



Revisjonsrapport

Rapport	
Rapporttittel Rapport etter tilsyn innen beredskap og arbeidsmiljø på Transocean Arctic i nordområdene	Aktivitetsnummer 402002005

Gradering		
<input checked="" type="checkbox"/> Offentlig	<input type="checkbox"/> Begrenset	<input type="checkbox"/> Strengt fortrolig
<input type="checkbox"/> Unntatt offentlighet	<input type="checkbox"/> Fortrolig	

Involverte	
Hovedgruppe T-F	Oppgaveleder Hilde Nilsen
Deltakere i revisjonslaget Eva Hølmebakk, Hilde Nilsen, Jan Erik Jensen og Arnt H. Steinbakk	Dato 23.2.2016

1 Innledning

Petroleumstilsynet (Ptil) gjennomførte i perioden 7.12. til 10.12.2015 tilsyn med Transocean knyttet til styring av beredskap og arbeidsmiljø på Transocean Arctic med særskilt fokus på aktiviteter i nordområdene. Det ble avholdt et oppstartsmøte hos Transocean 4.12.15 med etterfølgende verifikasjon om bord på Transocean Arctic.

2 Bakgrunn

Som definert i Ptils hovedprioritering HP-Nord, er nordlige farvann av norsk sokkel krevende områder som introduserer nye og flere risikoforhold som må håndteres for å drive forsvarlig virksomhet. De naturgitte forholdene på den nordlige delen av sokkelen byr på utfordringer knyttet til teknologiske og operasjonelle løsninger, beredskap, logistikk, personlig utstyr/bekledning, geografi, snø og isforhold og tilgang til egnede innretninger og utstyr.

3 Mål

Målet med tilsynsaktiviteten rettet mot beredskap var å følge opp at Transocean jobbet systematisk for å forebygge storulykker, samt at innretningens beredskapsorganisasjon, -utstyr og -systemer ivaretar beredskapsfunksjoner under vinteroperasjoner.

Målet innenfor arbeidsmiljøområdet var å vurdere om Transocean sine systemer og praksis for oppfølging av arbeidsmiljørisiko ved arbeid i kaldt klima, var i samsvar med krav i regelverket. Det ble i tilsynet også sett på hvordan generell arbeidsmiljørisiko for dekk- og bore-personell, som er de gruppene om bord som er mest utsatt for arbeid utendørs, ble kartlagt og styrt.

Tilsynet verifiserte også om tilretteleggingen for arbeidstakermedvirkning og vernetjeneste praktiseres i samsvar med krav i regelverket.

4 Resultat

Kaldt klimautfordringer blir i stor grad adressert opp mot de gruppene som har arbeid utendørs om bord på Transocean Arctic. Dette gjøres både med tekniske tiltak som «heat tracing» av evakueringsveier utendørs, vindvegger og et større kafferom med direkte adgang fra dekk. Enkelte steder kan det slås ned luker eller er montert dører som skaper beskyttede soner, og hvor det også er montert vifter/ovner for å øke temperaturen der det skal utføres arbeid.

Som organisatorisk tiltak har alle ledere om bord nylig fått et dagskurs på kuldeeksponering av selskapet Check 6 som har lang erfaring med dette temaet kuldeutsatte områder fra flere land. Alle arbeidstakere om bord, også 3. parts ansatte, får opplæring mens de er om bord av det samme selskapet. Det ble mens tilsynsteamet var om bord oppgitt på høyttaler (PA) om fare for fallende snø og is i tillegg til temperatur og hva «wind chill»-effekten (vindavkjøling) er. Tilsynsteamet fikk opplyst at man om bord hadde begynt å bruke sjekklistene i vinteriseringsmanualen allerede, slik at disse skulle være kjent og innarbeidet før man fikk minusgrader som er satt som kriterier for bruk av sjekklistene.

Innen arbeidsmiljø ble det i tilsynet avdekket manglende systematisk og helhetlig vurdering av arbeidsmiljø for ulike grupper om bord og manglende oppfølging av tiltak etter kartlegginger. Det ble også avdekket forbedringspunkter på rolle og ansvarsavklaring, samt arbeidstakermedvirkning.

Innen beredskap ble det avdekket bl.a. mangler ved gjennomføring av analyser, trening og øvelser, og mangelfull oppfølging av tidligere identifiserte avvik. Rømningsveier var noen steder delvis blokkert av henlagte gjenstander, og skilting og merking i inne- og uteområdet var enkelte steder ikke i henhold til krav. Snø og isforhold skapte i tillegg utfordringer på helikopterdekket og MOB-båtstasjoner.

5 Observasjoner

På tils observasjoner deles generelt i to kategorier:

- Avvik: Knyttes til de observasjonene hvor vi mener å påvise brudd på regelverket.
- Forbedringspunkt: Knyttes til observasjoner hvor vi ser mangler, men ikke har nok opplysninger til å kunne påvise brudd på regelverket.

5.1 Avvik arbeidsmiljø

5.1.1 Risikoutsatte grupper

Avvik:

Manglende systematisk og helhetlig vurdering av arbeidsmiljø for ulike grupper om bord.

Begrunnelse:

De personellgruppene tilsynslaget så på under verifikasjonen offshore var bore- og dekkspersonell. Dette er de som oftest har utendørsarbeid og dermed er mest utsatt for kulderelatert risiko. Dokumentgjennomgang, befaring og intervju viste at kaldt klima ble håndtert systematisk for disse personellgruppene, men at selskapet ikke hadde sammenstilt informasjon om arbeidsmiljørisiko på gruppenivå og hadde derfor ikke tilstrekkelig oversikt over samlet risiko for ulike grupper på Transocean Arctic.

Det var utført kartlegginger av blant annet støy og kjemikalier, og gjort vurderinger av enkelte oppgaver som også omfattet bore- og dekkspersonell. Tilsynslaget fikk opplyst at det skal gjennomføres en ergonomi-kartlegging om bord i 2016.

- Transocean sin vinteriseringsmanual er svært omfattende og med vedlegg som til en viss grad inneholder mye av den samme informasjonen i ulike rapporter. Manualen inneholder mye viktig og god informasjon om de forhold som er aktuelle for aktiviteter i nordområdene, men det kan være vanskelig for personellet om bord å finne frem det som er mest relevant for dem og de arbeidsoperasjoner de skal utføre.
- Støykartleggingene fra 2013 viste overskridelser av støynivå flere steder på innretningen. Selskapet kunne ikke redegjøre for om tiltak er implementert for å lukke disse avvikene.
- Det forelå ikke en oversikt over den totale støyeksposering i løpet av et skift, for å sikre at personell eller grupper ikke overstiger sin daglige dose.
- Det var ikke en systematikk i vurdering av oppholdstidsbegrensninger for støy, for å sikre at personell ikke blir eksponert for mer enn det som er tillatt. Dekkspersonell har også vakter ved fakling og har da en fast rotasjon for å unngå å stå for lenge i høy støy, men dette blir ikke tatt med i noen form for beregning av hvor de kan oppholde seg resten av skiftet. Dette viser at organisatoriske tiltak ikke er godt nok kommunisert eller dokumentert.
- Det kom frem i intervju at det ikke er en systematisk bruk av støykartene i planlegging av jobber.
- Oljedampmålingene utført både i 2011 og 2013 under boring med oljebasert slam viste store overskridelser i shakerrommet. «Mudpitrennene» var under tilsynet fortsatt åpne og gav unødvendig eksponering for personell under boring med oljebasert slam. Selskapet kunne ikke redegjøre for om tiltak er implementert for å lukke disse avvikene.
- Det var ikke gjort en systematisk vurdering av oppholdstidsregimet for personell som arbeidet i shakerrommet. Vurdering av eksponeringstid, og bruk av personlig verneutstyr, syntes i stor grad å være overlatt til den enkelte arbeidstaker. Dette viser at organisatoriske tiltak ikke er godt nok kommunisert eller dokumentert.
- Gangen foran shaker (kalt shaker miljøbu), ble brukt til både oppholdsrom for boredekkarbeidere, prøvetaking av oljemud og inspeksjonsrom for shakere. Kartlegging i 2013 beskriver problematikk med utforming av rommet og at det gjøres prøvetaking i samme rom som benyttes til oppholdsrom. Ventilasjonen var ifølge kartleggingen heller ikke god nok. Det oppbevares også vernemasker i dette rommet mellom skiftene. Selskapet kunne ikke redegjøre for hvilke tiltak som er planlagt eller implementert for å lukke disse avvikene.

Krav:

Arbeidsmiljøloven § 4-1 punkt 1 om krav til enkeltvis og samlet vurdering av faktorer i arbeidsmiljøet som kan innvirke på arbeidstakernes fysiske og psykiske helse og velferd
Styringsforskriften § 18 om analyse av arbeidsmiljøet
Aktivitetsforskriften § 24 om Prosedyrer
Aktivitetsforskriften § 36 om kjemisk helsefare
Forskrift om organisering, ledelse og medvirkning § 15-5 om krav til informasjon om personlig verneutstyr

5.1.2 Tiltak

Avvik:

Manglende oppfølging av tiltak etter kartlegginger.

Begrunnelse:

- Eksponeringsmålinger av oljedamp utført både i 2011 og 2013 viste store overskridelse ved bruk av oljebasert slam. Det kunne ikke fremvises dokumentasjon i Synergi på om foreslåtte tiltak var implementert, eks åpne mudpit renner. I intervju med ledelse og personell kom det frem at det var ulike oppfatninger av oppholdstid i shakerene.
- Utbedret avtrekk i miljøbu for shakere var ikke verifisert, og det er derfor vanskelig å vite hva nivået var i dette oppholdsrommet. Det ble opplyst under intervju at det ofte måtte luftes for å få bedre luft der, men at det da ble veldig trekkfullt og kaldt. Ettersom dette er eneste mulighet for personellet til å stå beskyttet for vær og vind når de ikke er inne i selve shakeren, ser Ptil det som problematisk at det ikke er et adskilt prøvetakingsområde.
- Støykartleggingene fra 2013 viste at de kartlagte gruppene overskrider støynivået. Det var uklart i Synergi om enkelte tiltak var lukket eller fortsatt åpne.

Krav:

Arbeidsmiljøloven § 4-1 punkt 2 om generelle krav til arbeidsmiljøet
Styringsforskriften § 23 om kontinuerlig forbedring

5.2 Avvik beredskap

5.2.1 Trening og sammensetning av beredskapsorganisasjonen

Avvik:

Det var mangler ved system for trening av beredskapsorganisasjonen som skal sikre at innsatspersonell og beredskapsledelse har tilstrekkelig kompetanse til å håndtere fare- og ulykkessituasjoner.

Begrunnelse:

Ved intervjuer og dokumentgjennomgang ble det observert at det var mangler i systemet som skal sikre tilstrekkelig trening i beredskapsorganisasjonen (med unntak av førstehjelpere), spesielt relatert til styring av beredskapstrening. Med «tilstrekkelig» menes at systemet skal sikre at den enkelte person blant innsatspersonell og beredskapsledelse gjennomfører minimum én trening per oppholdsperiode for *hver* rolle de har i beredskapsorganisasjonen. Det ble bl.a. sett på innsatspersonell som foretar redning i høyden og livbåtførere, hvor systemet ikke tilrettela for dette.

Det var ingen system for oppfølging av alt beredskapspersonell som sikret:

- Når beredskapstrening skal gjennomføres.
- Hvem som skal delta.
- Håndtering av frafall fra treningssesjoner, f.eks. repetisjon og annen kompensasjon for tapt trening og kriterier for dette.
- Innholdet i treningssesjonene (f.eks. ved bruk av treningsmodulene etablert av Norsk olje og gass).

I tillegg var det manglende skille i styrende dokumentasjon (GMS) og oppfatning om bord om hva som er trening og hva som er øvelser.

Under intervjuer kom det også fram at det var gjennomført lite trening i organisasjonen på DFU *Helikopter i sjø innenfor sikkerhetssonen*, der bl.a. alle MOB-ressurser på beredskapsfartøy og innretningen er planlagt benyttet. Det kom også fram i intervjuer at det er trent på, men ikke dokumentert, å frakte skadet person fra pongtonger ved å bruke løftearrangement.

Krav:

Styringsforskriften § 6 om styring av helse, miljø og sikkerhet

Aktivitetsforskriften § 23 om trening og øvelser

Aktivitetsforskriften § 21 om kompetanse

5.2.2 Beredskapsplan

Avvik:

Beredskapsplanen om bord er ikke fullt ut implementert.

Begrunnelse:

Beredskapsplanen (SERP) var ny og ikke fullt ut implementert. Alarminstruksen som var i bruk var gammel utgave. Det var uklart i hvilken grad den nye beredskapsplanen var gjeldende, selv om vi i møtet med landorganisasjonen ble informert om at den nye planen skulle være gjeldende:

- SERP og oppsett av redning i høyden lag var ikke overensstemmende. Ifølge SERP skulle det være 3 mannskap dag og 3 natt. Nå er det satt opp med 3 dag og 1 natt.
- ARL-lag/Initial respons-lag skal ifølge SERP være etablert om bord, men er ikke på plass.
- Lite kjennskap til SERP blant personell om bord.

I tillegg hadde ikke SERP overført de fleste av ytelseskravene fra beredskapsanalysen. Ytelseskravene til innsatspersonell, som organisatorisk og operasjonell barriere, var derfor tilsynelatende ikke operasjonalisert og det var lite kjennskap til ytelseskravene blant medlemmene i beredskapsorganisasjonen om bord.

Krav:

Aktivitetsforskriften § 76 om beredskapsplaner

Styringsforskriften § 5 om barrierer

5.2.3 Brannstasjoner

Avvik:

Det var manglende system for å sikre vedlikehold og oppdatering av brannstasjonene og brannberedskap om bord på innretningen.

Begrunnelse:

På befaring på innretningen ble det observert følgende:

- Det var en del luftflasker til røykdykkerutstyr som ikke var blitt resertifisert. De aller fleste av flaskene som ikke var sertifisert var på brannstasjon 4 og en flaske på brannstasjon 3.
- Utstyr på brannstasjon 3 var ikke klargjort til øyeblikkelig bruk.
- Det manglet inventarlistene på noen av brannstasjonene.

Dersom hydrokarboner/gass i uteområdene hadde inntruffet, ville det ikke være tilgjengelig brannstasjoner med røykdykkerutstyr.

Krav:

Rammeforskriften § 3, jf. Sdir 227/84 Brannforskriften § 15

5.2.4 Svekkede barrierer på helikopterdekk

Avvik:

Som følge av snø og is var tekniske innretninger på helikopterdekket svekket.

Begrunnelse:

Under befaring på helikopterdekket ble det gjort følgende observasjoner:

- H-dekket var bare delvis oppvarmet. H-sirkel midt på helikopterdekket og to av de tre evakueringsveiene ned fra helikopterdekket var oppvarmet. Resten av helikopterdekket var dekket av snø og is.
- Snø og is fylte opp dreneringsrennen rundt helikopterdekket.
- Utløp/dyse på brannkanon var tildekket av hardpakket snø og is.
- Snø og is dekket enkelte av de hvite dekklysene som var vendt mot vinden.

Ovennevnte forhold er tekniske barrierer som skal hindre at en faresituasjon utvikler seg til en ulykke, og der utformingen av helikopterdekket ikke åpner sin funksjon som følge av snø og is.

Krav:

Rammeforskriften § 3 om bruk av maritime krav, jf. Sdir 72/08 helidekkforskriften § 15 om friksjon, § 16 om adkomster, § 19 om renne og § 37 punkt 4 b) om at dekket skal være ryddet for snø og is

5.3 Forbedringspunkter arbeidsmiljø

5.3.1 Roller og ansvar

Forbedringspunkt:

Det var lite kjennskap til kartlagte arbeidsmiljøutfordringer hos departementsledere for bore- og dekkspersonell.

Begrunnelse:

Oppfølging av arbeidsmiljø var lagt til linjen. Medic og Safety hadde en rådgivende rolle. Tilsynslaget fikk gjennom intervju inntrykk av at det var lite involvering fra linjeledere i å løse kjente utfordringer på arbeidsmiljø for å sikre at eksponering for blant annet støy og kjemikalier for deres personell ikke oversteg de grenser som er gitt i regelverket.

Krav:

Styringsforskriften § 6 om styring av helse, miljø og sikkerhet, andre ledd

5.3.2 Arbeidstakermedvirkning og verneombud**Forbedringspunkt:**

Arbeidstakermedvirkning i valg og oppfølging av tiltak var mangelfull. Verneombud fikk ikke avsatt tilstrekkelig med tid til å utføre sin rolle.

Beskrivelse:

- Arbeidstaker i boring var kjent med at det var gjort kartlegginger som viste høye nivåer av blant annet støy og kjemikalier, men vernetjenesten om bord eller arbeidstakerne var ikke tatt med i diskusjonen om hvilke tiltak som skulle implementeres, eventuelt hvilke midlertidige tiltak som bør iverksettes.
- Store personellendringer krever god arbeidstakermedvirkning og en aktiv vernetjeneste i den daglige drift for å sikre felles forståelse av risikoforhold om bord på Transocean Arctic. Mange verneombud var nyvalgte som følge av dette, men verneombud fikk ikke avsatt tid nok i arbeidstiden til å utføre sin rolle som verneombud, blant annet med felles verneombudsmøter eller vernerunder.

Krav:

*Rammeforskriften § 13 om Tilrettelegging for arbeidstakermedvirkning
Forskrift om organisering, ledelse og medvirkning, FOR-2014-02-24-210, kapittel 2*

5.4 Forbedringspunkt beredskap**5.4.1 Evakueringsveier og sikring av løst utstyr****Forbedringspunkt:**

Det var mangler ved sikring av løst utstyr i områder som benyttes som evakueringsveier og hvor det kunne oppholde seg personell. Dette var også gjentagende funn fra tilsynet gjennomført i 2012 om bord på innretningen.

Begrunnelse:

Under befaring ble det gjort følgende observasjoner:

- Rømningsvei i sekkelager var delvis blokkert av sekker (9 stk), løse rør og en kabeltrommel.
- Rømningsvei i sekkelager var delvis blokkert av væskekontainere et par steder.
- Det var mye løst utstyr enkelte steder om bord, slik som sekkelager-området og løst utstyr som kjemikaliesekker og containere på evakueringsveier. Det var også en avfallskontainer på gangvei på babord hoveddekk som potensielt kunne sperre evakueringsvei ved maksimal krengevinkel (17 grader).

Krav:

Rammeforskriften § 3, jf. Sdir 856/87 Byggeforskriften § 6, punkt 7.2 om sikring av løst utstyr mot bevegelse ved maksimal krengevinkel

5.4.2 MOB – beredskap

Forbedringspunkt:

Det var forbedringspunkt relatert til MOB-beredskap om bord.

Begrunnelse:

Under befaring på innretningen og i dokumentgjennomgang ble det gjort følgende observasjoner:

- Utsatt plassering av MOB-båter som er plassert høyt over havoverflaten: Is-/snødekkede seter og dørk i den ene MOB-båten kunne bidra til at personell mister fotfeste og grep, og faller til sjø ved sjøsetting. Reder opplyste om at ved arbeid over åpen sjø ble MOB-båten holdt ren for snø og is.
- Beredskapsanalysen berører ikke nevneverdig utsatt plassering av MOB-båt og utfordring ved å holde den ren for snø og is om det er betydelig snøfall når det foregår arbeid over åpen sjø. Dersom MOB-båt skal benyttes ved opptak av 21 personer ved helikopterkrasj i sjø innenfor 500 m-sonen, vil det ta tid å klargjøre MOB-båt om den er dekket med snø eller is.
- For store MOB-drakter til MOB-mannskap om bord:
 - Vanskeliggjør bevegelser dersom noen skulle havne i sjøen
 - Reduserer sannsynligheten for at mansjetter er tette
 - Ved eventuell lekkasje i drakten vil potensiell vannmengde som fyller drakten være betydelig og vanskeliggjøre redning tilbake i MOB-båt
- Manglende hansker på MOB-mannskap. Under MOB-øvelse stilte noen av mannskapet uten vinterhansker. Temperatur i luft og sjø var ned mot null grader. Manglende førlighet i fingre kan vanskeliggjøre håndtering av MOB-båt, opptak av personell fra sjø og påfølgende utøvelse av førstehjelp.

Krav:

Aktivitetsforskriften § 77 b) om at ikke faresituasjoner skal utvikle seg til ulykkessituasjoner, c) at personell kan reddes i ulykkessituasjoner

Rammeforskriften § 3, jf. Sdir 853/07 Redningsforskriften § 17, 1. avsnitt punkt c)

5.4.3 Merking og skilting av evakueringsveier

Forbedringspunkt:

Det var manglende og slitt merking og skilting i evakueringsveier i inne- og uteområdene.

Begrunnelse:

Mangelfull skilting i inne- og uteområde. Flere skilt var borte, blant annet retningskilt til livbåter. Noen var også skadet og i uleselig stand.

Krav:

Rammeforskriften § 3, jf. Sdir 853/07 Redningsforskriften § 19 om merking av evakueringsveier

5.4.4 UHF dekning

Forbedringspunkt:

Det var mangler knyttet til UHF-radiodekning om bord.

Begrunnelse:

Under intervjuer om bord kom det fram at det var dårlig dekning på UHF-radiokommunikasjon på enkelte områder på innretningen. Det fantes ingen dokumentasjon som inneholdt vurderinger av dekning om bord.

Krav:

Rammeforskriften § 3, jf. Sdir 227/84 Brannforskriften §14.2 om krav til bærbare UHF-radiosett for intern kommunikasjon for hvert brannmannsutstyr, slokkeleder, teknisk lag, samt styrehus, og i tillegg § 26.2.11 om at det fra sentral for nødkommunikasjonsutstyr (UHF/VHF) skal det kunne kommuniseres enkeltvis med de forskjellige UHF/VHF-apparater og alle samtidig.

6 Andre kommentarer

Det er for tiden store endringer i personellsammensetning om bord på Transocean Arctic. Mange har gått inn i nye stillinger og flere av mannskapet kom fra ulike innretninger som følge av nedskjæringer og at noen av Transoceans innretninger nå ligger i opplag. Dette medførte at selskapet måtte gi kurs og trening til personell i nye roller både innen sine vanlige arbeidsoppgaver og beredskapsroller. Tilsynsteamet fikk inntrykk av at selskapet fulgte dette opp gjennom kompetansematrisen. Vernetjenesten om bord mente det ikke var avsatt nok tid til hverken samordning av vernetjenesten eller trening av den enkelte i beredskapsrollene, blant annet Redning i høyden-lag, om bord på Transocean Arctic.

Det var ikke sammenfallende situasjonsforståelse hos organisasjonen på land og ute på innretningen når det gjaldt kontroll av intern beredskapstrening om bord. På land var oppfatningen at systemet for å følge opp kompetansekravene i OCS (reders system for styring av kompetanse) gav et bilde av dette, men det gjelder i all hovedsak kun status med hensyn på beredskapssertifikater i henhold til Norsk olje og gass' retningslinje 002 og enkelte andre treninger (bl.a. samtrening med land og årlig trening for livbåtførere).

Vi fikk opplyst at det var etablert en praksis med å fylle glykol i brannkanoner. Denne praksisen var ikke synliggjort eller etablert i prosedyrer, som f.eks. vinteriseringsmanualen. Denne gode praksisen, som har betydning for sikkerheten, var dermed ikke etablert i form av en prosedyre for å sikre kontinuitet og videreutvikling. Det ble opplyst at det var utarbeidet en sak i Synergi-systemet for andre saker som var blitt identifisert, i den hensikt at dette vil bli lagt inn i vinteriseringsmanualen.

Det var ikke deksel over evakueringsflåtene om bord, og det var usikkert i hvilken grad dette har betydning for utløsning og generelt funksjonen ved utløsning ved store snømengder. Leverandør var kontaktet og det skulle etableres en funksjon som skjermet mot snø og is og samtidig sikret fri-flyt-funksjonen til flåtene.

7 Deltakere fra Petroleumstilsynet

Hilde Nilsen – arbeidsmiljø (oppgaveleder)

Eva Hølmebakk – arbeidsmiljø

Jan-Erik Jensen – beredskap

Arnt-Heikki Steinbakk – beredskap

8 Dokumenter

Følgende dokumenter ble benyttet under planlegging og gjennomføringen av aktiviteten:

1. Arctic Rig Organisation chart, rev
2. Transocean Norway - HSE – Governance Nov 1st
3. Transocean Norway – Operation Nov 1st
4. Contractors
5. Stillingsinstruks for sykepleier og RSTC
6. Goals and Objectives Matrix 2015 - TOA Transocean Arctic Q3 update
7. Winterization NRY-ARC-PR-09-CompleteVersion-11-2015
8. Davit Sr. Nr. 4302 1710036015264
9. Davit Sr. Nr. 4303 1710036015265
10. Lifeboat 14 Certificates 1710036015267
11. EPA NRY-ARC-003-CompleteVersion12
12. 501.15.94.005-0001
13. SERP NRY-ARC-PR-01-CompleteVersion 11 2015
14. NRY-HSE-PR-03 Iss05 Rev00 Norsk sect 32
15. TO Arctic VO og opplæring
16. FSAMU REF Arctic No-1 - 2015
17. FSAMU REF Arctic No-2 - 2015
18. FSAMU REF Arctic No-4 - 2014
19. Helse og arb.miljø NRY-HSE-PR-03 Iss05 Rev00 Norsk
20. FM 3.1-4n NRY-HSE-PR-03 - Opplæringsplan for Sykepleiere. Issue05 rev00
21. QRA NOR-ARC-002-CompleteVersion-2012
22. Årsrapport helse-og arbeidsmiljøavdelingen 2014
23. Hook cert.aft mob
24. MOB akter sertifikater
25. Mobdavit fwd page 2
26. Mobdavitfwd
27. MRB - DAVIT & WINCH.fwd
28. MRB - RESCUEBOAT WHFRB6.50.1.fwd
29. MRB - RESCUEBOAT WHFRB6.50.fwd
30. Product test report.aft mob
31. Recertify Fast Rescue Boat Fwd Aft Classing of Davits 1710036015464
32. Stinger-09-04-engine cert.aft mob
33. Stinger-09-04-MED-2095121.aft mob
34. NRY-ARC-HB-16 Sec 15 Working Environment Mapping
35. 73374 - drilling 2013
36. 108529 - Maintenance Dept 2014
37. 108822 - ABS - 2013
38. 108823 - ABS - 2014
39. 112341 - ABS 2015
40. 112404 - Marine 2015
41. Melding om ny dokumentasjon for Helse og arbeidsmiljø
42. Supervisory (Audit) Plan 2016 Complete OPV

- 43. Presentasjon 4.12.15
- 44. Funksjonsbeskrivelse VO-HVO-KHVO Transocean
- 45. Arbeidstakermedvirkningsmatrise

Vedlegg A

Oversikt over intervjuet personell og pers