen een tijdsbestek van één jaar na de vondst de eigenaar het gevonden voorwerp niet heeft opgeëist wordt Maastricht Aachen Airport automatisch de eigenaar.



Hoofdstuk IV - Nadere voorschriften Terminal

Artikel 12 Verboden in de Terminal

In het Terminalcomplex is het niet toegestaan:

1. Vluchtwegen of andere voorzieningen, die dienen om in geval van nood ontvluchting mogelijk te maken of te vergemakkelijken, te blokkeren of anderszins onbruikbaar te maken.
2. Feest- en sfeerversiering te gebruiken die niet afdoende brandwerend is (aan te tonen door middel van een keurmerk en/of certificaat).
3. Alcoholhoudende drank te nuttigen in het publiek gebied of het beperkt publiek gebied, buiten de hiervoor als zodanig aangewezen horecapunten.

Artikel 13 Voer- en werktuigen in Terminal

1. Het gebruik van (elektrische) voer- en werktuigen is slechts toegestaan indien: a. voorafgaande schriftelijke toestemming van de Exploitant is verkregen; b. voldaan wordt aan de 'Regels en eisen voor gebruik EVW's in en om de Terminal'.
2. Het is niet toegestaan voertuigen met een verbrandingsmotor te gebruiken in het Terminalcomplex.
3. Het is met een elektrisch voer- of werktuig (EVW) niet toegestaan: a. een akoestisch signaal te gebruiken; b. sneller dan 8 kilometer per uur te rijden; c. meer personen te vervoeren dan het aantal zitplaatsen per EVW.
4. Parkeren van een EVW dient op de voorgeschreven wijze in de toegewezen oplaad- parkeerposities en/of laadstations te geschieden.
5. Voetgangers hebben altijd voorrang op een EVW.

Artikel 14 Bagagegebieden



Hoofdstuk V - Nadere voorschriften Airside

Artikel 15 Bevoegdheid betreden Airside

1. Het is verboden om zonder voorafgaande toestemming van de Exploitant de niet voor het publiek toegankelijke gedeelten van het luchtvaartterrein te betreden.
2. Toestemming tot het betreden van of het zich bevinden op het landingsterrein en het platform wordt slechts verleend aan personen, wiens aanwezigheid aldaar in verband met hun werkzaamheden of de vluchtuitvoering met een luchtvaartuig noodzakelijk is, een en ander ter beoordeling van de Safety Manager of namens hem de AAO.
3. Personen aan wie tijdelijk of onbepaalde tijd toestemming is verleend voor toegang in het landingsterrein melden zich aan voordat zij het landingsterrein betreden en melden zich af, nadat zij het landingsterrein hebben verlaten, bij de Safety Manager of namens hem de AAO.
4. De Exploitant of namens deze de Safety Manager dan wel de AAO mag - indien hier aanleiding en/of noodzaak voor is - te allen tijde personen te gelasten zich uit het landingsterrein, van het platform of de overige niet voor publiek toegankelijke ruimten te verwijderen of de bevoegdheid tot het betreden van bepaalde gebieden wijzigen.
5. De Exploitant mag te allen tijde de indeling van het Luchtvaartterrein wijzigen en is altijd bevoegd nadere regels te stellen in het kader van de toegang tot en het verblijf op het Luchtvaartterrein.
6. De sleutelhouder of eigenaar van een hangaar die zich toegang verschafft tot Airside dient zich ervan te vergewissen dat in geval van onbemande hekken/poorten deze achter zich sluiten en op slot te doen alvorens zich verder op Airside te begeven.
7. Het niet voor het publiek toegankelijke gedeelte van het luchtvaartterrein is enkel toegankelijk voor personen in het bezit van: a. een geldige instapkaart (boarding pass) of gelijkwaardig document, in aanvulling met een geldig identiteitsbewijs met goedgelijkende foto; b. een geldige bemanningsidentiteitskaart (crew member certificate of flight member/crew license); c. een Maastricht Aachen Airport Pas of een Maastricht Aachen Airport Bezoekerspas. De personen in het bezit van een Maastricht Aachen Airport Bezoekerspas zijn slechts gerechtigd het niet voor het publiek toegankelijke gedeelte te betreden of zich daarop te bevinden, voor zover zij begeleid worden door een persoon, die in het bezit is van een Maastricht Aachen Airport Pas en begeleidingsbevoegd is.
8. De Exploitant of namens deze de Safety Manager dan wel de havendienst mag indien hier aanleiding en/of noodzaak voor is, te allen tijde conform artikel 5 lid 3 en artikel 4 van dit reglement een pas, zoals in het zevende lid van dit artikel genoemd, intrekken en personen te gelasten zich uit het landingsterrein, van het platform of de overige niet voor het publiek toegankelijke ruimten te verwijderen of de bevoegdheid tot het betreden van bepaalde gebieden wijzigen.
9. De door de Exploitant uitgegeven toegangsbewijzen geven alleen toegang tot die gebieden waartoe de houder is gemachtigd.
10. Op de gedeelten van het luchtvaartterrein, die enkel toegankelijk zijn voor personen in het bezit van een in lid 7 van dit artikel genoemde Maastricht Aachen Airport Pas of Maastricht Aachen Airport Bezoekerspas, zijn nadere regels en voorwaarden van toepassing zoals vastgelegd in de 'Voorwaarden Maastricht Aachen Airport Pas', die ter hand worden gesteld aan die personen bij het uitreiken van een dergelijke pas.



Artikel 16 Activiteiten op Airside

1. Behoudens expliciete toestemming van of namens de Exploitant is het verboden om buiten de reguliere openstellingstijden van de luchthaven gebruik te maken van de infrastructuur en faciliteiten aan de niet voor het publiek toegankelijk gestelde gedeelten van het Luchtvaartterrein. Daaronder wordt onder meer, maar niet uitputtend, verstaan; a. de start- en landingsbanen; b. de taxibanen en platformen; c. de brandstofinstallaties. d. de dienstwegen
2. Het is eenieder verboden zich op de niet voor het publiek toegankelijk gestelde gedeelten van het Luchtvaartterrein zodanig te gedragen dat gevaar wordt veroorzaakt of dat het verkeer wordt gehinderd of kan worden gehinderd.
3. De Exploitant of namens deze de Safety Manager dan wel de AAO kunnen, indien de goede orde en veiligheid zulks vereisen, direct een activiteit laten onderbreken of stopzetten.
4. Bij invallende duisternis of bij afnemend zicht en na beëindiging van werkzaamheden, wordt het landingsterrein onmiddellijk verlaten, tenzij met de Safety Manager of de AAO anders is overeengekomen.
5. Obstakels, gereedschappen, voertuigen, materialen en andere roerende zaken worden niet geplaatst of achtergelaten, anders dan op de door de Safety Manager of de AAO Aangewezen gedeelten van het landingsterrein. Alle roerende zaken die bij de afhandeling van een luchtvaartuig zijn betrokken en die niet aanstonds ten behoeve van een luchtvaartuig behoeven te worden gebruikt, dienen onmiddellijk door de gebruiker naar de daarvoor aangewezen plaats te worden gebracht.
6. Beschadiging van het terreinoppervlak, de daarop geplaatste installaties of voorzieningen, waardoor enig gevaar of schade voor luchtvaartuigen kan ontstaan, dient onmiddellijk door de veroorzaker en/of de waarnemer gemeld te worden aan de Safety Manager of de AAO.

Artikel 17 Verplaatsen van luchtvaartuigen en/of voer- of werktuigen na incident of ongeval

Indien zich tijdens het opstijgen, landen, slepen of taxiën een incident of ongeval voordoet mag de gezagvoerder of de bestuurder van het voer- of werktuig, het luchtvaartuig dan wel het voer- of werktuig eerst weer verplaatsen nadat daartoe toestemming is verleend door de bevoegde instanties en na verkregen toestemming van de luchthavenautoriteit.

Artikel 18 Regeling Beperkt Zicht Omstandigheden

Tijdens beperkt zicht omstandigheden is de vigerende regeling BZO uit het bedrijfshandboek MAA van kracht en worden de daarin gestelde voorwaarden en beperkingen strikt opgevolgd.

Artikel 19 Inzet en planning van bedrijfsmiddelen op Airside

Luchtvaartmaatschappijen en op de luchthaven werkzame afhandelingsmaatschappijen of luchtvaartbedrijven die ongeregelde verkeersvluchten uitvoeren, alsmede bestuurders van luchtvaartuigen die niet-commerciële vluchten uitvoeren, verschaffen de Exploitant tijdig vooraf gegevens die noodzakelijk zijn voor de inzet en planning van bedrijfsmiddelen. Deze gegevens omvatten in ieder geval:

1. Schematijden van aankomst en vertrek.
2. Type vliegtuig en configuratie.
3. Vluchtnummers en vliegtuigregistratie van aankomende en vertrekkende vluchten.
4. Aantal vervoerde passagiers, lading en aard van de vlucht.



5. Van te voren bekende afwijkingen van schematijden.
6. Eventuele bijzonderheden voortkomend uit de aard van (een) bepaalde vlucht(en).
7. Gegevens over gevaarlijke stoffen aan boord van het luchtvaartuig.

Artikel 20 Passagiers en luchtvaartmaatschappijen op Airside

1. Degenen, die zich met de afhandeling van passagiers belasten, zien erop toe - en grijpen indien nodig in - dat de passagiers zich te allen tijde slechts in aaneengesloten groepen en onder begeleiding van ten minste één employé van 18 jaar of ouder van de betrokken afhandelingsmaatschappij, luchtvaartmaatschappij of het betrokken luchtvaartbedrijf, veilig op het platform begeven.
2. Indien passagiers zich op het platform (gaan) begeven tijdens het in- en uittaxiën van een ander toestel of andere toestellen in de directe omgeving van de vliegtuigopstelplaats waar de passagiers zich (naar toe of vanaf) begeven, dient degene die met de afhandeling van de passagiers is belast te wachten tot het toestel weg is.
3. Degene die met de afhandeling van passagiers is belast dient omwille van de safety en security, gedurende de gehele afhandeling een goed zicht te hebben op de passagiersstroom, eventuele vliegtuigtrappen, de gate/bus en de aankomsthal.
4. Passagiers worden onder toezicht van en via de daarvoor aangemerkte looproute door de in het eerste lid bedoelde personen naar of van het luchtvaartuig begeleid.
5. Tenzij met de betrokken luchtvaartmaatschappij of het betrokken luchtvaartbedrijf een andere regeling is getroffen, meldt de gezagvoerder van een vliegtuig zich terstond na aankomst, alsmede voor vertrek en voorts ook in alle andere gevallen waarin de Safety Manager of de AAO zulks wenselijk acht, bij deze functionaris.

Artikel 21 Voer- en werktuigen op Airside

1. Voer- en werktuigen hebben slechts toegang tot het niet voor publiek toegankelijke gedeelte van het Luchtvaartterrein, indien daartoe door de luchthavenautoriteit toestemming is verleend.
2. Voer- en werktuigen hebben slechts toegang voor de duur van de werkzaamheden waarbij zij benodigd zijn.
3. Voer- en werktuigen zijn voorzien van door de Exploitant voorgeschreven markeringstekens.
4. Alle op het landingsterrein aanwezige voer- en werktuigen moeten zijn voorzien van een oranje zwaailicht welke tijdens gebruik in werking dient te zijn.
5. Voor tijdelijke obstakels, zoals hijskranen, geldt bovendien dat zij een rood/wit geblokte vlag in top hebben en zulks ter bepaling van de Safety Manager of de AAO, een rondom rood licht uitstralend obstakellicht.
6. Voer- en werktuigen, waarvan de motor in werking is gesteld, worden niet onbeheerd achtergelaten, met uitzondering van voertuigen die dienen om geparkeerde vliegtuigen van energie of lucht te voorzien.
7. Een voer- en werktuig wordt zodanig bij een luchtvaartuig opgesteld, dat dit te allen tijde onbelemmerd van dit luchtvaartuig kan worden weggereden.



8. Voer- en werktuigen zijn uitgerust met een deugdelijke parkeerrem of andere blokkeerinrichting, welke inrichting in werking is gesteld indien het bedienend personeel zich niet in of op het voertuig bevindt.

9. Van voer- en werktuigen die zich in het landingsterrein voortbewegen, is de verlichting altijd ontstoken.

Artikel 22 Bestuurders van voer- en werktuigen op Airside

1. De bestuurders van voertuigen die aan het verkeer op de niet voor het publiek toegankelijke gedeelten van het Luchtvaartterrein deelnemen, voldoen aan door de Exploitant te stellen eisen van terreinkennis en rijvaardigheid.

2. De bestuurders van voertuigen die aan het verkeer op de niet voor het publiek toegankelijke gedeelten van het Luchtvaartterrein deelnemen, houden zich aan door de Exploitant vastgestelde rijroutes.

3. De bestuurders van voertuigen die aan het verkeer op de niet voor het publiek toegankelijke gedeelten van het Luchtvaartterrein deelnemen, gedragen zich overeenkomstig de voorschriften als vervat in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990).

4. De bestuurders van voertuigen die aan het verkeer op de niet voor het publiek toegankelijke gedeelten van het Luchtvaartterrein deelnemen, gedragen zich overeenkomstig de verkeerstekens. Het plaatsen, verplaatsen en verwijderen van verkeerstekens geschiedt door de Exploitant of in diens uitdrukkelijke opdracht.

5. In afwijking van het bepaalde in het vierde lid geldt voor de niet voor het publiek toegankelijke dienst- en randwegen een maximumsnelheid van 30 km per uur en op de platformen een maximumsnelheid van 15 km per uur.

6. Het bepaalde in het vijfde lid geldt niet voor voertuigen van de Havendienst en hulpdiensten, voor zover dit in het belang is van de dienstuitvoering.

7. De Exploitant kan verplicht stellen dat bestuurders van voertuigen welke worden gebruikt op het landingsterrein, voorzien zijn van verbindingsmiddelen.

8. Bestuurders van voertuigen die aan het verkeer op de niet voor het publiek toegankelijke gedeelten van het Luchtvaartterrein deelnemen, verzoeken voordat het landingsterrein wordt ingereeden om toestemming tot het betreden ervan.

9. Voor bestuurders die bevoegd zijn zich in het landingsterrein te begeven, geldt naast lid 1 van dit artikel eveneens, dat zij dienen te voldoen aan door de Exploitant te stellen eisen met betrekking tot radiotelefonieprocedures en uitgebreide kennis van het landingsterrein.

10. Bestuurders van voertuigen die aan het verkeer op de niet voor het publiek toegankelijke gedeelten van het luchtvaartterrein deelnemen, brengen voordat het landingsterrein wordt ingereeden, een tweezijdig verbinding tot stand en luisteren in het landingsterrein voortdurend de daarvoor toegewezen frequentie uit.

Artikel 23 Voorrangsregels op Airside

In het landingsterrein en op het platform hebben de hieronder genoemde categorieën gebruikers ten opzichte van elkaar voorrang in de daarbij vermelde volgorde:

1. Startende of landende luchtvaartuigen.



2. Motorvoertuigen ten dienste van politie en brandweer, ziekenauto's en motorvoertuigen van andere hulpverleningsdiensten, voor zover zij de op grond van het gestelde in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 voorgeschreven optische en geluidssignalen voeren.
3. Taxiënde luchtvaartuigen, alsmede motorvoertuigen die deze begeleiden.
4. Passagiers die te voet van en naar de luchtvaartuigen worden begeleid.
5. Gesleepte luchtvaartuigen.
6. Andere voertuigen.

Artikel 24 Parkeren van luchtvaartuigen

1. Het parkeren van luchtvaartuigen op het platform geschiedt overeenkomstig de door de Safety Manager of de AAO, dan wel de luchtverkeersleiding gegeven aanwijzingen.
2. Het opstellen, parkeren en stallen van, alsmede het verrichten van reparaties aan luchtvaartuigen, is slechts na van de luchthavenautoriteit verkregen toestemming toegestaan op of in de daarvoor bestemde of aangewezen locaties.
3. De luchthavenautoriteit kan gelasten dat geparkeerde, opgestelde of gestalde luchtvaartuigen worden verplaatst indien deze dit uit het oogpunt van goede orde en veiligheid noodzakelijk acht. Dienstwegen dienen vrij te blijven om verkeer ongehinderd doorgang te verlenen.

Artikel 25 Verplaatsen van luchtvaartuigen

1. Het landen op en opstijgen van het Luchtvaartterrein geschiedt op en van de daartoe bestemde en als zodanig door de Safety Manager of door AAO beschikbaar gestelde banen, gelegen binnen het in gebruik zijnde deel van het landingsterrein.
2. Luchtvaartuigen taxiën op de daarvoor bestemde rijbanen of daartoe bestemde gedeelten van het landingsterrein met een maximum snelheid van 15 knopen.
3. Taxiën en slepen en push-back van luchtvaartuigen geschiedt overeenkomstig de door de Safety Manager of de AAO, dan wel de luchtverkeersleiding gegeven aanwijzingen.
4. Buiten de in de vorige leden genoemde terreindelen is het verplaatsen van luchtvaartuigen op het Luchtvaartterrein slechts toegestaan op de daartoe door de Exploitant beschikbaar gestelde terreindelen.

Artikel 26 Inwerking stellen van vliegtuigmotor

1. Het in werking stellen van een vliegtuigmotor is slechts toegestaan indien: a. Personen, voertuigen en ander materieel voor zover niet noodzakelijk bij de startprocedure van de vliegtuigmotor, zich op veilige afstand van het vliegtuig bevinden; b. Stoffen die gevaar of schade kunnen opleveren worden opgeruimd, dan wel uit de onmiddellijke omgeving van het vliegtuig verwijderd. c. uitdrukkelijk toestemming is verleend door de luchtverkeersleiding, danwel door de Safety Manager of de AAO; d. buiten het vliegtuig een ter zake bevoegd persoon zodanig is opgesteld, dat hij aanwijzingen kan geven aan degene die belast is met de controle van de bedieningsinstrumenten. Deze voorwaarde geldt niet indien er sprake is van een niet-commerciële vlucht.
2. Met inachtneming van het eerste lid is tijdens het in werking stellen en houden van vliegtuigmotoren tevens: a. in de stuurhut van het vliegtuig een ter zake bevoegd persoon aanwezig, die de controle heeft over de bedieningsorganen en de remmen;



- b. ervoor zorg dragen dat door de vliegtuigmotoren geen schade wordt veroorzaakt aan zaken en dat de veiligheid van personen niet in gevaar wordt gebracht.
3. Onverminderd het tweede lid geschiedt het in werking stellen van een vliegtuigmotor door middel van het met handkracht bewegen van de luchtschroef door personen die terzake geïnstrueerd zijn.
4. Indien het vliegtuig op een platform stilstaat is het verboden de vliegtuigmotor in werking te stellen of te hebben met een hoger toerental dan het stationaire toerental.
5. Het vierde lid geldt niet indien in het desbetreffende vlieghandboek een hoger toerental is voorgeschreven voor afkoeling van de vliegtuigmotor na de vlucht, dan wel het opwarmen van de vliegtuigmotor voor de vlucht.
6. Het is verboden in hangars vliegtuigmotoren of 'Auxiliary Power Units' (APU's) in bedrijf te stellen of te houden.
7. Het is verboden een vliegtuig met één of meer in werking zijnde motoren in beweging te zetten, indien daardoor letsel of schade kan worden berokkend aan personen of zaken of de veiligheid van personen daardoor in gevaar kan worden gebracht.
8. Wanneer bij of uit een vliegtuig een vloeistoflekkage, waaronder maar niet uitsluitend, een brandstof- en/of olielekkage, wordt geconstateerd, vindt het starten of opnieuw starten van de motoren niet eerder plaats, dan na overleg met de luchthavenautoriteit.
1. Proefdraaien van vliegtuigmotoren geschiedt slechts op daarvoor door de Exploitant Aangewezen plaatsen, met inachtneming van de voorwaarden en beperkingen, zoals deze zijn gesteld in de vigerende regeling proefdraaien.
2. De Exploitant kan het proefdraaien gedurende bepaalde uren of dagen verbieden en kan aan het proefdraaien nadere voorwaarden verbinden.
3. Het proefdraaien op een platform is verboden, behoudens tevoren verkregen toestemming van de luchthavenautoriteit.

Artikel 28 In- en uitstappen gedurende met een in werking gestelde motor

1. Het is verboden personen in of uit een luchtvaartuig met een in werking gestelde motor te laten stappen.
2. Het eerste lid geldt niet ten aanzien van meermotorige luchtvaartuigen, voor zover het betreft de motor of motoren aan de andere zijde van het luchtvaartuig dan waar het in- en uitstappen plaatsvindt, en deze personen bij het verlaten of het naderen van het vliegtuig de in werking zijnde motor of motoren niet hoeven te passeren.
3. De personen, zoals bedoeld in het tweede lid, die als passagier aangemerkt kunnen worden, dienen in deze situatie nog altijd tot aan de vliegtuigdeur en/of in omgekeerde richting vanaf de vliegtuigdeur, te worden begeleid als bedoeld in artikel 20 van dit Reglement.

Artikel 29 Luchtballon en Luchtschip

1. Het opstijgen van een vrije luchtballon of luchtschip is slechts toegestaan na voorafgaande schriftelijke toestemming van de Exploitant of de Safety Manager en vanaf het deel van het landingsterrein dat daartoe door de Exploitant is Aangewezen.



2. Bij het opstijgen van een vrije luchtballon of luchtschip dienen alle aanwijzingen gegeven door de luchtverkeersleiding of de Exploitant of namens deze de Safety Manager danwel de AAO, strikt te worden opgevolgd.

Artikel 30 Explosieven en gevaarlijke stoffen

1. Vliegtuigen met explosieven aan boord worden geparkeerd op de daartoe door de Exploitant Aangewezen plaatsen.

2. Van zich aan boord van een luchtvaartuig bevindende gevaarlijke stoffen wordt door de bezitter dan wel houder daarvan van te voren gedetailleerd melding gedaan aan de Exploitant of de grondafhandelingsdienst. Instructies van de Exploitant met betrekking tot gevaarlijke stoffen dienen strikt te worden opgevolgd.



Hoofdstuk VI - Brandstoffen en tanken

Artikel 31 Opslag brandstoffen

1. Het is, behoudens schriftelijke toestemming van de Exploitant, verboden: a. (vliegtuig)brandstoffen op het Luchtvaartterrein op te slaan op andere dan de daarvoor door de Exploitant Aangewezen opslagplaatsen; b. (vliegtuig)brandstoffen of andere gevaarlijke stoffen op te slaan of te vervoeren, zonder inachtneming van de wettelijke bepalingen terzake.
2. Het is, behoudens toestemming van de luchthavenautoriteit, verboden om brandgevaarlijke werkzaamheden te verrichten binnen een afstand van 20 meter van een vliegtuig of van een opslagplaats voor vliegtuig- en andere brandstoffen.

Artikel 32 Tanken

1. Alle direct met het tanken verband houdende werkzaamheden vinden plaats onder verantwoordelijkheid van de betrokken partijen (tankdienst, luchtvaartmaatschappij en/of afhandelaar).
2. De maatschappijen die het leveren, vervoeren en tanken van vliegtuigbrandstoffen verrichten, zien erop toe dat hun personeelsleden de bepalingen van dit Reglement stipt naleven.
3. Bij het tanken wordt elke handeling nagelaten die brand kan veroorzaken of het gevaar daarvoor kan vergroten.

Artikel 33 Voorbereidingen en handelingen gedurende het tanken

Het is verboden:

1. Met het tanken van vliegtuigen aan te vangen, indien het vliegtuig en de tankauto dan wel het tanksysteem niet elektrisch geleidend met elkaar verbonden zijn.
2. Tijdens het tanken van vliegtuigen: a. GPU's of ASU's onder de vleugel(s) of in de tankzone op te stellen; b. GPU's of ASU's te starten; c. GPU's of ASU's aan te sluiten of af te koppelen; d. een in bedrijf zijnde GPU of ASU bij te vullen met brandstof; e. APU's in werking te stellen, wanneer de uitlaat uitmondt in de tankzone, met dien verstande, dat in het geval dat een APU tijdens het tanken uitvalt, deze slechts dan weer mag worden opgestart, wanneer de brandstofstroom door de afsluiters tot stilstand is gebracht en er geen risico aanwezig is voor de ontsteking van brandstofdampen; f. voertuigen binnen de tankzone te doen of laten stilstaan anders dan wanneer deze direct bij het laden of lossen van het vliegtuig betrokken zijn; g. andere dan gasdichte lantaarns of schijnwerpers te gebruiken in de tankzone; h. flitslampjes of elektronenflitsers te gebruiken binnen de tankzone;
- i. Elektrische schakelaars of elektronische schakelaars die geen onderdeel zijn van het vliegtuig in een andere positie te zetten die niet noodzakelijk is voor het tanken, laden of lossen;
- j. Elektrische apparatuur of elektronische apparatuur van het vliegtuig te testen of te gebruiken, tenzij uit de onderhoud- en gebruiksdokumentatie van het vliegtuig blijkt dat dit is toegestaan; k. Binnen de tankzone brandgevaarlijke werkzaamheden te verrichten.

Artikel 34 Verboden bij het tanken

Het is verboden:

1. Tankwerkzaamheden te verrichten bij een vliegtuig met een in bedrijf zijnde motor.



2. Een tankauto onder de vleugel op te stellen of zodanig bij een vliegtuig op te stellen dat deze niet onder alle omstandigheden onbelemmerd vooruit naar een veilige zone kan wegrijden.
3. Een tankauto, afhandelingsmaterieel of voertuigen bij een vliegtuig op te stellen zodanig dat de vrije en directe toegang tot het vliegtuig voor de brandweer wordt geblokkeerd of belemmerd.
4. Afhandelingsmaterieel of voertuigen onder de vleugel(s) op te stellen of voor een tankauto te plaatsen, dat hierdoor wegrijden wordt belemmerd.
5. Een tankauto onbeheerd achter te laten anders dan op een daartoe Aangewezen parkeerplaats.
6. De aanwezige noodstopknoppen van een tank te blokkeren.
7. Vliegtuigen te tanken zolang onderdelen van het landingsgestel overmatig zijn verhit.
8. Enige handeling te verrichten, die brandgevaar kan vergroten of veroorzaken.
9. Vliegtuigbrandstoffen te vervoeren met voertuigen, waarop niet tenminste één brandblusapparaat voorzien van een bewijs van typekeuring en controle datum met voldoende capaciteit en geschikt voor de bestrijding van vloeistofbranden voor onmiddellijk gebruik gereed aanwezig is.
10. Te tanken op een ondeugdelijke ondergrond.
11. Te tanken voor zover geen maatregelen zijn getroffen ter vermindering van milieu verontreiniging.
12. Te tanken in hangars en binnen een straal van 15 meter vanaf hangars of andere gebouwen en voorwerpen die een vonk zouden kunnen veroorzaken.
13. Te tanken wanneer boven of in de onmiddellijke omgeving (< 5 km) van het Luchtvaartterrein de weersomstandigheden (zoals bliksem en onweer) daartoe aanleiding geven.

Artikel 35 Morsen van olie en brandstof

1. Het tanken geschiedt op een zodanige wijze dat geen brandstof wordt gemorst.
2. Van het lekken of morsen van olie of brandstof wordt onmiddellijk de Safety Manager of de AAO in kennis gesteld.
3. Gemorste olie en brandstof wordt onmiddellijk, in overleg met de luchthavenautoriteit, verwijderd.
4. Conform artikel 26 lid 8 van dit Reglement, vindt het starten of opnieuw starten van de motoren na het morsen van brandstof niet eerder plaats, dan na overleg met de luchthavenautoriteit.

Artikel 36 Tanken met (in- of uitstappende) passagiers aan boord

Het tanken van een vliegtuig met passagiers aan boord of terwijl er passagiers in- of uitstappen is niet toegestaan:

1. Zonder toestemming van de gezagvoerder en de Exploitant.
2. Indien het vliegtuig niet getankt wordt door middel van een gesloten systeem.
3. Over de vleugel van het vliegtuig heen.
4. Met kerosine Jet B, AVGAS of MOGAS.



5. Indien tussen het personeel aan boord van het vliegtuig en het grondpersoneel niet een communicatieverbinding is gemaakt.
6. Indien het gangpad in de cabine wordt geblokkeerd en niet minstens twee uitgangen zijn Aangewezen die aangesloten zijn op een passagierstrap of een passagiersbrug of met een glijgoot zijn uitgerust en in het laatste geval bij deze uitgangen gedurende het tanken geen gekwalificeerd personeel aanwezig is om indien noodzakelijk een directe evacuatie te kunnen initiëren.
7. Indien de Aangewezen (nood)uitgangen en vluchtroutes zich bevinden aan de zijde van het vliegtuig waar wordt getankt.
8. Indien de Aangewezen (nood)uitgangen en vluchtroutes op het platform worden geblokkeerd door de tankwagen, afhandelingsmaterieel of voertuigen.
9. Indien aan de passagiers niet is meegedeeld dat: a. er getankt zal gaan worden en zij op hun plaatsen moeten blijven zitten, tenzij zij in- of uitstappen; b. de veiligheidsriemen ontkoppeld moeten zijn. c. zij geen handelingen mogen verrichten, waarbij een vonk of open vuur ontstaat of zou kunnen ontstaan.
10. Indien tijdens het tanken in het vliegtuig de (nood-) uitgang en verboden te roken verlichting niet is ontstoken.
11. Indien de voor het tanken verantwoordelijke persoon niet op de hoogte is van het feit dat er passagiers aan boord zijn of in- of uitstappen.

Artikel 37 Brandstof pompen

Het is verboden brandstof uit een vliegtuig te pompen wanneer er passagiers aan boord zijn of in- of uitstappen.

Artikel 38 Tanken hefschroefvliegtuigen

Het is verboden hefschroefvliegtuigen te tanken:

1. Met passagiers aan boord.
2. Met draaiende rotors.
3. Met draaiende motor(en), behoudens verkregen toestemming door de luchthavenautoriteit.

Artikel 39 Hydrantdispensers

N.v.t.



Hoofdstuk VII - Bepalingen met betrekking tot het Luchtvaartterreinverkeer

Artikel 40 Circuit- en oefenvluchten

1. Het uitvoeren van circuit- en oefenvluchten kan, in afwijking van het aanwijzingsbesluit of luchthavenbesluit, door de Exploitant worden beperkt tot bepaalde delen van de dag of tot bepaalde dagen van de week.

2. n.v.t.

Artikel 41 Reclamesleepvluchten

n.v.t.

Artikel 42 Microlight Aircrafts (MLA)

n.v.t

Artikel 43 Overige bepalingen

n.v.t.



Hoofdstuk VIII - Slotbepalingen

Artikel 44 Aansprakelijkheid

1. De Exploitant is uitsluitend aansprakelijk voor directe schade en/of persoonlijk letsel ontstaan op het Luchtvaartterrein als gevolg van opzet en/of grove schuld aan de zijde van de Exploitant.
2. De Exploitant aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid voor directe of indirecte schade, ontstaan doordat infrastructuur, landingshulpmiddelen, accommodatie, luchtvaartuigen en/of afhandelingsfaciliteiten, geheel of gedeeltelijk, niet ter beschikking kunnen worden gesteld. De Exploitant aanvaardt evenmin aansprakelijkheid voor direct of indirecte schade, ontstaan doordat het Luchtvaartterrein niet of niet tijdig bereikt kan worden.
3. Voor schade toegebracht aan het Luchtvaartterrein en/of de Exploitant is degene door wiens handelen of nalaten, inclusief dat van eigen personeel of derden waarvoor men verantwoordelijk is, de schade veroorzaakt is, volledig aansprakelijk jegens de Exploitant. Onder indirecte schade wordt ondermeer verstaan gederfde winst, stagnatieschade, evenals de kosten van administratiefrechtelijke- en strafrechtelijke boetes en maatregelen.
4. De exploitant is te allen tijde bevoegd wijzigingen aan te brengen in de inrichting van en de voorzieningen binnen het aangewezen Luchtvaartterrein en de aangewezen Security Area's, waaronder in ieder geval begrepen maar niet beperkt tot wijzigingen aan, de infrastructuur, gebouwen en banen en andere voorzieningen. De exploitant zal tijdig informatie verstrekken over deze (voornemens tot) wijzigingen dan wel indien de wijzigingen daartoe aanleiding geven, overleg plegen met de gebruikers ervan. De exploitant is nimmer gehouden tot enige schadevergoeding in verband met dergelijke wijzigingen, behoudens opzet of grove nalatigheid.

Artikel 45 Privacy en Geheimhouding

Het is verboden aan een ieder, die zich op het Luchtvaartterrein bevindt, wetenschap over de aanwezigheid op het Luchtvaartterrein van personen, die algemene bekendheid genieten, zoals onder meer leden van het Koninklijk Huis, regeringsleiders, ministers en bekende Nederlanders of personen van niet-Nederlandse nationaliteit, in de openbaarheid te brengen, zowel indien deze wetenschap is verkregen voor de aanwezigheid van een dergelijke persoon op het Luchtvaartterrein als indien de wetenschap is verkregen tijdens en/of na de aanwezigheid van een dergelijke persoon op het Luchtvaartterrein. Het is tevens verboden zonder schriftelijke toestemming van de Exploitant foto-, video- en/of filmopnamen te maken van een dergelijk persoon.

Artikel 46 Wijzigingen

De Exploitant behoudt zich het recht voor dit Reglement te allen tijde te wijzigen; het vigerende Reglement is te verkrijgen bij de Exploitant en wordt gepubliceerd op de website van de Exploitant: www.maa.nl en opgenomen in het bedrijfshandboek.

Vaststelling

Aldus vastgesteld te Maastricht Aachen Airport.

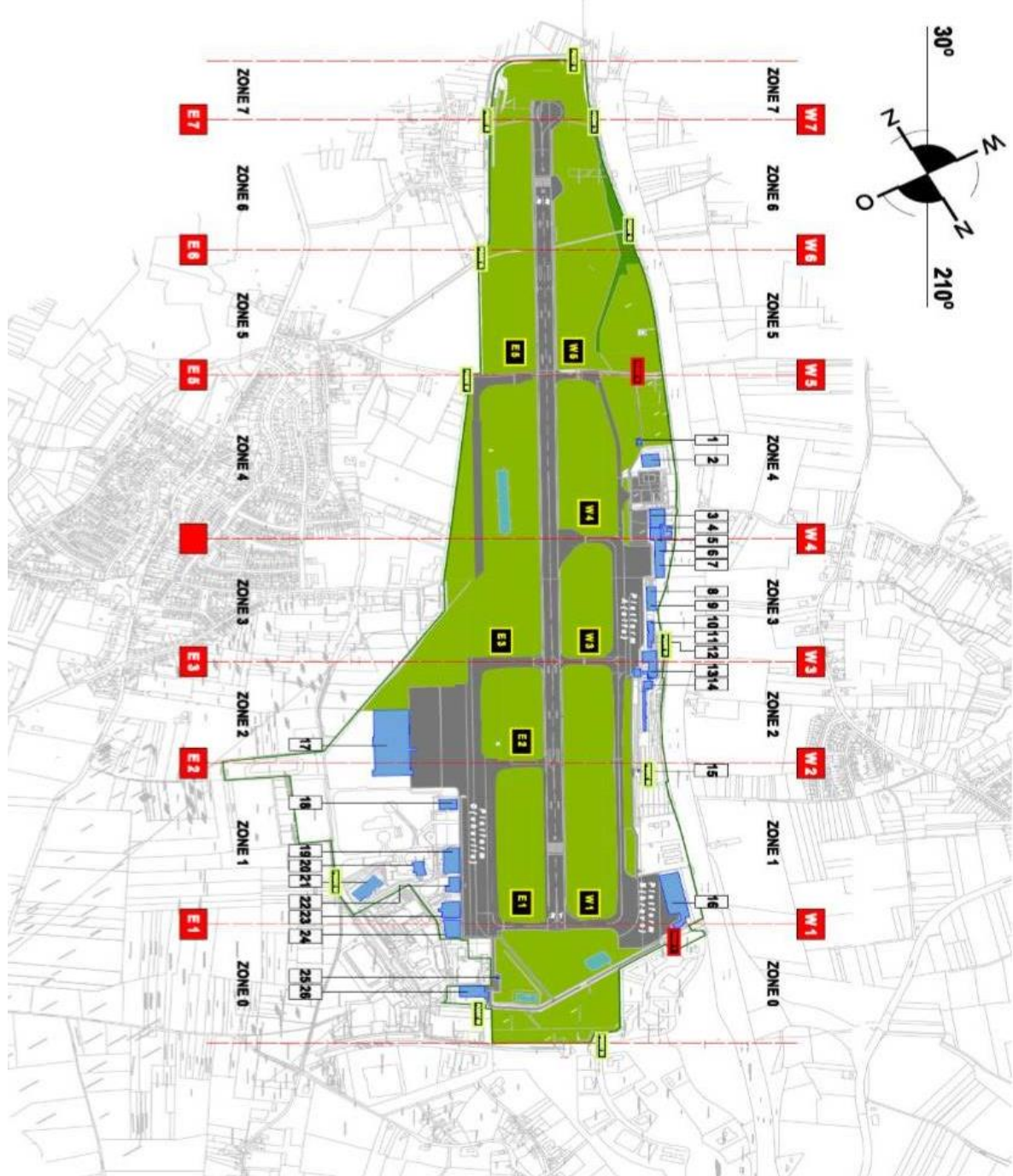
1 oktober 2016

De directie van Maastricht Aachen Airport B.V.

Dhr. W. Dohmen



Bijlage I: Kaart aangewezen luchtvaartterrein Maastricht



- | | |
|----|---------------------------------|
| 1 | Traficestation 2 |
| 2 | Meter/voelloods |
| 3 | SAWCO |
| 4 | Enter Force |
| 5 | QAR |
| 6 | Leuvenberg Opleidingen |
| 7 | QAR |
| 8 | Hangaar 3 |
| 9 | Technische Dienst |
| 10 | Brandweer en Opslagloods |
| 11 | Luchtverkeersleiding |
| 12 | Verkeersrotoren en Haven dienst |
| 13 | Passagiers Terminal |
| 14 | Tuip Inn |
| 15 | Reinwater halder |
| 16 | Vrachtagebouw Noord en Kantoor |
| 17 | Cargo loods (in aanleg) |
| 18 | Aviation House |
| 19 | SAWCO Aircraft Maintenance |
| 20 | Stelle Aviation |
| 21 | simulatorgebouw |
| 22 | gebouw 03 |
| 23 | Maas |
| 24 | Air services Limburg |
| 25 | Traficstation 1 |
| 26 | Overlegloods |

- Legende**
- E6 Internationale
 - E7 Detailniveau Poort
 - W7 Detailniveau Poort
 - E6 Detailniveau Poort
 - W6 Detailniveau Poort
 - E5 Detailniveau Poort
 - W5 Detailniveau Poort
 - E4 Detailniveau Poort
 - W4 Detailniveau Poort
 - E3 Detailniveau Poort
 - W3 Detailniveau Poort
 - E2 Detailniveau Poort
 - W2 Detailniveau Poort
 - E1 Detailniveau Poort
 - W1 Detailniveau Poort
 - E6 Detailniveau Poort
 - W6 Detailniveau Poort
 - E5 Detailniveau Poort
 - W5 Detailniveau Poort
 - E4 Detailniveau Poort
 - W4 Detailniveau Poort
 - E3 Detailniveau Poort
 - W3 Detailniveau Poort
 - E2 Detailniveau Poort
 - W2 Detailniveau Poort
 - E1 Detailniveau Poort
 - W1 Detailniveau Poort
 - E6 Detailniveau Poort
 - W6 Detailniveau Poort
 - E5 Detailniveau Poort
 - W5 Detailniveau Poort
 - E4 Detailniveau Poort
 - W4 Detailniveau Poort
 - E3 Detailniveau Poort
 - W3 Detailniveau Poort
 - E2 Detailniveau Poort
 - W2 Detailniveau Poort
 - E1 Detailniveau Poort
 - W1 Detailniveau Poort
 - E6 Detailniveau Poort
 - W6 Detailniveau Poort
 - E5 Detailniveau Poort
 - W5 Detailniveau Poort
 - E4 Detailniveau Poort
 - W4 Detailniveau Poort
 - E3 Detailniveau Poort
 - W3 Detailniveau Poort
 - E2 Detailniveau Poort
 - W2 Detailniveau Poort
 - E1 Detailniveau Poort
 - W1 Detailniveau Poort
 - E6 Detailniveau Poort
 - W6 Detailniveau Poort
 - E5 Detailniveau Poort
 - W5 Detailniveau Poort
 - E4 Detailniveau Poort
 - W4 Detailniveau Poort
 - E3 Detailniveau Poort
 - W3 Detailniveau Poort
 - E2 Detailniveau Poort
 - W2 Detailniveau Poort
 - E1 Detailniveau Poort
 - W1 Detailniveau Poort