

Rapport etter tilsyn

Rapport	
Rapporttittel	Aktivitetsnummer
Tilsyn 419002010 – KCA Deutag - Askepott - Rapport etter tilsyn med styring av beredskap	419002010
	Saksnummer
	2025/1927

Gradering	
☒ Offentlig	☐ Unntatt offentlighet

Involverte	
Hovedgruppe	Oppgaveleder
A-3	[REDACTED]
Deltakere i revisjonslaget	Dato
[REDACTED]	19.03.2026

1 Innledning

Havindustritilsynet (Havtil) gjennomførte i perioden 22. – 29. januar 2026 tilsyn med KCA Deutag sin styring av beredskap på Askepott. Det ble avholdt digitalt oppstartsmøte med landorganisasjonen til KCA Deutag 22. januar, med etterfølgende verifikasjon om bord på Askepott i perioden 26. – 29. januar 2026.

Tilsynet inngikk som del av Havindustritilsynets planlagte aktiviteter for 2026 med oppfølging av flyttbare innretninger.

Tilsynet var godt tilrettelagt av KCA Deutag.

2 Bakgrunn

Havindustritilsynet (Havtil) skal legge premisser for, og følge opp at aktørene i petroleumsvirksomheten holder et høyt nivå for helse, miljø og sikkerhet og gjennom dette bidra til å skape størst mulig verdier for samfunnet. Oppfølgingen skal være systemorientert og risikobasert og kommer i tillegg til næringens egen oppfølging. Vår tilsynsmetodikk er i hovedsak basert på verifikasjon av utvalgte anlegg, systemer og utstyr, og våre observasjoner kan av den grunn være like relevant for andre anlegg, systemer og utstyr.

Tilsynet omfattet blant annet systemer for å sikre tilstrekkelig kompetanse til å håndtere situasjoner der beredskapsorganisasjonen er involvert og at selskapet har kunnskap om situasjoner som kan bidra til tekniske, organisatoriske og operasjonelle tiltak relatert til beredskap gjennom analyser og interne tilsyn. Vi fulgte også opp tilgjengelighet, tilstand og vedlikehold av beredskapsrelatert utstyr.

3 Mål

Målet for tilsynet var å verifisere at selskapet har en robust og systematisk beredskapsorganisasjon som kan håndtere uønskede hendelser effektivt, med tilstrekkelig kompetanse, utstyr og styring av barrierer.

4 Resultat

4.1 Generelt

Tilsynet viste at KCA Deutag har etablert relevante systemer og rutiner for å ivareta sikkerhet og beredskap, og at flere områder fremstår godt dokumentert. Samtidig avdekket tilsynet enkelte forhold der praktisk etterlevelse ikke fullt ut samsvarer med krav og interne prosedyrer. Observasjonene viser at det på noen områder er behov for bedre oppfølging og mer systematisk gjennomføring for å sikre at løsninger og trening fungerer som tiltenkt i en beredskapssituasjon. Samlet sett gir tilsynet et inntrykk av en organisasjon med gode forutsetninger, men hvor enkelte forbedringer er nødvendige for å sikre helhetlig etterlevelse.

Det ble påvist tre avvik og ingen forbedringspunkt under tilsynet.

Avvik:

- *Merking av evakueringsveier*
- *Beredskapstrening*
- *Nødbelysning*

4.2 Oppfølging av avvik

I tråd med innhold i varsel om tilsyn har vi verifisert hvordan KCA Deutag har håndtert enkelte tidligere påviste avvik og pålegg som del av dette tilsynet.

Tilsynet har verifisert at følgende tidligere påviste avvik og pålegg er/blitt håndtert i samsvar med KCA Deutag tilbakemelding:

- Avvik om Systematisk beredskapstrening, jf tilsynsrapport fra kapittel 5.1.1 i rapport etter tilsyn av 18.01.2019, vår journalpost 2018/1210 og deres tilbakemelding av 18.02.2019, deres ref eDoc 59777, vår journalpost 2018/1210-05
- Pålegg om mangelfull opplæring knyttet til helserisiko, jf tilsynsrapport fra kapittel 5.1.1 i brev av 17.12.2025, vår journalpost 2025/201/EH

5 Revisjonsfunn

Vi har to hovedkategorier av revisjonsfunn:

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

Forbedringspunkt: Revisjonsfunn 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 Merking av evakueringsveier

Avvik

KCA Deutag hadde ikke synlig merking i rømningsveier slik at evakuering kunne foregå på en enkel, hurtig og trygg måte på Askepott.

Krav

Rammeforskriften § 3 om anvendelse av maritimt regelverk i petroleumsvirksomheten til havs, jf. Sdir. 90/16 Forskrift om evakuerings- og redningsredskaper på flyttbare innretninger § 8 om merking av evakueringsveier

Begrunnelse

Under befaring ble det observert manglende gulmerking i rømningsveier som trapper med trinn av ristverk/grating. KCA Deutags egen tekniske dokumentasjon angir at rømningsveier skal være merket, men dette var ikke etterlevd i trapper. I boltelageret var et rømningsskilt som skulle angi retning for evakuering delvis tildekket av en lagerhylle, noe som reduserer synligheten og kan forsinke evakuering i en nødsituasjon.

5.1.2 Beredskapstrening

Avvik

KCA Deutag hadde ikke sikret at det var utført nødvendig trening og øvelser på Askepott, slik at personellet til enhver tid er i stand til å håndtere fare- og ulykkessituasjoner på en effektiv måte.

Krav

Aktivitetsforskriften § 23 om trening og øvelser jf. §77 om håndtering av fare- og ulykkessituasjoner.

Begrunnelse

Forhold som kom frem under intervjuer med MOB-båt mannskaper viser at beredskapsorganisasjonen ikke opprettholder et treningsregime i tråd med kravene i regelverket.

Følgende underbygger dette:

- Under intervju med MOB-båt mannskapene og under gjennomgang av dokumentasjon, kom det frem at det i løpet av de siste to årene kun var ett av seks MOB-båt mannskaper som hadde gjennomført treninger med MOB-båt på sjø. Dette innebærer at man ikke får verifisert ytelseskravet for MOB-beredskap for alle MOB-båt lag.

5.1.3 Nødbelysning

Avvik

KCA Deutag har ikke sikret tilstrekkelig nødbelysning på sjøen hvor livbåter og flåter settes ut, og i innendørs mønstringsområder som utgjør hoved- og alternativ mønstringsplass på Askepott.

Krav

Rammeforskriften § 3 om bruk av maritime forskrifter, jf. Sdir 856/87 Byggeforskriften § 12, punkt 2 om nødbelysning.

Begrunnelse

Under befaringen ble det observert at nødbelysningen i områdene under livbåtene og flåtestasjonene var mangelfull. Askepott var under tilsynet elevert noe høyere enn normal operasjonshøyde, og dette kan ha påvirket hvordan lysdekningen traff låre- og evakueringsområde for flåter og livbåter. Selv med varierende elevasjon må man sikre at nødbelysningen er dimensjonert, plassert og innrettet slik at den fungerer etter hensikten under alle relevante driftsforhold.

6 Deltakere fra oss



7 Dokumenter

Følgende dokumenter ble benyttet under planleggingen og utføringen av tilsynet:

Kopi av presentasjon fra H&P og KCAD - KCA Deutag - Askepott - Tilsyn med styring av beredskap.pdf

MOB-båt øvelser og treninger Askepott 2024-2025.pdf

Revisjonsrapport ISM - SMC R-I-08-2025 Intern SMS revisjon.pdf

WR2560 Bridging document for emergency response MLA, MLB, Askepott_v_3.01.pdf

JU002 Teknisk sjef Modu (3).pdf

ST-11599-3 Beredskapsanalyse Cat-J.pdf

J10 Operasjonssjef (1).pdf

Revisjonsrapport ISM - SMC R-I-08-2024 DRAFT.pdf

JU003 Stabilitetssjef.pdf

DOCS-#16264-v14-Beredskapsplan_Askepott.pdf

JU011 Sykepleier Modu.pdf

Organisasjonskart ASP.pdf

JU001 Plattformsjef OIM Modu (4).pdf

JU010 Sikkerhetsleder Modu (4).pdf

MODU-BER-01 (3).pdf

ST-11599-4 EERA.pdf

H01 KHMS-sjef.pdf

Revisjonsrapport ISM - SMC R-I-07-2025 Intern SMS revisjon (2).pdf

Revisjonsrapport ISM - SMC R-I-08-2024 DRAFT (1).pdf

Vedlegg A

Deltakerliste