

Avinor Leknes lufthavn  
Postboks 150  
2061 GARDERMOEN

Saksbehandler: Hege Rasmussen  
e-post: [fmnohra@fylkesmannen.no](mailto:fmnohra@fylkesmannen.no)  
Tlf: 75 53 15 56  
Vår ref: 2005/74  
Deres ref:  
Vår dato: 27.11.2013  
Deres dato:  
Arkivkode: 461.3

## Rapport fra tilsyn ved Leknes lufthavn – pålegg om redegjørelse og vedtak om gebyr

Vi viser til tilsyn gjennomført ved Leknes lufthavn 21.11.2013.

### VEDTAK

*Med medhold i lov av 13. mars 1981 om vern mot forurensninger og om avfall (forurensningsloven) § 49 bes Avinor AS om å redegjøre skriftlig til Fylkesmannen for de tiltak som er gjennomført for å rette opp registrerte avvik **innen 17. januar 2014**. Hvis ikke avvikene da er rettet opp, må redegjørelsen inneholde en tidfestet, forpliktende plan for hvordan disse skal rettes opp.*

*Dersom Fylkesmannen ikke har mottatt tilbakemelding innen fristen kan det bli aktuelt å ilegge tvangsmulkt. Et vedtak om tvangsmulkt vil fattes med hjemmel i forurensningsloven § 73.*

*Med medhold i forskrift om begrensning av forurensning (forurensningsforskriften) § 39-6 vil det kreves inn gebyr for kontrollen på kr 4 500,-.*

Under tilsynet ble følgende avvik påvist:

**Avvik 1** Rammen for tillatt mengde flyavisingskjemikalier er overskredet.

**Avvik 2** Kantarealene langs rullebanen gjødsles og tilsås ikke.

**Avvik 3** Dieseltank er ikke tilstrekkelig sikret mot fare for forurensning.

**Avvik 4** Det er ikke skriftlig dokumenterte rutiner for farlig avfall i internkontrollsystemet.

Det er også registrert tre anmerkninger.

---

## BAKGRUNN

Tilsynet var en del av Fylkesmannens rutinemessige oppfølging av konsesjonsbelagte virksomheter der vi er forurensningsmyndighet. Hensikten med kontrollen var å fastslå om virksomheten overholder kravene som er angitt i gjeldende lovverk samt i utslippstillatelsen. Kontrollen er ikke en total gjennomgang av organisasjonen, men en stikkprøvekontroll på utvalgte tema.

**Avvik** betegnes som overtredelse av krav fastsatt i eller i medhold av helse-, miljø- og sikkerhetslovgivningen.

**Anmerkning** er andre forhold som tilsynsetaten mener det er nødvendig å påpeke for å ivareta helse-, miljø- og sikkerhet.

Dokumentgrunnlaget for kontrollen var:

- Utslippstillatelse for Leknes lufthavn datert 14.09.2005
- Lov om vern mot forurensninger og om avfall, av 13.03.1981 med tilhørende forskrifter
- Lov om kontroll med produkter og forbrukertjenester, av 11.06.1976 med tilhørende forskrifter
- Forskrift om systematisk helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid i virksomheter, av 06.12.1996

## GJENNOMFØRING

Tilsynet ble gjennomført på Leknes lufthavn 21.11.2013. Deltakere ved tilsynet var Malfred Slydal og Kristoffer Garmann. Fra Fylkesmannen deltok Hege Rasmussen (tilsynsleder), Sten Bruaas og Anette Pettersen.

Det ble først gjennomført en samtale der virksomheten ble bedt om å svare på en del spørsmål knyttet til oppfølgingen av aktuelt regelverk. Det ble også foretatt en befaring på anlegget. Til slutt ble det gitt en kort muntlig redegjørelse over registrerte funn, og informasjon om videre oppfølging av saken.

De temaene som ble tatt opp ved tilsynet var utslippskontroll fra flyplassdriften, kjemikalie- og avfallshåndtering. Internkontroll ble berørt i sammenhengen med disse temaene uten at det ble gått nærmere inn på internkontrollsystemet som helhet.

## REGISTRERTE AVVIK OG ANMERKNINGER

**Avvik 1** Rammen for tillatt mengde flyavisingskjemikalier er overskredet.

*Avvik fra tillatelsen vilkår 1.0, jf vilkår 2.1*

### **Begrunnelse**

I utslippstillatelsen er det satt en ramme på 2000 liter 100 % glykol per sesong. Siden sesongen 2008/2009 har forbruket av glykol ved Leknes lufthavn ligget over 2000 liter. Under tilsynet ble det forklart feilrapportering for sesongene 2010/2011 og 2011/2012, men rammen er likevel overskredet for flere sesonger.

---

Det brukes lite kjemikalier til baneavising på Leknes. Mengdene her har ligget på i overkant av 10 % av tillatt ramme de årene det er rapportert for. Mengden flyavisingkjemikalier alene er imidlertid nær opp til tålegrensen for resipienten. Endret trafikkmønster, og også klimatiske forhold, spiller inn på mengden glykol det er behov for å bruke. Vi forstår at oppsamling og utslipp av glykol til resipienten ikke foregår nøyaktig slik som det er beskrevet i tidligere rapporter. Det må søkes om ny ramme for flyavisingkjemikalier da det er sannsynlig at forbruket fortsatt vil ligge over 2000 liter per sesong, og det er viktig at det da gis en riktig beskrivelse av utslippssteder og spredningsveier for glykol og glykolforurenset snø slik at det kan gjøres riktige vurderinger for dette. Det må også vurderes eventuelle behov for tiltak ut fra den reelle situasjonen.

**Avvik 2** Kantarealene langs rullebanen gjødsles og tilsås ikke.

*Avvik fra utslippstillatelsen tillatelsen vilkår 1.0, jf vilkår 2.3*

**Begrunnelse**

Baneskulderen og den nære resipienten til flyplassen anses som et rensemedium inntil nedbrytingskapasiteten er nådd. Det er en forutsetning at baneskulderen gjødsles og tilsås for at disse områdene skal ha kapasitet til å bryte ned avisingkjemikalierne. Uten disse tiltakene vil nedbrytingskapasiteten overskrides med 650 % ved maksimalt forbruk, ihht Jordforsk/Aquateam.

Det ble forklart under tilsynet at tiltakene ikke har vært gjennomført av hensyn til biologisk mangfold. Så lenge disse arealene er bestemt benyttet som rensemedium for å ivareta den øvrige resipienten vil hensynet til biologisk mangfold her være underordnet. Dette kan derfor ikke legges til grunn for å fravike kravet om tiltak uten at man finner alternative løsninger.

**Avvik 3** Dieseltank er ikke tilstrekkelig sikret mot fare for forurensning.

*Avvik fra produktkontrollloven § 3 og forurensningsloven § 7, jf tillatelsen vilkår 4*

**Begrunnelse**

Det benyttes en 9 m<sup>3</sup> overgrunns tank for diesel. Denne er av eldre dato og står plassert på grusdekke uten mulighet for oppsamling av søl. Den er heller ikke sikret mot påkjørsel. Også fyllingsarrangementet på tanken er utsatt, og det er påvist grunnforurensning her.

Det er vedtatt et nytt kapittel 18 i forurensningsforskriften med regler om tanklagring. Dette kapitlet omfatter i utgangspunktet ikke denne tanken (petroleumsprodukt < 10 m<sup>3</sup>). Virksomheten har likevel et selvstendig ansvar for å ivareta risikoforhold og unngå fare for forurensning jf reglene som er henvisning til ovenfor.

**Avvik 4** Det er ikke skriftlig dokumenterte rutiner for farlig avfall i internkontrollsystemet.

*Avvik fra internkontrollforskriften § 5, 2. ledd, pkt 6, jf avfallsforskriften § 11-5*

---

### **Begrunnelse**

Det er ikke gjort kartlegging av produksjon av farlig avfall. Som ledd i arbeidet med forebygging av risiko og plikten til å ha forsvarlig håndtering av farlig avfall er det forventet at en virksomhet skal ha oversikt over de typene farlig avfall som produseres og overslag over hvilke mengder man har i løpet av et år. Ved å bare forholde seg til rapporter om levert avfall har man ikke tilstrekkelig sikkerhet for at alle avfallstyper er fanget opp. Det må derfor gjøres en gjennomgang av de ulike prosessene i virksomheten og kartlegge hvilke avfallstyper som genereres fra disse, og om noen av disse skal klassifiseres som farlig avfall.

Det finnes ikke skriftlige rutiner for farlig avfall som angir konkret hvordan disse avfallsfraksjonene skal håndteres. Det er viktig at avfall som inneholder farlige stoffer tas hånd om på en forsvarlig måte for å sikre at disse stoffene ikke havner på avveie. Farlig avfall skal derfor sorteres i rene fraksjoner, og ikke blandes med andre typer farlig avfall eller ordinært avfall. Ulike typer farlig avfall kan også kreve spesielle oppsamlingsenheter eller lagerforhold (f eks reaktive stoffer). Det er derfor viktig at det beskrives hvordan de enkelte typene farlig avfall som oppstår skal håndteres.

**Anmerkning 1** Det er ikke deklartert olje eller oljeholdig slam fra oljeutskiller.

*Referanse: avfallsforskriften § 11-13*

### **Begrunnelse**

Det ble avdekket under tilsynet at firma som tømmer og kontrollerer oljeutskilleren tar med seg avfall fra denne uten at det er sørget for deklarerer. Avinor har ikke mottatt gjenpart av deklarasjonsskjema for dette avfallet.

Alle typer farlig avfall skal deklarerer. At et riktig utfylt deklarasjonsskjema følger med avfallet sikrer at de ulike farlige stoffene får en forsvarlig sluttbehandling og destrueres på en forsvarlig måte. Gjenpart av deklarasjonsskjemaet er også virksomhetens eneste gyldige dokumentasjon på at farlig avfall er levert til godkjent mottaker. Det er virksomhetens plikt å sørge for deklarerer.

**Anmerkning 2** Oversikt over aktuelle kjemikalier som er i bruk ved flyplassen er ikke á jour.

*Referanse: internkontrollforskriften § 5, 2. ledd pkt 6, jf produktkontrollen § 3*

### **Begrunnelse**

Avinor benytter Eco Online for oversikt og risikovurdering av kjemikalier. Den elektroniske oversikten omfatter imidlertid hele Avinor, og er ikke tilpasset den enkelte flyplassen. Det finnes HMS-/sikkerhetsdatablad på de stedene ved virksomheten der det oppbevares kjemikalier. Disse er imidlertid ikke fullstendig oppdatert på de stoffene som finnes på lager, og de fleste sikkerhetsdatabladene er også noe gamle.

Det er viktig å ha et oppdatert stoffkartotek slik at man enkelt kan få oversikt over hvilke faremomenter man står overfor og hvordan man skal agere dersom uhellet skulle være ute – både i relatert til miljøfare og helsefare. Det kom nye regler for datablad i 2005, med krav til innhold. Datablad som er eldre enn dette skal derfor i utgangspunktet ikke finnes i

---

stoffkartoteket. Det viktigste er likevel at databladene tilsvare de faktiske produktene man har på lager.

**Anmerkning 3** Det er et forbedringspotensial for å melde inn miljørelaterte hendelser i avvikssystemet.

*Referanse: internkontrollforskriften § 5, 2. ledd, pkt 7*

### **Begrunnelse**

Avinor avdekket i miljørisikoanalysen i 2009 at det ikke var tradisjon for å melde inn miljøavvik. Det har siden vært fokus på dette og har vært arbeidet for å få rapportert slike hendelser. Vi ser at det har skjedd en forbedring, men det er fortsatt et forbedringspotensial for å få registrert alle relevante hendelser. Eksempelvis er ikke overforbruket av avisingskjemikalier registrert i avvikssystemet.

Ulike typer mindre uhell, lekkasjer ol er det lett å ta hånd om der og da, og man tenker ikke på å rapportere det i avvikssystemet. Dermed er det lett at man går glipp av f eks uhensiktsmessig tilrettelegging, systematiske avvik osv som kanskje enkelt kunne vært forebygget. Det er derfor viktig at det er kultur i virksomheten for å være oppmerksom på disse tingene, og for å melde fra når man oppdager hendelser eller ser forbedringspotensial. Det er også viktig at dette er fokus på i ulike fora slik at alle ansatte har en felles forståelse for avvikshåndtering og miljøavvik.

### **ANNET**

Avinor har gjennomført overvåking av resipienten rundt flyplassen på Leknes der det er analysert for næringsstoffer og tungmetaller. Tilsetningsstoffene i avisingskjemikalierne er ikke med i overvåkingsprogrammet, og vi etterlyser vurderinger rundt dette.

For øvrig har vi merket oss at mye av internkontrollen er basert på sentrale systemer for Avinor, og er lite tilpasset den enkelte flyplassen. Dette gjør det noe uoversiktlig, og det kan være vanskelig å finne frem til elementer som er aktuelle lokalt.

### **GEBYR**

Fylkesmannen er pålagt å kreve inn gebyr ved tilsyn i henhold til *forskrift om begrensning av forurensning* (forurensningsforskriften) kapittel 39 *gebyr til statskassen for arbeid med tillatelser og kontroll etter forurensningsloven*. Gebyr for virksomheter med tillatelse fastsettes ut fra risikoklasse. Da det ikke er fastsatt risikoklasse for Leknes lufthavn vil det benyttes gebyrsats som for risikoklasse 4.

Dette innebærer at virksomheten skal betale kr 4 500,- i gebyr for tilsynet, jf forurensningsforskriften § 39-6 om gebyr for kontroll av inntil en dags varighet i virksomheter med tillatelse. Fylkesmannen vil oversende opplysninger om kontrollen til Miljødirektoratet, som vil stå for innkreving av gebyret.

---

## SAKSOPPLYSNINGER OG KLAGEADGANG

Vi ber i første omgang om en redegjørelse for hvordan Avinor vil følge opp de avvikene og anmerkningene som er registrert. Vi gjør oppmerksom på at dersom vi finner det nødvendig kan det i vår videre oppfølging bli gitt pålegg om gjennomføring av tiltak.

Avgjørelsen kan påklages til Miljødirektoratet av sakens parter eller andre med rettslig klageinteresse **innen 3 uker** fra det tidspunktet underretning om avgjørelsen er kommet fram til vedkommende part. En eventuell klage skal angi det vedtak som det klages over, og den eller de endringer som ønskes. Klagen bør begrunnes, og andre opplysninger av betydning for saken bør nevnes. Klagen skal sendes til Fylkesmannen i Nordland, 8002 Bodø.

En eventuell klage fører ikke til at iverksettelsen av vedtaket utsettes. Fylkesmannen eller Miljødirektoratet kan etter anmodning, eller av eget tiltak beslutte at vedtaket ikke skal iverksettes før klagefristen er ute eller klagen er avgjort, jf forvaltningsloven § 42. Avgjørelsen av spørsmålet om iverksettelse kan ikke påklages.

En eventuell klage på kontrollgebyr gis ikke oppsettende virkning. Gebyret må betales i henhold til ovenstående, og et eventuelt overskytende beløp vil refunderes fra Miljødirektoratet.

Det gis en frist på 14 dager fra dette brevet er mottatt til å kommentere tilsynsrapporten. Etter denne fristen vil rapporten anses som endelig.

Med hilsen

Oddlaug Ellen Knutsen (e.f.)  
seksjonsleder

Hege Rasmussen  
senioringeniør

*Dette brevet er godkjent elektronisk og har derfor ikke underskrift.*