

Avinor Mo i Rana lufthavn, Røssvoll  
Postboks 150  
2061 GARDERMOEN

Saksb.: Sten D. Bruaas  
e-post: [fmnosbr@fylkesmannen.no](mailto:fmnosbr@fylkesmannen.no)  
Tlf: 75 53 15 53  
Vår ref: 2005/13378  
Deres ref:  
Vår dato: 10.06.2015  
Deres dato:  
Arkivkode: 461.3

## Rapport fra tilsyn ved Mo i Rana lufthavn, Røssvoll - pålegg om redegjørelse og vedtak om gebyr

Vi viser til tilsyn gjennomført ved Mo i Rana lufthavn, Røssvoll 08.06.2015.

### 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 31. august 2015**. 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.

Mo i Rana lufthavn, Røssvoll plasseres i risikoklasse 3.

Med medhold i forskrift om begrensning av forurensning (forurensningsforskriften) § 39-6 vil det kreves inn gebyr for kontrollen på kr 4 700,-.

Under tilsynet ble følgende avvik påvist:

**Avvik 1** Internkontrollsystemet har enkelte mangler.

**Avvik 2** Håndtering av farlig avfall er mangelfull.

### 1 Anmerkning

### 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 Mo i Rana lufthavn, Røssvoll datert 14.12.2004
- 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 Mo i Rana lufthavn, Røssvoll 08.06.2014. Deltakere ved tilsynet var Flemming Bertelsen, lufthavnsjef og Jan Gunnar Nilsen, miljøkoordinator fra Avinor og Sten D. Bruaas fra Fylkesmannen.

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 befarings 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 internkontroll relatert til ytre miljø, utslippskontroll fra flyplassdriften, kjemikalie- og avfallshåndtering.

## **REGISTRERTE AVVIK OG ANMERKNINGER**

**Avvik 1** Internkontrollsystemet har enkelte mangler.

*Avvik fra internkontrollforskriften § 5, 2. ledd, pkt 6 og 7 jf avfallsforskriften § 11-5*

### **Begrunnelse**

- a) Manglende systematisk gjennomgang av farer og problemer for å vurdere risiko

Det er gjennomført en systematisk og omfattende risikovurdering i 2008. Anbefalinger i denne er senere fulgt opp gjennom Miljøprosjektet, blant annet er det utarbeidet delrapport med miljøtekniske grunnundersøkelser i 2011. Det er imidlertid ikke fremvist dokumenterte rutiner som redegjør for at risikoforholdene systematisk gjennomgås med bakgrunn i utvikling av nytt regelverk, kunnskap og driftsforholdene ved lufthavnen. 7 år uten ny risikovurdering er ikke tilstrekkelig til at det kan anses som systematisk. Foreliggende risikovurdering har bl.a. ikke fanget opp risiko for mangelfull håndtering av farlig avfall.

- 
- b) Det er ikke skriftlig dokumenterte rutiner for håndtering av farlig avfall i internkontrollsystemet.

Det er ikke gjort kartlegging av farlig avfall som oppstår i virksomheten, og virksomheten hadde derfor ikke oversikt over alle de typer farlig avfall som oppsto i driften. 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. Det må derfor gjøres en gjennomgang av de ulike aktivitetene i virksomheten og kartlegge hvilke avfallstyper som genereres fra disse, og hvilke av disse som 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.

**Avvik 2** Håndteringen av farlig avfall er mangelfull.

*Avvik fra avfallsforskriften § 11-5 og 11-8*

#### **Begrunnelse**

§ 11-5 setter krav om at farlig avfall skal håndteres forsvarlig og § 11-8 setter krav om at farlig avfall som overstiger 1 kg skal leveres til godkjent mottaker minst en gang per år. Dette innebærer bl.a. at alle fraksjoner farlig avfall som oppstår skal sorteres ut og oppbevares i egne beholdere som er tydelig merket med innholdet. Beholderne skal stå på fast dekke og dersom det er væske, ha oppsamlingsmuligheter ved søl og lekkasjer. Det ble fremvist enkelte deklarasjonsskjemaer som dokumenterte at farlig avfall var levert godkjent mottak, men det ble opplyst at farlig avfall også var levert HAF`s avfallsmottak på Røssvoll uten at det var utfyllt deklarasjonsskjema. Bl.a. hadde vært en hendelse med en tauetraktor hvor bunnpannen var lekk og 7 – 8 liter olje var samlet opp med adsorbent.

Det kunne ikke dokumenteres ved gjenpart av deklarasjonsskjema at oljeholdig adsorbent var levert som farlig avfall. Ved oppslag i databasen Norbas fremkommer også at det ikke er registrert levering av deklarerert farlig avfall for årene 2011 og 2012.

**Anmerkning 1:** Enkelte av de papirbaserte sikkerhetsblad som oppbevares ute i de forskjellige bygg er utdaterte og det er datablad her for produkter som er tatt ut av bruk.

*Referanser:* produktkontrollloven § 3 og internkontrollforskriften § 5, 2. ledd, pkt 6

#### **Begrunnelse**

Avinor ved Mo i Rana lufthavn har gjennom datasystemet ECO Online god oversikt over de kjemiske produkter som er i bruk. Det er imidlertid svært mange ulike produkter i bruk og det

---

ser ikke ut til å være samsvar mellom det databaserte systemet og papirsystemet. Mange av de papirbaserte databladene var mer enn 5 år gamle og det var også datablad for brannslukkingsskummet Sthamex som var tatt ut av bruk fordi det inneholdt fluorerte stoffer.

## **RISIKOKLASSE**

Mo i Rana lufthavn, Røssvoll er ikke tidligere plassert i risikoklasse. Vi ønsker nå å benytte anledningen til å gjøre vedtak om dette da det vil lette vår oppfølging av anlegget senere.

Avinors anlegg ved Mo i Rana lufthavn plasseres i risikoklasse 3. Dette er gjort ut i fra en vurdering av at virksomheten kan forårsake et moderat utslipp, samtidig som resipienten må kunne karakteriseres som relativt følsom. Plassering i risikoklasse skjer for øvrig ut ifra skjønn.

Risikoklasse har direkte konsekvens ved innkreving av gebyr for gjennomføring av tilsyn av inntil en dags varighet. Hvilken risikoklasse en virksomhet er plassert i har også en viss betydning for Fylkesmannens planlegging av tilsyn. For øvrig finnes det egne satser for gjennomføring av større revisjoner. Disse er basert på ressursbruk og er dermed uavhengig av plassering i risikoklasse.

## **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 tillatelse og kontroll etter forurensningsloven*. Gebyr for virksomheter med tillatelse fastsettes ut fra risikoklasse. Da det ikke er fastsatt risikoklasse for Mo i Rana lufthavn vil det benyttes gebyrsats som for risikoklasse 4.

Dette innebærer at virksomheten skal betale kr 4 600,- 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.

Med hilsen

Oddlaug Ellen Knutsen (e.f.)  
seksjonsleder

Sten D. Bruaas  
senioringeniør

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