



Rapport etter tilsyn

Rapport	
Rapporttittel Rapport etter tilsyn med konstruksjonssikkerhet på AKOFS Seafarer	Aktivitetsnummer 422001002
Gradering	
<input checked="" type="checkbox"/> Offentlig	<input type="checkbox"/> Begrenset
<input type="checkbox"/> Unntatt offentlighet	<input type="checkbox"/> Fortrolig
<input type="checkbox"/> Strengt fortrolig	
Involverte	
Hovedgruppe T-F	Oppgaveleder Narve Oma
Deltakere i revisjonslaget Marita Halsne og Narve Oma	Dato 28.11.2019

1 Innledning

Vi førte tilsyn med AKOFS Offshore sin styring av konstruksjonssikkerhet på AKOFS Seafarer, ved Myklebust Verft, Gursken 18. og 19. november 2019. Tilsynet var del av SUT-verifikasjonen for innretningen innen konstruksjonssikkerhet.

2 Bakgrunn

Bakgrunnen for tilsynet er AKOFS Offshore sin søknad om SUT for brønnintervensjonsfartøyet AKOFS Seafarer.

3 Mål

Målet med tilsynet er gjennom stikkprøver å verifisere om teknisk tilstand og relevante dokumenter er i samsvar med krav i petroleumsregelverket.

4 Resultat

4.1 Generelt

Tilsynet var godt tilrettelagt fra AKOFS sin side. Det ble vist gode presentasjoner, og dialogen var god og åpen. Sammensetningen av fagpersonell var bra.

Tilsynet viste god overensstemmelse og samsvar med krav i petroleumsregelverket. Det ble avdekket ett avvik fra forskrifter innen gap-analyser mot relevant regelverk. Tre forbedringspunkter ble avdekket innen analyser, indikasjon i ballasttank og sårbarhet av «helifuel» tank.

5 Observasjoner

Vi har to hovedkategorier av observasjoner:

Avvik: Observasjoner der vi *påviser* brudd på/manglende oppfylning av regelverket.

Forbedringspunkt: Observasjoner der vi *mener å se* brudd på/manglende oppfylning av regelverket, men ikke har nok opplysninger til å kunne påvise det.

5.1 Avvik

5.1.1 Gap-analyser mot relevant regelverk

Det var ikke utført gapanalyser mellom originalt regelverk anvendt for fartøy, mot relevant regelverk for en SUT-innretning innen konstruksjonssikkerhet.

Begrunnelse

Vi ble informert om at AKOFS Seafarer originalt var bygget i 2010, i henhold til DNV Skipsregler av 2006. En gapanalyse var påbegynt, men det var ikke ferdigstilt en samsvarsmåling eller gapanalyse mot siste revisjon av Forskrift 4. september 1987 nr. 856 om bygging av flyttbare innretninger § 6, eller mot DNV GL OS-C102, som er en forventning for et eksisterende fartøy som søker om SUT som en innretning.

Krav

Rammeforskriften § 3 om anvendelse av maritimt regelverk i petroleumsvirksomheten til havs og rammeforskriften § 25 med veiledning om søknad om samsvarsuttalelse for enkelte flyttbare innretninger til havs.

5.2 Forbedringspunkt

5.2.1 Analyser

Forbedringspunkt

Det kunne ikke fremlegges utmattingsanalyser, globalanalyser eller vurdering av eksisterende stille vanns grensekurver for skroget, utført i henhold til relevante forskrifter og regler.

Det kunne ikke fremlegges styrkeanalyse over lokale forsterkninger under dekk i forbindelse med understøttelse av BHA Hangar.

Begrunnelse

Vi ble informert om at det var uklart hvorvidt utmattingsanalyser, global og lokal responsanalyse og vurdering av eksisterende stille vanns grensekurver var ferdigstilt for skroget, i henhold til relevant regelverk eller forskrift gjeldende for en SUT innretning.

Det kunne ikke fremlegges styrkeanalyse over lokale forsterkninger under dekk i forbindelse med understøttelse av BHA Hangar på styrbord side. Spesielt gjaldt dette en ny lokal påsveiset understøttelse som var opplagret i en eksisterende ikke-kontinuerlig stiver (støttet opp av en kneplate).

Krav

Rammeforskriften § 3 om anvendelse av maritimt regelverk i petroleumsvirksomheten til havs, jfr. Sjøfartsdirektoratets byggeforskrift § 6 og DNV GL OS-C102.

5.2.2 Indikasjon i ballasttank**Forbedringspunkt**

Indikasjon ved «scallop» i tank 13 (L-tank mot «moonpool») var ikke undersøkt med hensyn til om det var en sprekk eller ei.

Begrunnelse

Under befarung i tank 13 (WB/DW ving tank 6, babord), fant vi en sprekkliknende indikasjon (ca. 50 mm lang) ved sveisetå i «scallop» mellom to langskipsstivere (longitudinaler) mot bunnplate. Den var ikke undersøkt nærmere med tanke på videre klassifisering av alvorlighetsgrad.

Krav

Aktivitetsforskriften § 25 om bruk av innretninger.

5.2.3 Sårbarhet av helifuel-tank**Forbedringspunkt**

Det var ikke gjennomført en sårbarhetsvurdering av helifuel-tank med hensyn til grønn sjø.

Begrunnelse

Helifuel-tank på bakk-dekket var flyttet lenger forover til en mer utsatt beliggenhet. Det var ikke utført en sårbarhetsvurdering av tank, opplagring, tilhørende rør eller ventiler etc., med hensyn til potensiell «grønn sjø»-belastning.

Krav

Aktivitetsforskriften § 25 om bruk av innretninger.

6 Andre kommentarer

Vi noterte oss at Operasjonsmanualens kapittel 8 om «Design Limits & Operations» ikke var ferdigstilt, men var under utarbeidelse. Det samme gjaldt prosedyren for sjøsikring.

7 Våre deltakere

Marita Halsne og Narve Oma (oppgaveleder), fra fagområdet konstruksjonssikkerhet.

Vedlegg A Oversikt over intervjuet personell

Kopi: Sjøfartsdirektoratet.