

Rapport etter tilsyn

Rapport	
Rapporttittel	Aktivitetsnummer
Tilsynet med COSL - COSLProspector -	418007006
Konstruksjonssikkerhet	Saksnummer
	2023/1646

Gradering	
☒ Offentlig	☐ Unntatt offentlighet

Involverte	
Hovedgruppe	Oppgaveleder
A-3	
i revisionslaget	Dato

1 Innledning

Vi førte tilsyn med COSL Drilling Europe (CDE) med konstruksjonssikkerhet og bølger i dekk på COSLProspector. Tilsynet ble gjennomført mens innretningen lå til kai på CCB (Ågotnes) i tidsrommet 18. til 19. juni 2024.06.24.

Tilsynet ble varslet 16. februar 2024.

CDE hadde forberedt detaljering og tilpassing til vår foreslåtte tidsplan og verifikasjonsomfang på en god og åpen måte.

2 Bakgrunn

Havtil skal legge premisser for, og følge opp at aktørene i petroleumsvirksomheten holder et høyt nivå med hensyn til helse, miljø og sikkerhet og gjennom dette bidra til å skape størst mulige verdier for samfunnet.

Tilsynsaktiviteten inngikk som en del av vår oppfølging av SUT søknaden for COSLProspector som gjelder fagområdet konstruksjonssikkerhet.

I tilsynet ønsket vi å verifisere om innretningen har utfordringer knyttet til konstruksjonsrelaterte problemstillinger. I tillegg ville en verifisere at innretningen driftes på en forsvarlig måte mht. potensielle konstruksjonsrelaterte og marine begrensninger gitt av appendiks til klassesertifikatet.

3 Mål

Målet med tilsynet var gjennom stikkprøver å verifisere om teknisk tilstand, organisering, driftsforberedelser og relevante dokumenter var i samsvar med krav i petroleumsregelverket innen konstruksjonssikkerhet og bølger i dekk.

4 Resultat

4.1 Generelt

Resultatet fra denne oppfølgingen inngår som grunnlag for vår behandling av SUT-søknad for COSLProspector.

CDE la til rette for et godt tilsyn, og det ble gjennomført med en god og åpen dialog med mannskapet om bord.

Det ble identifisert ett brudd på forskriftsbestemmelser knyttet til prosedyrer. Det ble identifisert to forbedringspunkter knyttet til trening og risikoanalyser.

Testene og verifikasjonene er basert på stikkprøver. Ved lukking av observasjoner bør dette tas hensyn til ved å verifisere og om nødvendig korrigere tilsvarende utstyrskomponenter ved andre lokasjoner/kvadranter

4.2 Oppfølging av avvik

Innretningen hadde ingen tidligere avvik å følge opp som har relevans for tilsynets tema.

5 Observasjoner

Vi har to hovedkategorier av observasjoner:

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

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

5.1 Avvik

5.1.1 Bruk av prosedyrer

Avvik

Prosedyrer for operasjon knyttet til avbruddskriterier og forberedelse til dårlig vær var ikke utformet slik at de oppfylte sine tiltenkte funksjoner.

Beskrivelse

I appendiks til klasesertifikatet og i Marine Operations manual er det gitt åpning for at man kan vente på været i operasjonstilstand opp til en bølgehøyde på 8 m Hs. Dette samsvarer ikke med begrensningene i kurven for bølger i dekk i henhold til DNV-OTG-13 som er utarbeidet for innretningen.

CDE presenterte sjekklister for bruk til forberedelse til dårlig vær. Det kunne ikke vises til kriterier i «Adverse Weather Procedure» - L3-MAR-34830 for når disse sjekklistene skulle benyttes.

Krav

Aktivitetsforskriften § 24 om prosedyrer.

5.2 Forbedringspunkt

5.2.1 Trening

Forbedringspunkt

CDE kunne ikke vise til at det utføres nødvendig trening på personell som skal håndtere konstruksjons- og stabilitetshendelser.

Begrunnelse

Under tilsynet kunne CDE vise til en oversikt som sikrer at det blir holdt øvelser med definerte fare- og ulykkessituasjoner knyttet til konstruksjons- og stabilitetshendelser. Oversikten viser at det kun blir trent på de spesifikke definerte fare- og ulykkessituasjonene en gang pr år. Det kunne dermed ikke vises til systematisk trening på hendelser innen konstruksjon eller stabilitet.

Krav

Aktivitetsforskriften §23 Trening og øvelser.

5.2.2 Risikoanalyser

Forbedringspunkt

Deler av analyser knyttet til bølger i dekk, som var utført for å gi det nødvendige beslutningsgrunnlaget for å ivareta helse, miljø, og sikkerhet var ikke gjennomført for norske forhold.

Begrunnelse

Risikoanalyser knyttet til bølger i dekk var ikke oppdatert til å reflektere operasjon under norske forhold. Deler av risikoanalysen som er utført i forbindelse med DNV-OTG-14 for bølger i dekk, hadde referanser til operasjon i New Zealand. Deler av analysen bygget også på det forholdet at innretningen skulle opereres på anker, ikke dynamisk posisjonering som er planlagt for kommende operasjon.

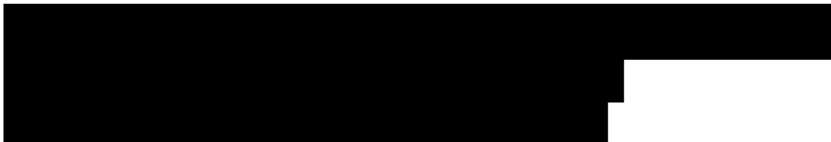
Krav:

Styringsforskriften § 16 om generelle krav til analyser.

6 Andre kommentarer

Ingen andre kommentarer.

7 Deltakere fra oss



Dokumenter

Følgende dokumentasjon ble benyttet under planleggingen og utføringen av tilsynet:

- IIP dokumentasjon.
- Appendiks til klasesertifikatet.
- Klasesertifikatet.
- Klasse status.
- EDOCS-#317678-v2-DM#286628_Risk_Assessment_Negative_Air_GAP_OTG-14
- EDOCS-#385100-v5-COSL_Prospector - limiting sea states for positive air gap in operation.
- EDOCS-#391112-v2-COSL_Prospector – limiting sea states for slamming in aft bulkhead.
- EDOCS-#403580-v1-COSLProspector – Evaluation of topside structure against horizontal wave.
- EDOCS-#409619-v1-DNV_Aproval_letter – status of approval regarding air gap requirements for COSLPROSPECTOR.
- L3-MAR-34830 Operating Criteria - Adverse Weather Procedure
- Presentasjoner brukt under tilsynet.

Vedlegg A

Oversikt over intervjuet personell