

Avinor AS  
Postboks 150  
  
2061 GARDERMOEN

**Saksbehandler:** Aleksander Gumdal  
**Telefon direkte:** +4798261838  
**Vår dato:** 01.02.2024  
**Vår referanse:** 24/03484-3

**Deres dato:**

**Deres referanse:**

## Mottaker

Avinor AS, organisasjonsnummer 985198292  
Svalbard Lufthavn AS, organisasjonsnummer 916851227  
Lufthavndrift AS, organisasjonsnummer 997689550  
Sandefjord lufthavn AS, organisasjonsnummer 928956997  
Forsvaret, organisasjonsnummer 986105174

## Brann- og redning - kompetansekrav

Luftfartstilsynet utreder forståelsen av forordning (EU) 139/2014 mht. kompetansekrav

### Bakgrunn

Før forordning (EU) 139/2014 ble innført, var det i den norske forskriften BSL E 4-4 krav til at det skulle være røykdykkertjeneste på lufthavner med Kategori 5 og oppover. Da (EU) 139/2014 ble innført, var det uklart om dette kravet ble videreført, siden betegnelsen røykdykker er et særnorsk begrep.

ADR.OPS.B.010 er en såkalt rettslig standard, og må derfor forstås i lys av utviklingen i synet på hva som er god fagstandard. Nå har 139/2014 vært innført i noen år, og det har tilkommet oppdateringer samt at regelverket har vært gjennom en modningsprosess. Både hos lufthavnoperatører, men også hos luftfartsmyndigheter.

Luftfartstilsynet ser derfor på spørsmålet om kompetanse i brann- og redningstjenesten på nytt. Luftfartstilsynets er av den oppfatningen at forordningen stiller krav til at brann- og redningspersonell skal ha kompetanse til å ta seg inn i røykfyllt miljø med høy temperatur. Vi presiserer at dette dreier seg om en tolkning av forordningen isolert, og at vi ikke legger til grunn DSB sitt begrep røykdykkertjeneste og veiledning om røyk- og kjemikaliedykking for

forståelsen. Vi presiserer også at spørsmålet er hva som er riktig kompetansenivå for brann- og redningspersonell, og at bemanningsnivået derfor ikke er tema i denne omgang.

### Luftfartstilsynets vurdering

Etter at flere europeiske land har gitt tilbakemelding til EASA, om utfordringene rundt å tolke regelverket, kom EASA med en klargjøring. Regelverket som omhandler Brann- og redning, hadde blitt innført i siste liten, dermed ble det i 2023 opprettet en EASA expert group - Rescue- and firefighting services Task Force, som skulle utarbeide veiledning til regelverket. Gjennom denne arbeidsgruppen kommer det tydelig frem at for å kunne oppfylle formålet med regelverket, må brann- og redningspersonellet på lufthavner inneha kompetanse til å kunne gå inn i luftfartøy som er fylt av røyk.

«all responding rescue and firefighting personnel are provided with protective clothing and respiratory equipment to enable them to perform their duties in an effective manner».

«The principal objective of rescue and firefighting services is to save lives in the event of an aircraft accident or incident occurring at, or in the immediate surroundings of, the aerodrome. The rescue and firefighting service is provided to create and maintain survivable conditions, to provide egress routes for occupants, and to initiate the rescue of those occupants unable to make their escape without direct aid».

Dette utdypes ytterligere i ICAO Doc 9137, formålet til brann- og redningstjenesten er å:

- Gjenopprette overlevbare forhold
- Berge personer som sitter fast eller ikke klarer å evakuere seg selv

I tillegg ble det gjort oppdateringer av regelverket (EU) 139/2014, hvor det ble lagt inn medisinske vurderinger, for å sikre at personellet innehar den fysiske og mentale evnen til å gjennomføre redning under krevende forhold. Herunder tilegne seg den kompetansen knyttet til arbeid i et røykfyllt miljø med høy temperatur:

#### **“7. Medical assessment**

*(a) The objective of a medical assessment is to assess the physical and mental ability of the rescue and firefighting personnel to:*

*(1) undergo the training which is necessary to acquire and maintain competence in the execution of their tasks related to rescue and firefighting, such as working in a hightemperature environment, using protective breathing equipment in a simulated smokefilled environment, assisting trapped or injured passengers to escape the aircraft, etc”.*

I tillegg har Luftfartstilsynet observert hendelser i Norge som setter «just culture» på agendaen også innen luftfarten. Spørsmålet om system og personlig ansvar har vært tema både i den såkalte Helge Ingstad-saken. Piloter på SAR Queen har også uttrykt bekymring for at det skulle oppstå en hendelse hvis de lander på et helikopterdekk som har dispensasjon fra regelverket.

Dette er en problemstilling som Luftfartstilsynet ønsker å unngå med brann- og redningspersonellet i Norge. Avgjørelsene for å gå inn i et luftfartøy fylt av røyk, skal ikke avgjøres med bakgrunn i samvittighet eller frykten for konsekvenser om noe uforutsett skulle skjer. Dette kompetansekravet skal være avklart i forkant av at en hendelse oppstår.

**Avsluttende kommentar**

Luftfartstilsynet påpeker at dette ikke er en ordinær regelverkshøring. Tolkning av regelverket er Luftfartstilsynets oppgave som ansvarlig myndighet. I neste omgang vil Luftfartstilsynet legge denne forståelsen til grunn for vår tilsynspraksis.

Vi ønsker med denne høringen å undersøke hvordan ADR.OPS.B.010 forstås og praktiseres mer prinsipielt, og å invitere til å komme med innspill som vi bør ta med i tolkningen av regelverket.

**Frist for høringsinnspill 1. mars 2024.**

Med vennlig hilsen

Henning R. Tennes  
Seksjonssjef  
Flyplass-flysikring

Aleksander Gumdal  
Flyplassinspektør

*Dokumentet er elektronisk godkjent og krever derfor ikke signatur.*