

Helikopterlandingsplasser definert som «stor» og dimensjonering av brann- og redningstjeneste samt krav til slokkeutstyr.

FOR-2006-05-12-545 - forskrift om brann- og redningstjeneste, BSL E 4-4

Dato: 24.02.21

Dette notatet er utarbeidet for å klargjøre hvordan brann- og redningstjenesten skal dimensjoneres på helikopterplasser som er godkjent med utforming iht. FOR-2004-04-16-629 - Forskrift om utforming av små helikopterplasser, BSL E 3-6.

Notatet er utarbeidet av arbeidsgruppe bestående av følgende:

- Per Ivar Østensen – Flyplass og flysikring, Luftfartstilsynet (referent)
- Helene Agersborg-Hansen, Flyplass og flysikring, Luftfartstilsynet
- Aleksander Gumdal, Flyplass og flysikring, Luftfartstilsynet
- Karl Erik Skjong – Direktorat, Luftfartstilsynet

1. Bakgrunn

Forskrift om brann- og redningstjeneste (FOR-2006-05-12-545, publisert som BSL E 4-4) regulerer brann- og redningstjeneste ved flyplasser og helikopterplasser som skal inneha nasjonal teknisk- og operativ godkjenning.

Forskriften, fra 2006, er på en del områder ikke omforent med internasjonale standarder og anbefalte praksiser bl.a. ICAO Annex 14 vol II – Heliports.

Luftfartstilsynet vil ved ledig kapasitet gjennomføre en regelverksprosess som tar for seg forskriftene om helikopterlandingsplasser ved ledig kapasitet. En målsetning for regelverksprosjektet vil være en større grad av samsvar med internasjonalt regelverk. Dette arbeidet er ikke startet og av hensyn til allerede pågående regelverksprosesser vil dette nødvendigvis måtte ta noe tid. I mellomtiden ønsker Luftfartstilsynet å gjøre noen prinsipielle avklaringer som vil være veiledende for markedet.

Gjennom dette notatet ønsker Luftfartstilsynet å synliggjøre og samtidig presisere vårt standpunkt i forhold til når en helikopterplass må regnes som «stor», og hvilke konsekvenser dette har for dimensjonering av brann- og redningstjenesten og enkelte andre forhold.

2. Prinsipielt om skillet mellom «liten» og «stor» helikopterplass

Begrepene «liten» og «stor» helikopterplass» forekommer i ulike forskrifter i BSL E 3- og 4-serien.

I forskriftene om utforming av helikopterplasser knytter skillet mellom liten og stor helikopterplass seg til typen operasjoner på helikopterplassen. Etter forskrift 16. april 2004 nr. 629 om utforming av små helikopterplasser (publisert som BSL E 3-6) har små helikopterplasser VFR-trafikk, og settings- og løfteområde sentrisk på landings- og startområde, jf. § 6. Størrelsen på det dimensjonerende helikopteret har her ikke betydning for om en helikopterplass skal anses som stor eller liten.

Forskrift 12. mai 2006 nr. 545 om brann- og redningstjeneste (BSL E 4-4) retter seg mot brann- og redningstjenesten ved alle typer landingsplasser. Skillet mellom små og store helikopterplasser knytter seg her til setekapasiteten i dimensjonerende helikopter, jf. forskriftens § 3.

Av dette fremgår det et viktig utgangspunkt for tolkningen: Forståelsen av liten eller stor helikopterplass må forstås i lys av konteksten uttrykket forekommer i, det vil si hvilken forskrift det er tale om. En helikopterplass kan f.eks. være liten i relasjon til utformingsregelverket, men stor i relasjon til regelverket om brann- og redning.

Avgjørende blir en konkret vurdering av den enkelte bestemmelsen og den enkelte forskriften.

3. Om forståelsen av «stor helikopterplass» i BSL E 4-4

3.1. Prinsipielt om forståelsen av forskriften

I BSL E 4-4 er stor helikopterplass definert som «en helikopterplass som skal godkjennes for helikopter som er godkjent for 10 eller flere passasjer seter», jf. forskriftens § 3. Et viktig spørsmål er da om det er fartøyets maksimale setekapasitet i henhold til sertifiseringen av fartøystypen, eller operatørens konkrete innredning av sitt helikopter som er avgjørende for skillet mellom liten og stor landingsplass. Skillet er avgjørende for kravene til brann- og redningstjeneste og utstyr ved helikopterplassen.

Forskriftens formål er etter § 1 første ledd «å redde menneskeliv og begrense de materielle skadene ved et luftfartsuhell på eller i nærheten av en flyplass». I § 1 andre ledd presiseres det videre at presiseres det at formålet skal oppnås gjennom en «brann- og redningstjeneste som er dimensjonert etter den trafikk som flyplassoperatøren vil tillate».

Formålet tilsier for det første at det ikke bare skal tas hensyn til besetning og antall passasjerer om bord, men også hvilken fare fartøyet utgjør for omgivelsene hvis det begynner å brenne. Forskriften krever at det tas hensyn til «trafikken», som også peker på fartøyet og typen operasjoner heller enn den konkrete innretningen. Ettersom fartøyets setekapasitet i henhold til sertifiseringen av fartøystypen gir en bedre indikasjon på størrelsen på helikopteret, er det etter Luftfartstilsynets syn om typesertifiseringen åpner for 10 eller flere passasjer seters som er avgjørende for hva helikopteret er «godkjent», jf. § 3.

En slik sikkerhetsargumentasjon ser etter Luftfartstilsynets syn ut til å være avgjørende også i den internasjonale reguleringen av brann- og redningstjenesten. FNs flysikkerhetsbyrå ICAO har utarbeidet standarder som, ved siden av å legge til grunn for en stor del av regional og nasjonal sikkerhetslovgivning, er internasjonalt regnet som flysikkerhetsmessig gode standarder. I ICAO Anneks 14 vol. II om helikopterplasser, kapittel 6 Tabell 6-1 er lengden (og bredden) av fartøyet det avgjørende for brann- og redningskategoriseringen. Antall passasjer seter om bord er i ICAOs standarder ikke av betydning. ICAO legger altså størrelsen på aktuelt helikopter som skal trafikkere en helikopterlandingsplass til grunn for hvordan brann- og redningstjenesten skal dimensjoneres.

På denne bakgrunn finner Luftfartstilsynet at det er helikoptertypens kapasitet, ikke i hvilken grad operatøren bruker denne setekapasiteten, som er avgjørende for om det er tale om en stor helikopterplass. Hvis helikoptertypen er godkjent for 10 eller flere passasjer seter, er det tale om en stor helikopterplass i relasjon til BSL E 4-4.

3.2. Konsekvenser av tolkningen for viktige helikoptertyper

Luftfartstilsynet har fått opplyst AW101 opereres her til lands med bare 6 seter for besetningen, men helikoptertypen er godkjent for opptil 25 passasjerer. Siden sertifiseringen av helikoptertypen er avgjørende, utløser landing med AW101 da krav om brann- og redningstjeneste for en stor helikopterplass.

Det samme gjelder for helikoptertypen AW139 som har maksimal setekapasitet opptil 15 passasjerer.

4. Nærmere om kravene til brann- og redningstjeneste ved store helikopterplasser

4.1. Alminnelige krav til dimensjonering, slukkemidler og responstid ved store helikopterplasser

I BSL E 4-4 § 8 fjerde ledd heter det at for «store helikopterplasser» skal dimensjoneres en brann- og redningstjenesten i samsvar med en spesifikk brann- og redningskategori.

Tabell 2 til § 8 viser oversikt over brann- og redningskategorier basert på helikoptertypens totale lengde inklusive rotorere (D-verdi). Forsvarets redningshelikopter AW101 og Norsk Luftambulanses helikopter AW139 har D-verdi mellom 15-24 meter og er iht. BSL E 4-4 § 8 Tabell 2 definert i brann- og redningskategori H2.

Helikopterplasser som skal kunne håndtere disse helikoptrene skal dermed dimensjonere slukkeutstyr iht. BSL E 4-4 § 10 om Slukkemidler. Forskriftens § 10 (1) stiller krav om både primær- (skum) og sekundærslokkemidler (pulver). Forskriftens § 10 Tabell 5 angir minimum mengde slukkemidler for de enkelte brann- og redningskategorier.

Luftfartstilsynet ønsker også å presisere forskriftens § 11 andre ledd hvorpå det stilles krav til innsatstid for helikopterplasser:

(2) Innsatstiden på en stor helikopterplass, under normale værforhold og slik at det kan påføres slukkemidler med minst 50% av tømmekapasiteten i henhold til tabell 5, skal ikke overstige 120 sekunder. Innsatstiden til resten av slukkemidlene skal sikre kontinuerlig påføring av slukkemidler og skal ikke være mer enn 60 sekunder etter at slokkingen startet.

BSL E 4-4 beskriver i veiledning del 2 pkt. 7.2 en akseptabel minstestandard for helikopterplasser som ikke defineres som «stor helikopterplass» i forskriften. Dette er en minstestandard som er beregnet for helikopterplasser som er godkjent for trafikk med mindre helikoptertyper (færre en 10 passasjer seter).

Slik minstestandard er ikke beskrevet i internasjonale standarder, men en særnorsk regel. Veiledningen er retningsgivende, og angir minimum mengde slukkemiddel for innledende slokking av drivstoffbrann i aktuelle helikopter.

4.2. Særskilt om eleverte helikopterplasser

Som nevnt skilles det både i BSL E 3-6 om utforming av små helikopterplasser og i BSL E 4-4 om brann- og redningstjeneste skiller mellom store- og små helikopterplasser. Det skilles ikke mellom landingsplasser på bakkenivå og eleverte helikopterplasser (helikopterplasser som er hevet over bakkenivå).

Luftfartstilsynet ønsker derfor å presisere hvilke krav som legges til grunn for eleverte helikopterplasser.

Eleverte helikopterplasser kan ikke på samme måte nås av bakkebaserte slokkingsmidler, og en eventuell brann vil utgjøre en særlig fare for bygget. Det må derfor stilles særlige krav til brann- og redningstjenesten på slike plasser.

5. Krav om risikovurderinger før anlegg og i drift av en helikopterplass

BSL E 4-4 inneholder ikke i seg selv noe krav til risikovurderinger. Krav om risikoanalyse finnes i av forskrift 27. juni 2003 nr. 935 om bakketjeneste ved flyplasser (publisert som BSL E 4-1).

BSL E 4-1 gjelder i utgangspunktet alle landingsplasser som skal ha godkjenning, se § 2. Selv om enkelte av bestemmelsene i forskriften bare gjelder enkelte typer landingsplasser, kan Luftfartstilsynet i samsvar med andre ledd bestemme at kravene skal gjelde der det er behov for det av hensyn til flysikkerheten.

Forskriftens § 5 andre ledd pkt. b) beskriver at det skal være etablert system for risikoovervåking og risikoanalyse. Systemet skal bl.a. ivareta forhold og mangler som innebærer risiko for ulykker.

Luftfartstilsynet vil i samsvar med BSL E 4-1 § 2 andre ledd normalt kreve at alle som skal anlegge og drifte en helikopterlandingsplass må gjøre en risikovurdering for å identifisere forhold som kan føre til uønskede hendelser, og eventuelle konsekvenser av en hendelse. BSL E 4-4 gir minimumskrav til slokkeutstyr og slokkemengde, og en risikovurdering er derfor et nødvendig supplement til forskriftens krav.

En risikoanalyse er spesielt viktig der det skal etableres en helikopterlandingsplass på bygning/sykehus.

24.02.2021
Per Ivar Østensen
(ref.)