



LUFTHAVNDRIFT AS
c/o Haugesund lufthavn Karmøy
4262 AVALDSNES

Att: Att. Tore Lillenes

Postadresse:
Postboks 59 Sentrum,
N-4001 Stavanger

Besøksadresse:
Lagårdsveien 44, Stavanger

T: 51 56 87 00

F: 51 56 88 11

E: fmropost@fylkesmannen.no

www.fylkesmannen.no/rogaland

Rapport etter tilsyn 2. november 2020 ved Lufthavndrift AS på Haugesund lufthavn

Kontrollnummer: 2020.053.I.FMRO

Kontaktpersoner ved inspeksjonen:

Fra virksomheten:

Tore Lillenes, Lufthavnsjef
Audun Aarhus, Driftssjef
Tore Knutsen, Miljøkoordinator, Brann og redning
Kurt Danny Jørgensen, Branninstruktør, pr. telefon

Fra Fylkesmannen i Rogaland:

Kristian Falnes Solberg
Sissel Berntsen

Resultater fra inspeksjonen

Denne rapporten omhandler resultatet fra inspeksjon ved Lufthavndrift AS den 2. november 2020. Rapporten er å anse som endelig dersom vi ikke får tilbakemelding om faktiske feil innen to uker etter at rapporten er mottatt.

Fylkesmannen avdekket 3 avvik og ga 7 anmerkning(er) under inspeksjonen.

Avvik:

1. Lufthavndrift AS har ikke oversikt over eller kontroll med flyavisingsprosessene.
2. Rutinene for prøvetaking og overvåking er mangelfulle.
3. Brannøvingsinstruksen er ikke med i de styrende dokumentene

Anmerkninger:

1. Instrukser til brøytelederene kan skriftliggjøres.
2. Miljøplanen har forbedringspunkter.
3. Miljørisikoanalysen er utdatert og ikke koplet sammen med risikoanalysen.
4. Lufthavndrift AS har ikke kontrollert om doseringsdysene virker optimalt ved baneavising.
5. Lufthavndrift AS har ingen god dokumentasjon om ojeutskilleren ved brannøvingsfeltet.
6. Det skjer brannslukking utenom tette arealer.
7. Lufthavndrift AS har ikke utarbeidet årsrapport som sammenfatter resultater fra prøvetaking og overvåking, og det er så langt ikke tatt sedimentprøver.

Avvik og anmerkninger er nærmere beskrevet fra side 4 og utover i rapporten.

Lufthavndrift AS må sende en skriftlig bekreftelse innen 1. mai 2021 som dokumenterer at avvik er rettet.

Oppfølgingen etter inspeksjonen er nærmere beskrevet i rapportens pkt. 7

Med hilsen

Marit Sundsvik Bendixen
ass. fylkesmiljøvernshjef

Kristian F. Solberg
senioringeniør

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ikke underskrift.

Saksbehandler: Kristian F. Solberg
Saksbehandler telefon: 51 56 89 28
E-post: fmrokso@fylkesmannen.no

Kopi til:
Karmøy kommune Postboks 167 4291 KOPERVIK

1. Informasjon om den kontrollerte virksomheten

Kontrollert virksomhet

Navn: Lufthavndrift AS	Anleggsnr.: 1149.0020.01
Organisasjonsnr.: 921457472	Eies av: 997689550
Kommune: Karmøy	Sist kontrollert: 29.10.2015
Anleggsaktivitet:	Risikoklasse: 3
Tillatelse gitt: 28.01.2010	Sist endret: 12.05.2019
Postadresse: Strandgata 92, 5528 Haugesund	
Besøksadresse: Helganesveien 350	
E-postadresse: post@flyhau.no	

2. Bakgrunn for inspeksjonen

Denne inspeksjonen ble gjennomført for å kontrollere om gjeldende krav fastsatt i eller i medhold av forurensningsloven overholdes. Inspeksjonen er en del av Fylkesmannens risikobaserte industritilsyn for 2020. Inspeksjonen er aktualisert av at Lufthavndrift AS overtok driften fra Avinor AS 12. mai 2019. Dette innebar at tillatelsen etter forurensningsloven ble overført til Lufthavndrift AS 28. mars 2019. Fylkesmannen varslet i den forbindelse at en ville følge nøye med hvilken kompetanse Lufthavndrift AS opparbeidet seg på miljøområdet og hvordan denne ble systematisert og praktisert.

Inspeksjonstema

- Internkontroll: miljømål/ansvarsforhold
- Risikovurdering: miljørisikovurderinger
- Utslippskontroll: prøvetaking/avisingsprosesser/brannøving – prosedyrer, målinger

Rapporten omhandler avvik og anmerkninger som ble avdekket under inspeksjonen og gir ingen fullstendig tilstandsvurdering av virksomhetens miljøarbeid eller miljøstatus.

Definisjoner

Avvik: Manglende etterlevelse av krav fastsatt i eller i medhold av lov.

Anmerkning: Et forhold som tilsynsetatene mener er nødvendig å påpeke for å ivareta ytre miljø, men som ikke omfattes av definisjonen for avvik.

Andre forhold: Saker som framkom under inspeksjonen og som det kan være nyttig for virksomheten og Fylkesmannen å kjenne til. Her kan også inngå kommentarer til tema som ble tatt opp under inspeksjonen, men der det ikke ble gitt avvik eller anmerkninger.

3. Dokumentunderlag

Lovgrunnlaget for inspeksjonen var:

- Lov om vern mot forurensninger og om avfall (forurensningsloven) med underliggende forskrifter
- Tillatelse til virksomhet etter forurensningsloven fra Fylkesmannen i Rogaland
- Forskrift om systematisk helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid i virksomheter (internkontrollforskriften)

Øvrig dokumentasjon:

- Årsrapporter
- Korrespondanse mellom virksomheten og Fylkesmannen
- Rapporter og dokumentasjon fra Avinor AS
- Virksomhetens egen dokumentasjon knyttet til den daglige driften og til forhold av betydning for helse/miljø/sikkerhet

4. Avvik

Vi fant følgende avvik under inspeksjonen:

Avvik 1

Lufthavndrift AS har ikke oversikt over eller kontroll med flyavisingsprosessene.

Avvik fra:

Tillatelsens pkt. 2.3, 2.5 og 3.2.2 i-c. og Interkontrollforskriftens § 5, pkt. 5, 6 og 7.

Kommentarer:

Flyavising utføres av Widerøe Ground Handling (WGH). Lufthavndrift AS har ingen føringer i forhold til hvordan avisingen skal skje, risikoforhold og hvor mye som benyttes hver gang, men registrerer forbruket etter opplysninger fra WGH og rapporterer dette årlig. Det ble gjort oppmerksom på at ifølge tillatelsen er det Lufthavndrift AS som er ansvarlig for flyavising og WGH sin internkontroll og driftsinstruks skal gjenspeile Lufthavndrift AS sine styrende dokumenter.

Avvik 2

Rutinene for prøvetaking av utslipp og prøveforsendelse er mangelfulle.

Avvik fra:

Tillatelsens pkt. 9.1 og 9.2

Kommentarer:

Målinger og beregninger skal utføres slik at de blir representative for virksomhetens faktiske utslipp. Lufthavndrift AS benytter Avinor sin gamle overvåkings- og prøvetakingsplan. Deler av denne er også en del av miljøplanen. Innholdet i denne er basisen for prøver som blir tatt. Det ble spurt om prøvene ble tatt på en representativ måte, men dette var ikke en faktor som det ble lagt vekt på.

Ved gjennomgang av analyseresultater ble det lagt merke til at det var relativt stor avstand i tid mellom når en prøve var tatt og når den ble analysert. Rask forsendelse er noe som må tas hensyn til når prøver tas slik at de når fram til laboratorium i tide og ikke forringes. Når resultatene skal tolkes lokalt hos Lufthavndrift AS, synes det nødvendig at dette blir gjort av personer med kvalifikasjoner på området.

Avvik 3

Brannøvingsinstruksen er ikke med i de styrende dokumentene.

Avvik fra:

Tillatelsens pkt. 2.5 og Interkontrollforskriftens § 5, pkt6 og 7.

Kommentarer:

Det er bare en person som er ansvarlig for brannøving. Vedkommende har hatt instruktørkurs i regi av Avinor der miljø er et av elementene. Hvis personen er borte, må en leie inn en instruktør eller utdanne en ny i København. Miljøkoordinatoren kjenner ikke til om det er brannøvingsprosedyrer som omhandler miljøforhold, men på telefon forteller branninstruktøren om at det er stort miljøfokus på Avinor sine repetisjonskurs. Lokalt er store deler av jetfuel-dysene skiftet ut og det benyttes 50 % mindre jetfuel nå. Mengdene brennstoffer som brukes, styres fra brannbua. Der ligger også branninstruksene som beskriver årlig tømmerutrustning og rengjøring av koalesensfilter. Det ble bekreftet at det ikke var direkte tilgang til dette dokumentet i internkontrollsystemet.

5. Anmerkninger

Følgende forhold ble anmerket under inspeksjonen:

Anmerkning 1

Instrukser til brøytelederene kan skriftliggjøres.

Kommentarer:

Lufthavndrift AS sitt internkontrollsystem har flere positive element og det er oppnevnt personer som er ansvarlig for ytre miljø og prøvetaking. Det har også blitt rekruttert en person som ble leid inn tilsvarende 25 % av et årsverk som en kvalitets- og sikkerhetsleder, og som har stått for internrevisjon. Når det gjelder brøyting virker det som om brøytepersonellet har stor kunnskap om de praktiske oppgavene de er satt til å gjøre. Det brukes, feiing, blåsing og børsting for å fjerne vann før det fryser og strøsand som alternativ til avisingsmidler.

Brøytelederene må gjennomføre et teorikurs i tillegg til et nettbasert kurs før en praktisk gjennomføring på egen lufthavn. Miljøkoordinatoren har hatt anledning til å delta på Avinor sine kurs og foretar utsjekk av brøyteledere som er ansvarlige for brøyting og baneavising. Det er en balansegang mellom å måtte utføre avising to ganger og det å bruke tilstrekkelig med avisingsmidler første gangen. Brøytelederene får sine tilbakemeldinger om føreforhold fra pilotene via tårnet og vurderer eventuelt forholdene på nytt.

Program for opplæring er ikke beskrevet i egne planer, men det er egne, årlige møte med brøytelederene (vinterdriftsmøter), før vintersesongen. Et møte gjennom sesongen kan synes lite og ved tilsynet ble det gitt et inntrykk av lite ble skriftliggjort i forhold til erfaringer og potensielle forbedringer

Anmerkning 2

Miljøplanen har forbedringspunkter.

Kommentarer:

Lufthavndrift AS har en miljøplan og det er fastsatt miljømål, jf. Interkontrollforskriftens § 5, pkt. 4. Miljømålene er knyttet til at aktiviteter ikke skal føre til ny grunnforurensning eller redusert miljøtilstand i vannmiljø. Svært mye av innholdet er knyttet til overvåking og det savnes tilnærming til konkretisering av mål, et forhold til en miljørisikoanalyse og en planer for avvikshåndtering.

Anmerkning 3

Miljørisikoanalysen er utdatert og ikke koplet sammen med risikoanalysen.

Kommentarer:

Avinors har laget en miljørisikoanalyse som Lufthavndrift AS har i arkivet sitt. Denne er gammel og ikke oppdatert, men det er satt i gang arbeidet med en risikoanalyse. Arbeidet er enda ikke fullført, men alle arbeidsoperasjoner og prosedyrer skal tas med i denne. Kopien som ble sendt til Fylkesmannen, viser at det gjenstår vurderinger som skal inn i analysen (Upcon). Det er viktig at miljørisikoanalysen koples opp mot risikoanalysen i forhold til effekter av andre hendelser.

I forhold til beredskap og beredskapsorganisasjon, eksistere det varslingslister i forhold til hendelser. Lufthavndrift AS har en miljøhenger som kan benyttes ved enkelte hendelser, og en sugebil. Bruken av miljøhenger er ikke koplet til en miljørisikoanalyse/styrende dokumenter.

Anmerkning 4

Lufthavndrift AS har ikke kontrollert om doseringsdysene virker optimalt ved baneavising.

Kommentarer:

Avisingsbilene går gjennom en årskontroll og månedssjekk og brøytelederne kan observere om det er noe galt med dysene på avisingsbilene. Det er vanskelig å lage noen faste regler for hvor mye som skal påføres og det er brøyteleder som vurderer leveringsmengdene. Det benyttes et ferdig blandet produkt fra Aviform og det er tabeller fra dette firmaet som avgjør hvor mye som skal brukes. Doseringen reguleres til et av tre nivåer og levert mengde er justert i forhold til farten på sprøytebilen. Dysene sjekkes etter endt sesong, men det skjer ikke noen funksjonstest av dysene for å sjekke hvor mye de leverer. Det skjer heller ikke noen registrering av dosert mengde med arealenhet slik at det kan skapes et sammenligningsgrunnlag.

Anmerkning 5

Lufthavndrift AS har ingen god dokumentasjon om oljeutskilleren ved brannøvingsfeltet.

Kommentarer:

Ved brannslukking vil ikke alt brennstoff slukkes, men det brukes så store mengder vann (1000-10 000 m³) at branninstruktøren regner med at det ikke ligger brennstoffer igjen på plattformen etter øvelsen. Det er alarmer på gjennomstrømming og på oljenivå. Alarmen er funksjonstestet for 1-2 år siden. Avløpet fra plattformen skal ledes til utskilleren ved bruk og rengjøring, men branninstruktøren mener kapasiteten er så stor at avløpet kan ledes til oljeutskilleren hele året.

Ved inspeksjon av brannøvingsfeltet og oljeutskilleren, ble det konstatert sterk oljelukt uten at det kunne oppdages olje i prøvetakingskummen. Grusen omkring en av kummene ved oljeutskilleren var så pass mørk at det var mistanke om oljesøl, men olje kunne ikke direkte påvises. Lukten ble forklart med at det nylig hadde vært øvelse. Dette kan indikere at olje kan ligge igjen på plattformen.

Det ble i løpet av møtet bedt om dokumentasjon om oljeutskilleren. Dette er også etterlyst i e-post datert 12.november. I forhold til funksjonaliteten til oljeutskilleren, er dette noe som skulle ha vært testet, jf. tillatelsens pkt. 10.6.

Anmerkning 6

Det skjer brannslukking utenom tette arealer.

Kommentarer:

Det var flere tønner som var halvfulle med vann og med et oljelignende lag på toppen. I tillegg var det et lavt, rektangulært brannkar med vann oppi. Disse sto plassert på grusen/kjøreområdet utenfor plattformen og ble benyttet ved demonstrasjon av mindre slukkeapparater. Ved eventuelt søl og overspyling vil brennstoff kunne drenere ned i grunnen. Tillatelsen pkt. 3.2.3 slår fast at brannøving skal skje på øvingsplattformen.

Anmerkning 7

Lufthavndrift AS har ikke utarbeidet årsrapport som sammenfatter resultater fra prøvetaking og overvåking, og det er så langt ikke tatt sedimentprøver.

Kommentarer:

Avinor har produsert rapporter etter utført prøvetaking og overvåking i vassdrag og sjø i tråd med overvåkingsplanene som ble utarbeidet ferdig i 2016. Siste rapport kom etter avisings sesongen 2017-2018. Lufthavndrift AS har ikke utarbeidet slike rapporter for å formidle tolkning av analyseresultater og resipienttilstand. I sammenheng med slike faktorer bemerker Lufthavndrift AS at det merkes at de har forlatt Avinor sitt system med høy miljøkompetanse og at de må klare seg alene nå. Avinors siste rapport ble oversendt fra Fylkesmannen.

Det skal tas sedimentprøver hvert 5. år. Forrige gang var i 2015 og det forventes at det tas nye i år og at det sendes samlet rapport over overvåkingen i sesongen 2018-2019.

6. Andre forhold

Lufthavndrift AS leier arealer og anlegg av Avinor AS og har fått konsesjon av Luftfartstilsynet. Dagens eiere er lokale virksomheter som CS Investering (39,99%), Karmsund Lufthavn Invest AS (33,34 %), WGH (5 %) og Jakob Hatteland (21,67 %). Det har vært en stor utvikling i perioden 2012-2013 med 250 000 passasjerer årlig til ca. 700 000 passasjerer i 2018. At Ryanair forsvant fikk virkning og i 2019 var det 622 000 passasjerer, men man prognoserte 676 000 passasjerer i 2020. Aktiviteten er sterkt påvirket av nedstengningen pga. pandemien og en ser for seg ca. 250 000 passasjerer i 2020 og noe over 300 000 i 2021. Pandemien har også medført mye arbeid og fokusering på smittereduserende tiltak.

Totalt er det ca. 200 ansatte i de ulike selskapene og underleverandørene på flyplassen. I forhold til Avinor AS sin organisasjon på ca. 3000, har Lufthavndrift AS bare 30 i staben. Mange av de ansatte ved flyplassen er blitt permittert som en følge av pandemien. Med en liten stab har det vært krevende å utarbeide nye prosedyrer for lufthavnen, og en måtte etablere helt nye datasystemer i tillegg. Det har også vært en ulempe å gå fra store fagsystemer innenfor miljø, brann og redning til en liten stab der alle må gjøre alt. Fylkesmannen regner med at miljøavtrykket som skyldes driften av lufthavnen, blir vesentlig redusert dette året pga. situasjonen dette året, men det må forventes økning etter hvert som kommunikasjon, utenlandsreiser og luftfart øker i omfang.

Lufthavndrift AS forsøker å holde virksomheten i gang, men er avhengig av økonomisk støtte for å opprettholde aktiviteten i tiden framover. På spørsmål om hva som skjer hvis virksomheten går konkurs, er svaret da at Avinor overtar selve plassen og bygningene fra leietakeren.

Det er aktuelt å flytte anlegget for flydrivstoff og det er BP som vil stå som eier av anlegget mens en tredjepart vil være operatør. Fylkesmannen presiserte at det er Lufthavndrift AS som har tillatelsen som omfatter tankanlegg og det er Avinor som eier grunnen og avløpsanlegg.

Det kan være aktuelt å revidere tillatelsen ettersom den nå er over 10 år og når Lufthavndrift AS er blitt driftsansvarlig. I en slik fase vil brannøvingsfeltet bli fulgt nøyer opp sammen med internkontrollsystemet.

7. Oppfølging etter inspeksjonen

Lufthavndrift AS plikter snarest å rette opp de avvik som er beskrevet i denne rapporten, jf forurensingsloven § 49. For at Fylkesmannen skal kunne avslutte saken, må Lufthavndrift AS innen 1. mai 2021 sende en skriftlig redegjørelse som viser hvordan avvik er rettet.

Avvikene er for en stor del knyttet til internkontroll. Dette gjelder også flere av merknadene og vi ber om at virksomheten også sender inn en redegjørelse for hvordan anmerkning(er) er vurdert og hvordan de vil bli fulgt opp. Vi ser at retting av avvik og oppfølging av anmerkninger vil bli et omfattende arbeid som krever gjennomgang av rutiner og prosedyrer samt oppstart av interne prosesser. Det er også mulig at det må benyttes ekstern kompetanse til arbeidet. Fylkesmannen har derfor satt en relativt romslig frist for retting av avvik.

Vi ber om at dere stiler svarbrevet eller e-post (fmropost@fylkesmannen.no) til Fylkesmannen i Rogaland v/Kristian Falnes Solberg.

8. Offentlighet i forvaltningen

Denne rapporten vil være tilgjengelig for offentligheten via Fylkesmannen sin postjournal (jf. offentleglova).