



Avinors brann- og redningstjeneste harmoniseres med nytt EU regelverk

Hva blir konsekvensene for brann- og redningstjenesten i forbindelse med overgang til nytt EU-regelverk?

- GAP analyse gjennomført i 2012/13 for å indentifisere lempninger/sterkere krav en dagens BSL og håndbøker
 - Arbeidsgruppe ble nedsatt for å beskrive lempningene, gjøre vurderinger og komme med anbefaling til SG-gruppen for lufthavnsertifiseringsprosjektet

Funn fra GAP-analysen:

Konsekvenser for brann- og redningstjenesten (1/2)

- Antall utrykningskjøretøy i kategori 5
 - EU setter krav til 1 kjøretøy i forhold til dagens krav som er 2. Det betyr en lempning på antall kjøretøy i kategori 5
- Utrykningstid
 - Operativ målsetning er å påbegynne slukkingen innen 120 sek, men kravet til maksimumstid fra alarm til slukking er påbegynt er 180 sek
 - Dette innebærer en lemping i forhold til dagens krav på 120 sek
- Grid-kart
 - Kravet til grid- kart er at det skal dekke 8 km fra senter av flyplassen
 - Vi tilfredsstilte derfor ikke kravet
 - Avinor har besluttet å innfri kravet, men å nytte kart med lengde og breddegrad
- Slukkemidler
 - Kartlegging er gjennomført på alle lufthavner
 - Står igjen med at noen lufthavner ikke har «reservekapasitet» på vann
- Opplæring av personell
 - Ca. 330 kursdeltakere årlig mot dagens ca. 110 grunnet krav til hyppigere øvelser

Funn fra GAP-analysen:

Konsekvenser for brann- og redningstjenesten (2/2)

Personell (røykdykkertjeneste og medisinsk standard)

- EU setter krav til at alt personell innen brann- og redningstjenesten skal ha tilgang til personlig verneutstyr (pustevernutstyr)
- Kompetanse relatert til dette og krav til fysisk/medisinsk skikkethet, men går ikke i detalj med hensyn til hvordan dette skal gjennomføres
- Dagens krav til brann- og redningstjeneste er gitt i BSL E 4-4 med veiledende materiale. I veiledningen til BSL E 4-4 settes det krav om å kunne utføre «røykdykkertjeneste» for lufthavner i kategori 5 og høyere.
- Røykdykkertjeneste er en særnorsk definisjon, dette kravet til lufthavnoperatøren forsvinner ut med BSL E 4 – 4 når forskrift fra EU trer i kraft
- Det nye EU regelverket skal etablere harmoniserte standarder, men setter ikke nasjonale særbestemmelser til side innen områder som for eksempel berører helse, miljø, sikkerhet og arbeidsmiljø

Bakgrunn og formål for prosjektet «Avinors brann- og redningstjeneste harmoniseres med nytt EU-regelverk»

- Nye EU krav til brann- og redningstjenesten (røykdykkertjeneste) har tidligere vært diskutert i KL, den gang som en del av lufthavnsertifiseringsprosjektet.
- GAP analyse gjennomført av lufthavnsertifiseringsprosjektet viser at det avvik mellom EU krav og BSL E 4-4
- KL vedtok 18.3.2014 at saken skulle tas opp igjen når regelverket er nasjonalt godkjent
- Vi venter på at EU regelverket blir formalisert i det nasjonale regelverket (rett rundt hjørnet)
- KL vedtok 11.11.2014 at prosjektet igangsettes for å harmonisere Avinors brann- og redningstjeneste til nytt og godkjent EU regelverk

KL-vedtak 11.november 2014

«KL vedtar å etablere prosjektet «Avinors brann- og redningstjeneste harmoniseres med nytt EU-regelverk» i tråd med nevnte målsetninger, avgrensninger og rammebetingelser i KL-saken 11.11.2014. De nødvendige økonomiske rammene for prosjektet stilles til disposisjon ved prosjektoppstart. Standard ut over EU-kravene skal kun gjelde som kjøpt tjeneste. KL er opptatt av at de tillitsvalgte involveres»

Prosjekt mål

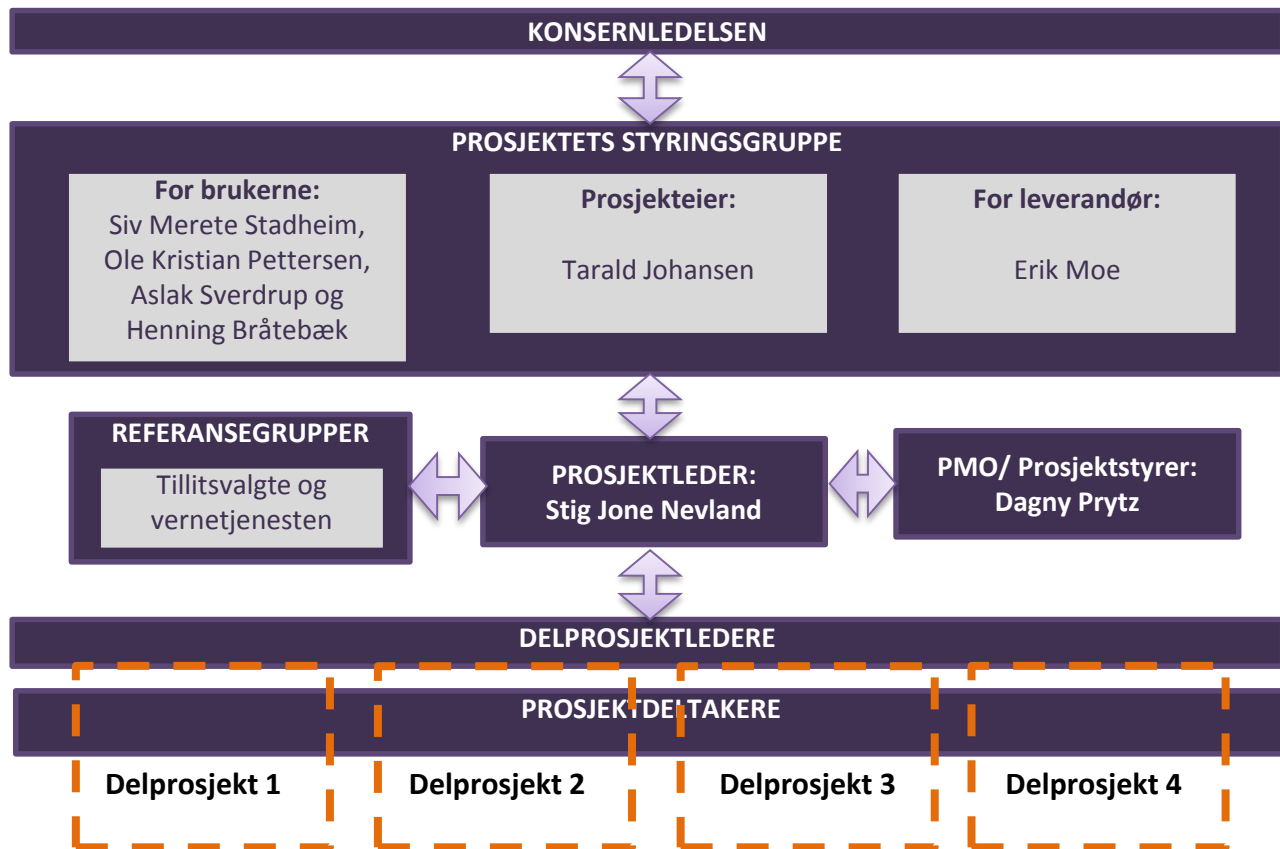
- **Prosjektutløsende behov:**
Nye EU krav gjør at Avinor må gjennomgå og dokumentere at BR-tjenesten drives i tråd med de nye kravene
- **Prosjekt mål (resultatmål):**
Prosjektet skal vurdere og beskrive hvordan Avinor skal harmonisere sin BR-tjeneste slik at denne tilfredsstiller nye krav. Tar utgangspunkt i arbeider som er gjort i lufthavnsertifiseringsprosjektet
- **Effektmål:**
Leveransen skal benyttes av Avinors lufthavner for tilpasning og dimensjonering av deres brann- og redningstjeneste. Lufthavnsdirektør/-sjef er ansvarlig for implementering
- **Gjennomføring:**
Prosjektet etableres og styres av OFT. Prosjektet involverer viktige interessenter underveis, og rapporterer fortløpende til prosjekteier. Beslutningsunderlag overleveres KL senest 1. juni 2015.

Organisering

4 delprosjekter:

- 1) Lovkrav og forskrifter
- 2) Utstyr og treningsplan
- 3) Konsekvens-regimet og helsetester
- 4) Utarbeidelse av mal for konsekvens-/risikoanalyser

Tillitsvalgte, verneombud og operative er i stor grad involvert i alle delprosjekter



Fremdriftsplan

Dato															
Måned	November		Desember		Januar		Februar		Mars		April		Mai		
FASE	Initieringsfase		Gjennomføringsfase										Avslutningsfase		
Delprosjekter			DP1: Lovkrav og forskrifter												
					DP2: Utstyr og treningsplan										
					DP3: Konsekvensregimet og helsetester										
									P4: Utarbeidelse av mal for konsekvens-/risikoanalyser						

Leveranse DP1 «Lovkrav og forskrifter»

- DP1 oversendte leveranse om ulike alternativer for gjennomføring av BR-tjenesten til prosjektstyret ved utgangen av januar 2015:
 - **Alternativ 1** skisserer en løsning hvor Avinor opprettholder dagens dimensjonering av brann- og redningstjenesten og dermed viderefører dagens gjeldende forskrift (BSL E 4-4).
 - **Alternativ 2** er en løsning hvor Avinor utarbeider sin egen veiledning for BR-tjenesten som vil sikre at alle fly som lander på den enkelte av Avinors lufthavner vil få lik leveranse av beredskap.
 - **Alternativ 3** er en løsning tilsvarende alternativ 2, men det forutsettes her at det ikke skal gjøres innsats i et fly som er røykfyllt eller har vært røykfyllt pga. forurenset atmosfære.
- Prosjektstyret (10.2.2015) mener dokumentet er faglig godt, men ønsker en juridisk vurdering av om EU-kravene tilfredsstilles i alternativ 3 eller ikke

Hvor står vi nå?

- 2 parallelle prosesser

Avinors BR-tjeneste harmoniseres med nytt EU-regelverk

Delprosjekt 2, 3 og 4 fortsetter som planlagt, men utreder for både alternativ 2 og 3 fra DP 1:

- Alt 2: Veiledning hvor Avinors BR-ansatte kan entre røykfylt flykropp
- Alt 3: Veiledning hvor Avinors BR-ansatte ikke entrer røykfylt flykropp

Sentrale problemstillinger

- Juridisk tolkning av EU-regelverket:
Krav / ikke krav til at Avinors BR-ansatte bør inntre i røykfylt flykropp?
- Samfunnsoppgaven (alt. 3)
- Dialog med Luftfartstilsynet
(bør Avinor entre røykfylt flykropp?)
- Slukkeavtaler
(bindende «røykdykker-leveranse»)
- Dialog med Arbeidstilsynet
(ansattes sikkerhet)