

Rapport etter tilsyn

Rapport	
Rapporttittel Tilsyn med oppfølging av avvik	Aktivitetsnummer 049000012

Gradering		
☒ Offentlig	☐ Begrenset	☐ Strengt fortrolig
☐ Unntatt offentlighet	☐ Fortrolig	

Involverte	
Hovedgruppe T-3	Oppgaveleder Erik Hörnlund
Deltakere i revisjonslaget Elisabeth Bjelland, Audun Kristoffersen, Trond Jan Øglend, Erik Hörnlund	Dato 11.06.2020

1 Innledning

Vi førte tilsyn i form av en revisjon med Repsol sin oppfølging av avvik den 23. april, og med oppsummeringsmøte 24. april, 2020. Tilsynet var opprinnelig planlagt som en revisjon i Repsol sine lokaler i Stavanger. På grunn av tiltak for å begrense smitterisiko for Covid-19, ble tilsynet gjennomført via video på Skype, hvor alle deltakerne deltok fra hjemmekontor.

Repsol la godt til rette for revisjonen.

2 Bakgrunn

Bakgrunnen for dette tilsynet er at avvikshåndtering er en viktig del av selskapenes styring av sin virksomhet.

Vi ville her føre tilsyn med selve prosessen for å identifisere og korrigere avvik fra regelverk og interne krav i selskapet, samt verifisere at et utvalg av tidligere avvik var korrigert i samsvar med de svarene vi har mottatt fra Repsol tidligere.

3 Mål

Målet med revisjonen er å følge opp Repsol sin styring av avvikshåndtering og vurdere dette i forhold til regelverkskrav.

Våre revisjonskriterier for dette tilsynet er krav nedfelt i styringsforskriften § 8 om interne krav og § 13 om arbeidsprosesser med hensyn til avvikshåndtering, samt § 22 om avvikshåndtering. I tillegg fulgte vi opp noen utvalgte avvik fra tidligere tilsyn for å verifisere at Repsol har korrigert disse i samsvar med deres svar.

4 Resultat

4.1 Generelt

Generelt har vi sett at Repsol har opprettet interne krav og arbeidsprosesser for å håndtere avvik fra krav i helse-, miljø- og sikkerhetslovgivningen.

Gjennom rapporter, prosedyrer, presentasjoner og samtaler gikk vi gjennom Repsol sine interne krav til avvikshåndtering og hvordan arbeidsprosessene og tilhørende produkt var håndtert i styringssystem og daglig drift. Vi har ikke funnet avvik fra regelverket knyttet til interne krav (§ 8) eller arbeidsprosesser (§ 13) i Repsol sin håndtering av avvik (§ 22). Men på noen områder har vi indentifisert forbedringspotensial.

I kapittel 4.1.1 – 4.1.5 går vi igjennom avviksbehandling i Repsol i lys av krav gitt i styringsforskriften § 22 om avviksbehandling. Vi presenterer resultatene i forhold til de ulike leddene i paragrafen.

4.1.1 Styringsforskriften § 22, første ledd

Vi har gjennom dokumentgjennomgang, samtaler og presentasjoner fra Repsol fått beskrevet hvordan de registrerer og følger opp avvik. Repsol sier at den ansvarlige for aktiviteten også er ansvarlig for å behandle avvik.

Krav og prosesser for registrering av avvik virker klare og hensiktsmessige. Det var mindre tydelige krav til oppfølgingen av avvik. Noen klare krav til hvordan det blir tatt stilling til avvikenens betydning for HMS enkeltvis og i forhold til andre avvik har vi ikke funnet. Repsol nevner flere møter, prosesser og kriterier hvor betydning av avvik belyses. Det er morgenmøter, risikomøter, korrektive arbeidsordrer, kritikalitet til ulike tags/utstyr. Vi har i tilsynet ikke sjekket agendaer eller møtereferat fra nevnte møter. Videre ble det nevnt at barrieresvekkelser følges opp i barrieresystemet.

Vi har ikke observert forhold som tilsier at vurdering av avvikenens betydning ikke er god nok. Samtidig kan en konkretisering av krav til disse prosessene bidra til forbedring.

Se også forbedringspunkt 5.2.1.

4.1.2 Styringsforskriften § 22, andre ledd

Repsol sin prosess for korrigerende avvik synes til dels dekkende. Repsol har klare krav til prosessen for å fjerne konsekvensene av avvik. Samtidig er vårt bilde at kravene til å klarlegge årsak til avvik, og iverksettelse av tiltak for å hindre at samme avvik oppstår igjen, ikke er like tydelige. Det vi klarte å finne av krav til

årsaksvurdering var en hjelpetekst som brukes når det opprettes en Synergisak fra mal som kopieres fra synergi # 125211.

Oppfølging av tiltak og vurdering tiltakenes effekt synes også mangelfull, men ikke helt fraværende. I tilsynet fikk vi klarlagt at Repsol blant annet hadde vurdert et tiltak som de hadde presentert for oss etter et tidligere tilsyn. Tiltaket gikk på å oppdatere styrende dokumentasjon. I etterkant hadde Repsol konkludert med at tiltaket mest sannsynlig ikke ville ha den tiltenkte effekten fordi mangelen egentlig ikke lå i styrende dokumentasjon. Mangelen lå, ifølge Repsol, heller i at styrende dokumentasjon ikke ble etterlevd. Det korrigerende tiltaket ble derfor omformulert til å dekke sikring av at styrende dokumentasjon ble etterlevd.

Dette var egentlig det eneste vi klarte å finne knyttet effektvurdering av tiltak og vurderer at det finnes rom for forbedringen innenfor dette området.

Se også forbedringspunkt 5.2.2.

4.1.3 Styringsforskriften § 22, tredje ledd

Proessen for å iverksette kompenserende tiltak inntil avvik er korrigert synes dekkende.

4.1.4 Styringsforskriften § 22, fjerde ledd

Som beskrevet i punkt 4.1.2 har Repsol klare krav til prosessen for å kompensere for konsekvensen av avvik når et avvik er identifisert. Men kravene i fjerde ledd sier også at det skal iverksettes tiltak for å forhindre at avvik oppstår igjen. I tilsynet klarte vi ikke å gå dypt nok for å vurdere dette i detalj. Av det vi så fikk vi ingen klare eksempler på at forebyggende tiltak ikke settes i verk. For eksempel fant vi ingen klare gjenganger av avvik i synergi, noe som i en slik tilfelle kan indikere at tiltak er mest reaktive og lite forebyggende. Samtidig fant vi ikke noen klare bevis for at prosessen for å vurdere forebyggende tiltak var til stede.

4.1.5 Styringsforskriften § 22, femte ledd

System for oversikt over identifiserte avvik hos den ansvarlige synes å være tilfredsstillende. Repsol har også en oversikt over avvik på Grane.

4.2 Oppfølging av avvik

I tråd med innhold i varsel om tilsyn har vi verifisert hvordan aktøren har håndtert enkelte tidligere påviste avvik som en del av dette tilsynet.

Følgende avvik etter tilsyn med elektriske anlegg, instrumenterte sikkerhetssystemer og vedlikeholdsstyring på Gyda-innretningen med tilhørende rapport av 26.06.2018 (vår sak nr. 2018/508) har vi funnet håndtert i tråd med Repsols tilbakemelding av

27.08.2018. Vi har ikke verifisert at disse faktisk er korrigert i felt, men verifisert oppfølging i styringssystemet.:

- *Avvik 5.1.1 Tennkildekontroll, underpunkt b)* vedrørende manglende dokumentasjon på teknisk tilstand for nødgeneratorens rusningsvern.
- *Avvik 5.1.1 Tennkildekontroll, underpunkt c)* vedrørende mangler ved selskapets testrutiner for nyinstallasjon og oppfølging i drift
- *Avvik 5.1.2 Elektriske installasjoner.* Generelt om hvordan de ulike feil og manglene som ble pekt på i avviket har blitt fulgt opp og særlig underpunkt h) om Ex-utstyr med defekter.
- *Avvik 5.1.3 Arbeid i og drift av elektriske anlegg.* Generelt om hvordan de ulike feil og manglene som ble pekt på i avviket har blitt fulgt opp og særlig underpunkt c) om manglende intern-verifikasjoner for elektriske anlegg og installasjoner.

Av de tidligere avvik vi har fulgt opp i dette tilsynet har vi ikke funnet noen avvik som ikke er håndtert i tråd med tilbakemeldingen fra Repsol.

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

Det ble ikke påvist avvik i dette tilsynet.

5.2 Forbedringspunkt

5.2.1 Bedre vurdering av avvikenes betydning for HMS enkeltvis og i forhold til andre avvik

Forbedringspunkt

Krav til vurdering av avvikenes betydning for HMS enkeltvis og samlet synes ikke å være oppfylt

Begrunnelse

Noen klare krav til hvordan det blir tatt stilling til avvikenes betydning for HMS enkeltvis og i forhold til andre avvik har vi ikke funnet. Repsol nevner flere møter, prosesser og kriterier hvor betydning av avvik belyses. For eksempel morgenmøter og risikomøter. Vi har ikke funnet eller blitt presentert noen krav til innhold eller deltakelse i disse møtene knyttet til krav om å vurdere avvikenes betydning. Hvis

disse møtene brukes til å vurdere betydningen av avvik for HMS tror vi det finnes potensial for forbedring knyttet til innhold og deltakelse i møtene.

Krav

Styringsforskriften § 22, første ledd.

5.2.2 Bedre årsaksklarlegging og evaluering av effekten av tiltak

Forbedringspunkt

Krav til klarlegging av årsak til avvik og effektvurdering av tiltak synes ikke å være oppfylt.

Begrunnelse

Vi har ikke klart å finne noen tydelige interne krav til hvordan Repsol oppfyller krav til å klarlegge årsak til at et avvik har oppstått. Det er spor av slike krav i hjelpetekst som brukes når det opprettes en Synergisak fra mal som kopieres fra synergi #125211. Dette er imidlertid det eneste vi har funnet som vi ser knyttes opp mot en styrt prosess for å klarlegge årsaken for avvik.

Det fremkom hverken i flytskjema for avvikshåndtering, i prosedyre for håndtering av avvik og unntak (HSE-PRO-REN-012) eller gjennom verifikasjoner i avvikshåndteringssystemet hvordan den ansvarlige sikrer at man følger opp tiltak og evaluerer effekten disse har. Vi har funnet at det er definert krav til oppfølging av at tiltak gjennomføres som planlagt, for eksempel oppfølging av KAO knyttet til gjenoppretting av barriereytelser. Men prosesser for å vurdere av effekten av tiltakene har vi ikke funnet like tydelige krav til.

Krav

Styringsforskriften § 22 om avviksbehandling, andre ledd.

6 Andre kommentarer

I prosedyre for Synergi-prosessen (synergi Business Process) HSE-PRO-REN-071 og punkt 4.2.1 vedrørende offshore; står det at man skal fylle ut observasjonskort og gi dette til supervisor. Dette er ikke iht. dagens praksis der man ønsker at den enkelte fyller direkte inn i synergi.

7 Deltakere fra oss

Erik Hörnlund, Konstruksjonssikkerhet (oppgaveleder)
 Audun Kristoffersen, Konstruksjonssikkerhet
 Trond Jan Øglend, Prosessintegritet
 Elisabeth Bjelland, Juss og rammevilkår

8 Dokumenter

Følgende dokumenter ble benyttet under planleggingen og utføringen av tilsynet:

1. Prosedyre "Håndtering av avvik og unntak" (HSE-PRO-REN-012, rev. 7, 02.01.2019)
2. Procedure "Synergi Business Process" (HSE-PRO-REN-071, rev. 03, 22.11.2018)
3. Synergirapport "Avviksbehandling pågår i Repsol Norge AS", 26.03.2020
4. Synergirapport "Godkjente avvik i Repsol Norge AS", 26.03.2020
5. Synergirapport "Avsluttede avvik i Repsol Norge AS", 26.03.2020
6. Synergi #209630
7. Synergi #212646
8. Synergi #220114
9. Synergi #230953
10. Utdrag fra prosedyre ASS-PRO-REN-001 (2.4. Technical Authority)
11. Utdrag fra prosedyre POP-PRO-REN-015 (2.1. Ansvarshavende for elektriske anlegg)
12. Utdrag fra prosedyre ASS-PRO-REN-030, Barrierestyring i drift, rev. 01
13. Utdrag fra prosedyre POP-PRO-REN-017 Modifikasjon av sikkerhetskontrollsystem (3.2 Arbeidsflyt)
14. Utdrag fra prosedyre 20-00139PR, Hazard management, (7.3.2. Operational Risk Assessment (ORA))
15. KAO-047744
16. KAO-047750
17. KAO-047751
18. KAO-047725
19. KAO-047721
20. Maintweb #24839 (04.27.2020)
21. Rutine for forebyggende vedlikehold, Pedestal crane A/B, I 223, rev. 04, 02.02.2018
22. Rutine for forebyggende vedlikehold, Diesel brannvannspumpe funksjonstest av rigsaver, M598_2, rev. 01, 26.02.2019
23. Rutine for forebyggende vedlikehold, M-871, rev. 01
24. Rutine for forebyggende vedlikehold, Diesel nødgenerator funksjonstest av rigsaver, M527_2, 01.11.2018
25. Program PM-008970, Planlegging av årlig ESD Test, 29.04.2020

Vedlegg A

Oversikt over deltakere i tilsynet.