



Tilsynsrapport

Rapport	
Rapporttittel Rapport etter tilsyn med styring av vedlikehold på Heimdal HMP og HRP	Aktivitetsnummer 001036019 Statoil 003000029 Gassco
Gradering	
☒ Offentlig	☐ Begrenset
☐ Unntatt offentlighet	☐ Fortrolig
☐ Strengt fortrolig	
Involverte	
Lag T-1	Oppgaveleder Eivind Jåsund
Deltakere i revisjonslaget Bente Hallan, Eivind Jåsund, Kenneth Skogen, Ole Jørgen Melleby, Ove Hundseid	Dato 23.3.2018

1 Innledning

I uke 3 og 4 i 2018 førte vi tilsyn med Statoils styring av vedlikehold for innretningene Heimdal hovedplattform (HMP) og Heimdal stigerørplattform (HRP). Vi førte også tilsyn med Gasscos egen oppfølging av Statoil som Technical Service Provider (TSP) for HRP.

Sentrale tema i tilsynet var:

- strategi for vedlikehold
- risikostyring
- oppfølging
- ledelsesinvolvering
- forlenget drift
- arbeidstakermedvirkning

Tilsynet ble gjennomført med møter, intervjuer, verifikasjoner og dokumentgjennomgang i Statoils landorganisasjon på Sandsli fra 15. til 17. januar 2018, inkludert videomøte med Gassco, og om bord på innretningene HMP og HRP fra 22. til 25. januar 2018. I tillegg gjennomførte vi et intervju på video med Heimdals landorganisasjon den 5. februar 2018.

Vi intervjuet ledere, fagarbeidere og representanter for vernetjenesten på Heimdal, personer som på ulike nivå har en rolle i styringen og gjennomføringen av vedlikeholdet av innretningene.

En observatør fra hvert av selskapene deltok i tilsynet.

Denne rapporten dekker tilsynet med både Statoil og Gassco.

2 Bakgrunn

Tilsynet inngår i vår langsiktige oppfølging av Statoil UPNs styring av vedlikehold. Vi viser blant annet til vårt tilsyn med UPNs styring av vedlikehold (aktivitetsnummer 001000072).

For anleggene på norsk sokkel har Statoil UPN utarbeidet en vedlikeholdsstrategi som gjelder for perioden 2016-2020. Statoil arbeider nå med å operasjonalisere strategien i driftsområdene, -enhetene og på innretningene.

Tilsynet inngår også i en serie tilsyn startet i 2017 i regi av North Sea Offshore Authorities Forum (NSOAF), en «Multi-National Audit» der tilsynene konsentrerer seg om innretninger i siste fase av levetiden. Tilsynene er koordinert med en liknende oppfølging i regi av International Regulators Forum (IRF). Medlemslandene har valgt ut tema og spørsmålsstillinger innenfor vedlikehold og sikker drift for å sikre at oppfølgingen blir mer sammenlignbar.

Denne tilsynsrapporten vil også inngå i grunnlaget for NSOAFs samlerapport, som planlegges publisert i 2018. Rapporten vil sammenstille funn og erfaringer med sikte på å identifisere eventuelle felles utfordringer.

3 Mål

Målet vårt var å følge opp at styring av vedlikeholdet, inkludert egen oppfølging og pågående endringer med betydning for styringen, var i henhold til myndighetenes og selskapenes egne krav. Videre å undersøke om arbeidet med å forbedre styringen av vedlikeholdet sikret at viktige bidragsyttere til HMS-risiko ble identifisert og fulgt opp.

Det inngikk i dette å undersøke om rammene som organisasjonen og operativt personell arbeidet under, ga rom for å ivareta interne og eksterne krav, og å verifisere hvordan Statoils vedlikeholdsstrategi og forbedringstiltak innen styring av vedlikehold var innarbeidet og fungerte i Heimdal-organisasjonen.

Målet med tilsynet var også å bidra med relevante erfaringer og læring mellom NSOAF-landene i tilsynsserien.

4 Resultat

Tilsynet resulterte i tre forbedringspunkt som handler om samsvar mellom og konkretisering av mål og strategier, oppfølging og verifisering av egne aktiviteter relatert til styringen av vedlikeholdet og planleggingen og prioriteringen ved gjennomføring av vedlikeholdsaktiviteter.

I åpningsmøtet fikk vi informasjon om rettighetshavernes systematiske arbeid med langtidsplanen for Heimdal, der vedlikehold inngår. En langsiktig strategi for å sikre god teknisk tilstand av innretningene var en viktig forutsetning for å kunne arbeide godt og effektivt. Under tilsynet fikk vi informasjon om Statoils arbeid med å gjøre Heimdal mer teknisk og organisatorisk robust i den gjenværende levetiden.

Vi fikk informasjon om arbeidet i *Robustgjøringsprosjektet*, der det var gjort en omfattende kartlegging og planlegging av aktiviteter som blant annet var ment å heve den tekniske tilstanden. For å sikre tilstrekkelig kapasitet i gjennomføringen av prosjektet var Heimdalorganisasjonen tilført ekstra ressurser på land og i disiplinene på innretningene. Arbeidet skulle også ivareta deler av det som ble påpekt i vårt tilsyn i 2016 (aktivitetsnummer 001036017 / 003000024).

Vi ble videre fortalt at prosjektet *Driftsbemanning 2016-2019* (DB2016-19), et arbeid for å tilpasse sokkelbemanningen på Heimdal, var besluttet frosset høsten 2017. I oppsummeringsmøtet fikk vi også opplyst om at anbefalinger om videre bemanning av Heimdal var en del av mandatet til *Robustgjøringsprosjektet*.

Heimdal-organisasjonen jobbet også med å implementere Statoils vedlikeholdsstrategi for perioden 2016-2020. Vi ble fortalt at det ikke er utarbeidet en egen strategi for Heimdal foreløpig, men at behovet for dette ville bli vurdert etter beslutning om eventuell videre bruk av Heimdal.

I intervjuer og presentasjoner fikk vi opplyst at Heimdal tidligere har hatt utfordringer med å ta unna vedlikeholdet (forebyggende og korrigerende). Det ble sagt at det forebyggende vedlikeholdsprogrammet avdekket få av de feilene som oppstår i utstyret om bord, og at de operative planene ofte må endres etter uforutsette problemer med utstyr og systemer.

I presentasjoner og intervjuer ble det opplyst at sikkerhetskritisk utstyr blir prioritert, og at det var få arbeidsordrer i etterslep for denne typen utstyr (fem per desember 2017). Trender for vedlikehold brukes for å følge utviklingen av statusen for vedlikeholdet. Antall timer etterslep i det forebyggende vedlikeholdet var nedadgående, men lå over målsettingen. Målet var å arbeide seg ned mot null timer i etterslep. Antall timer korrigerende vedlikehold hadde økt som følge av behov identifisert i Robustgjøringsprosjektet. Antall arbeidsordrer som hadde overskredet fristen for gjennomføring («required end date»), lå per desember 2017 over målsettingen på tre prosent. Målet var også her å arbeide seg ned mot null over tid.

Statoil arbeidet med visualisering av dataene i vedlikeholdssystemet (SAP) for å kunne forenkle, effektivisere og sikre en bedre oppfølging av vedlikeholdet. Det blir også utarbeidet en egen beskrivelse («one-pager») som følger arbeidsordreplanene for utførelse til havs, og som belyser de viktigste risikofaktorene i arbeidsordreplanen.

Gjennom intervjuer og presentasjoner ble vi også informert om Gasscos oppfølging av HRP-innretningen som operatør, og hvordan de utøver sitt påseansvar med hensyn til Statoil som TSP.

5 Observasjoner

Observasjonene våre deles generelt i to kategorier:

- Avvik: Observasjonene der vi har påvist brudd på regelverket.
- Forbedringspunkt: Observasjoner der vi ser mangler, men ikke har nok opplysninger til å kunne påvise brudd på regelverket.

5.1 Avvik

Ingen.

5.2 Forbedringspunkt

5.2.1 Mål og strategi for vedlikeholdet

Forbedringspunkt

Mangelfullt samsvar mellom og konkretisering av mål og strategier.

Begrunnelse

I åpningsmøtet fikk vi informasjon om at vedlikehold inngår i rettighetshavernes systematiske arbeid med langtidsplanen for Heimdal.

I presentasjoner og intervjuer fikk vi beskrevet at valg og beslutninger under tidligere vurderinger av Heimdals levetid hadde påvirket den tekniske tilstanden av utstyr og systemer. I intervjuer ble det sagt at Heimdals utfordringer skyldes mangel på langsiktighet i planer, og at Heimdal har vært for lavt bemannet over tid. Det kom også frem at det i flere perioder har vært høy aktivitet for å bedre den tekniske tilstanden etter beslutninger om videre drift, og at det nå rådet usikkerhet med hensyn til gjenværende levetid for Heimdal.

Vi ble informert om arbeidet i *Robustgjøringsprosjektet* der det arbeides med å forbedre Heimdal teknisk og organisatorisk. Arbeidet ble startet høsten 2017, og over 600 tiltak var blitt identifisert. Rundt en tredel av de identifiserte behovene var tatt videre i prosjektet.

Vi ble også informert om at prosjektet DB2016-19, der Statoil arbeidet med å tilpasse sokkelbemanningen på Heimdal, var besluttet frosset høsten 2017. Videre vurderinger og evalueringer av bemanningen var besluttet gjenopptatt etter *Robustgjøringsprosjektet* og revisjonsstansen i andre kvartal 2018, i samråd med de tillitsvalgte. I intervjuer, presentasjoner og oppsummeringsmøtet fremhevet Heimdals ledelse at det i lys av alder og kompleksitet skulle tas mer hensyn til innretningenes utfordringer i det videre arbeidet, i samhandling med tillitsvalgte og vernetjenesten.

Vi fikk inntrykk av at organisasjonen også jobbet med å implementere Statoils vedlikeholdsstrategi for perioden 2016-2020. Det var ikke utarbeidet en egen strategi for Heimdal foreløpig, ble vi fortalt, men behovet for dette ville bli vurdert etter beslutningen om eventuell videre bruk av Heimdal. Vi fikk også inntrykk av at strategien og føringene var gitt stor oppmerksomhet, og at den ble arbeidet med av ledelsen og organisasjonen ellers. Det ble blant annet uttrykt behov for videre forbedringer for å heve kvaliteten av planer, rapportering og tilbakemelding i vedlikeholdssystemet. Med utgangspunkt i vedlikeholdsstrategien var det satt i gang et prosjekt (*FV Release*) som var ment å forbedre kvaliteten av det forebyggende vedlikeholdet før det ble utført til havs. I presentasjoner og intervjuer kom det imidlertid ikke tydelig frem hva de strategiske målsettingene innebærer konkret for Heimdal og hva som nå gjøres for å forbedre styring av vedlikeholdet ut over det å forbedre eksisterende prosesser.

I intervjuer kom det frem at de ansatte til havs var blitt lite involvert i kartleggingen av behov for forbedringer av vedlikeholdsprogrammet. Våre spørsmål til havs om analyser av utfordringer i vedlikeholdet ble besvart med å vise til enhetene Teknisk integritet (TI), Vedlikeholdsstyring og bruk av tilbakemeldinger i vedlikeholdssystemet (M5-prosessen). I intervjuet med analysemiljøet på land ble det sagt at analyser blir utført på forespørsel og på eget initiativ. Dette må ses i lys av at det forebyggende vedlikeholdsprogrammet avdekket få av de feilene som oppstod, og at de operative planene ofte måtte endres etter uforutsette problemer med utstyr og systemer (sagt i åpningsmøte og i intervjuer). Det er uklart for oss hva som nå gjøres for å ivareta innretningens behov for vedlikehold i gjenværende levetid, etter *Robustgjøringsprosjektet* og revisjonsstansen i andre kvartal 2018.

Krav

Styringsforskriften § 7 om mål og strategier.

Styringsforskriften § 11 om beslutningsgrunnlag og beslutningskriterier

5.2.2 Oppfølging

Forbedringspunkt

Mangelfull oppfølging og verifisering av egne aktiviteter relatert til styringen av vedlikeholdet.

Begrunnelse

Vi fikk vite om flere prosjekter og arbeidsprosesser som skulle bidra til forbedret styring av vedlikeholdet. I intervjuer, presentasjoner og verifiseringer i anlegget og styringssystemet så vi imidlertid potensial for at Statoil forbedret oppfølgingen av dette arbeidet. Dette ble også påpekt i tilsynet vårt i 2016 (aktivitetsnummer 001036017 / 003000024).

I åpningsmøtet og intervjuer fikk vi informasjon om Statoils prioriteringer og arbeidet med å heve kvaliteten av planer og rapportering i vedlikeholdssystemet. I intervjuer og ved verifisering av vedlikeholdssystemet så vi imidlertid at

- sikkerhetskritisk utstyr var meldt inn med feil vurdering av tilstand.
 - Verifiseringen viste blant annet at det var rapportert inn cirka 30 feilmeldinger (M2-notifikasjoner) for brannrør i 2017. Noen av disse var meldt inn som «uvel» selv om de tilsynelatende ikke kunne utføre sine krevde funksjoner. Beskrivelsen sa at de ikke hadde stengt tilfredsstillende eller var låst fast i åpen posisjon. Verifiseringen viste at tre feil var registrert som «død» etter funksjonstester i 2017 og inngikk i grunnlaget til rapporten A10 som oppsummerer feil ved test på utvalgt sikkerhetskritisk utstyr. Måltallet for feil etter test av brannrør var satt til to i 2017
 - I intervjuer ble det sagt at vurderinger av teknisk tilstand for barrierer (TIMP) tar hensyn til de utstysfeilene som er meldt inn med tilstand «død», både som følge av feil funnet ved test av utstyret (A10) og feil funnet utenom test. I intervjuer kom det frem at utstyr som er meldt inn med feil vurdering av tilstand («uvel» i stedet for «død»), kan bidra til feil vurdering av barrierenes tilstand i TIMP, feil grunnlag for endringer i vedlikeholdsprogrammet og en lavere prioritering av det korrigerende arbeidet
- det ved arbeid på varmeveksler (over varmeveksleren EC204) ble gjort en forbrukskontroll av løftebjelke og påsatt løfteutstyr. Beskrivelsen og resultatene av forbrukskontrollen ble ikke funnet i vedlikeholdssystemet under verifiseringen. I det skriftlige svaret fra Statoil den 23. februar 2018 er det en beskrivelse av forbrukskontrollen i arbeidsordren av 22. januar 2018, men det fremkommer ikke tydelig hva som ble kontrollert og verifisert
- notifikasjonen for utbedring av skader i brannskapet etter hendelsen den 12. januar 2018 med avbrukket grenrør ikke ble funnet i vedlikeholdssystemet
- det i vedlikeholdssystemet (SAP) og regneark (Excel) og i svar fra Statoil 7. februar 2018 på våre spørsmål etter tilsynet, kom frem til dels sprikende informasjon om vedlikeholdet av eksplosjonssikkert utstyr (EX-utstyr) med hensyn til inspeksjonsmetode og frekvens for utførelse av vedlikeholdet. Verifiseringen av vedlikeholdssystemet viste manglende historikk og manglende informasjon etter utført vedlikehold samt at det brukes ulike systemer for oppfølgingen av vedlikeholdet (Excel og SAP), systemer som også avvek seg imellom. Det kom heller ikke klart frem for oss hva som er grunnlaget for valg av inspeksjonsobjekter ved detaljert inspeksjon. I verifiseringen av vedlikeholdssystemet så vi at flere arbeidsordrer hadde «N/A» som historikk etter detaljert inspeksjon. I svarbrevet av 7. februar 2018 kom det frem at manglende historikk kan ha sammenheng med at *«Da områdebasert ex-vedlikehold har et stort antall tag, vil det i noen tilfeller være tag som ikke kan tas på grunn av pågående modifikasjon på utstyret eller utilgjengelig på grunn*

av vedlikehold. I de tilfeller blir det behandlet av fagansvarlig elektro i anleggsintegritet.»

Det er likevel uklart for oss hvordan utstyr som ikke kan vedlikeholdes som følge av dette, følges videre opp og sikres ivaretatt etter at arbeidsordren er ferdigmeldt i systemet

- at utførende personell både kan opprette notifikasjoner og arbeidsordrer og melde dem avsluttet i vedlikeholdssystemet. Oppfølging av det som rapporteres inn, gjøres kun ved at vedlikeholdsledere tar stikkprøver i systemet. Det fremkom ikke tydelig for oss hvordan en sikrer kvaliteten av det som rapporteres etter utført arbeid
- det var noe ulik praksis i bruk og rapportering av det Statoil regner som «forenklet» vedlikehold. Om kriterier for bruk, rapportering og oppfølging av forenklet vedlikehold ble det vist til Statoils styrende dokument (I-105432). I intervjuer kom det frem at oppfølgingen av det som blir rapportert inn, blir gjort av vedlikeholdsledere ved hjelp av stikkprøver i vedlikeholdssystemet. I vår verifisering av arbeidsordrer for forenklet vedlikehold så vi at
 - sikkerhetskritisk utstyr var vedlikeholdt uten å rapportere vedlikeholdshistorikken
 - et betydelig antall timer var rapportert inn på arbeidsordre uten å beskrive hva arbeidet hadde bestått i

I intervjuer og under verifisering av anlegget ble vi fortalt at merking av utstyr er en viktig del av styringen av vedlikeholdet. Det ble også sagt at mangler ved merkingen kan bidra til økt risiko og redusert gjennomføring av vedlikeholdet, for merking av utstyr skal blant annet bidra til at en opererer, isolerer og vedlikeholder rett utstyr. Det ble sagt at det i flere omganger hadde vært gjort omfattende arbeid med å bedre merkingen av utstyr i felt, i dokumentasjon og i vedlikeholdssystemet, men under verifisering av vedlikeholdssystemet, dokumentasjon og anlegget så vi at utstyr fremdeles hadde manglende eller mangelfull merking. Eksempelvis at

- utstyr som var tatt ut av drift, fremdeles var aktivt i vedlikeholdssystemet
- merking hang løst eller var falt av utstyr i felt. Vi fant blant annet flere tagskilt på gulvet nær gangveien
- det var avvik mellom merking i felt og vedlikeholdssystemet. Merking av utstyr i felt hadde mangler sett i forhold til de styrende dokumentene for merking av utstyr («Engineering numbering system – ENS»)
- merking av løftekapasitet (SWL) på løftebjelken over varmeveksleren EC204 ikke var oppdatert i felt etter endring av kapasitet i 2007
- grenrøret som var involvert i hendelsen den 12. januar 2018, ikke var merket i felt eller inkludert i det forebyggende vedlikeholdsprogrammet i SAP. Under tilsynet ble denne typen utstyr beskrevet som løst utstyr, og det var derfor ikke krav til merking eller oppfølging av dette utstyret
- utstyr som øyeskyllestasjoner, skap med førstehjelpsutstyr og fluktmasker manglet merking i felt
- smørølje-/tetningsoljefiltre til hovedkompressorer manglet merking i felt og teknisk flytskjema (P&ID)

Mangelfull merking av utstyr er påpekt av oss i tidligere tilsyn.

Arbeidet i prosjektet *FV Release* skulle bidra til en bedre vurdering og kvalitet av det forebyggende vedlikeholdet før det ble lagt på planen for utførelse til havs.

Vedlikeholdsorganisasjonen til havs hadde vært lite involvert i prosjektet og var lite kjent med resultatene av arbeidet så langt. I intervjuer kom det også frem at arbeidet i dette prosjektet overlappet med flere av de eksisterende arbeidsprosessene som skal sikre et forbedret vedlikeholdsprogram over tid. Det kom ikke tydelig frem hvordan Statoils eksisterende vedlikeholdsprosessene følges opp for å sikre at de fungerer etter hensikten.

I intervjuer kom det også frem at implementeringen av prosjektet *Plant Integrity* hadde ført til utfordringer med hensyn til kvaliteten i vedlikeholdsprogrammet, som manglende eller mangelfulle deler, timesetting og aktiviteter. Dessuten kom det frem at innretnings-spesifikk informasjon og tidligere erfaringer med utstyr og systemer ikke var like tilgjengelig i de nye vedlikeholdsprogrammene. Det var derfor opprettet notifikasjoner (M5-er) for å reversere flere av endringene. Organisasjonen ute på Heimdal hadde vært lite involvert i dette arbeidet, og det at de opplevde kvaliteten som dårligere hadde medført frustrasjon blant de ansatte til havs. Det ble også uttrykt usikkerhet i intervjuene med hensyn til hvor langt dette arbeidet var kommet og omfanget av gjenstående aktiviteter.

I intervjuer kom det ellers frem at de ansatte til havs var lite involvert i kartleggingen av behov for forbedringer av vedlikeholdsprogrammet. På spørsmål til havs om analyser av utfordringer i vedlikeholdet, ble det vist til enhetene Teknisk integritet (TI) og Vedlikeholdsstyring, samt bruk av tilbakemeldinger i vedlikeholdsstyringssystemet (M5-prosessen). Under intervjuet med analysemiljøet på land fikk vi vite at analyser blir gjort på forespørsel og på eget initiativ. Det kom ikke tydelig frem hvordan behovet for analyser av vedlikeholdet kartlegges, prioriteres og følges opp for Heimdal.

I presentasjoner og intervjuer og under verifisering av styringssystemet kom det frem at tiltak etter funn fra gjennomgangen *Teknisk Tilstand Sikkerhet* (TTS) i 2005 og 2009, fremdeles var under vurdering og ikke ferdigmeldt. Dette gjaldt blant annet utfordringer med for mange feil på 198 katalytiske gassdetektorer. Intervallet for å teste detektorene var i starten av 2018 endret fra tre- til to-månedlig. Verifiseringen av vedlikeholdssystemet viste at ikke alle de katalytiske detektorene ble testet tre-månedlig i 2017. I Statoils svar av 7. februar 2018 på spørsmålet vårt om hvorfor ikke ble dette forklart med at

- vedlikeholdsprogrammet inneholder 198 katalytiske gassdetektorer, men 17 av disse var tatt ut av drift og lagt historiske i vedlikeholdssystemet (SAP)
- 172 av de gjenværende 181 hadde i 2017 tre-månedlig testintervall, mens ni hadde seks-månedlig

Med utgangspunkt i totalt antall tester sammenlignet med antall detektorer i A10-rapporten for 2017 er det fremdeles uklart for oss hvor ofte denne typen utstyr testes.

Verifikasjoner og revisjoner var lite anvendt for å følge opp styringen av vedlikeholdet på Heimdal.

Krav:

Styringsforskriften § 21 om oppfølging første og andre ledd

Styringsforskriften §13 om arbeidsprosesser første ledd

5.2.3 Planlegging og prioritering

Forbedringspunkt

Mangler ved planleggingen og prioriteringen som skal sikre etterlevelse av kriterier og mål ved gjennomføring av vedlikeholdsaktiviteter

Begrunnelse

I intervjuer og presentasjoner fikk vi opplyst at Heimdal tidligere har hatt utfordringer med å ta unna vedlikeholdet (forebyggende og korrigerende).

I intervjuer ble det uttrykt at arbeidsordreplaner for utførelse til havs er sårbare når uforutsette problemer med utstyr og systemer oppstår. Videre ble det sagt at det ikke legges alternative planer og systematisk til rette for å kunne gjøre andre arbeidsoppgaver dersom noe uforutsett skulle skje. I intervjuer kom det også frem at arbeidsordrer som ikke utføres i henhold til gjeldende arbeidsordreplan, flyttes til nye planer. Imidlertid flyttes de ikke til de to påfølgende, så arbeidsordrer kan derfor overskride den satte fristen («required end date») i mellomtiden.

I presentasjoner og intervjuer kom det frem at en betydelig andel notifikasjoner/ arbeidsordrer endrer den opprinnelige fristen for gjennomføring, rundt 50 prosent for HMP og 65 prosent for HRP. Det kom også frem at frister kan bli endret flere ganger, men at det skal gjøres vurderinger av risiko og nødvendige tiltak ved slik overskridelse av frister. Det er vårt inntrykk at dette først og fremst gjøres for den enkelte arbeidsordren, og ikke for den samlede porteføljen i like stor grad.

Statoil har etablert arbeidsprosesser for å sikre kvaliteten av notifikasjoner fra etableringen av notifikasjonen frem til gjennomføringen av arbeidsordren, men verifiseringer av vedlikeholdssystemet viste flere kvalitetsavvik som disse prosessene er ment å avdekke. Under verifiseringen av vedlikeholdssystemet og i intervjuer har vi sett at kvalitetsavvik som feil vurdering av tilstand, også beskrevet under forbedringspunktet 5.2.2, kan påvirke prioritering og vurderinger av gjennomføringsfrister.

Verifiseringen av vedlikeholdssystemet viste at

- arbeidsordrer legges på plan («Ready for execution – RDEX») etter fristen for gjennomføring, men før fristen for visning i indikatorer (KPI) som viser vedlikeholdet som ikke er gjennomført i henhold til Statoils egne frister. Denne type utsettelse vil derfor ikke fanges opp i KPI-ene. Det er uklart for oss hvorfor KPI-settet ikke er basert på gjeldende frister, men har 30 til 60 dagers forsinkelse før det synliggjøres
- notifikasjoner som er innmeldt med feil vurdering av tilstand, kan ha bidratt til feil prioritering og frist for utførelse
- arbeid etter inspeksjonsfunn i 2012 som følge av feil materialvalg, var lagt over i ny arbeidsordre. Historikk om opprinnelige funn var ikke lagt inn i nyopprettet arbeidsordre, men hadde referanse til opprinnelig arbeidsordrenummer. Verifiseringen viste også at denne arbeidsordren var utsatt en rekke ganger fordi arbeidet krevde nedstengning av utstyret.

Krav:

Styringsforskriften § 12 om planlegging

Aktivitetsforskriften § 48 om planlegging og prioritering

6 Andre kommentarer

7 Deltakere fra oss

Bente Hallan, fagområde Prosessintegritet

Kenneth Skogen, fagområde HMS-styring

Ove Hundseid, fagområde Prosessintegritet (kun land)

Ole Jørgen Melleby, fagområde HMS-styring

Eivind Jåsund, fagområde HMS-styring (oppgaveleder)

8 Dokumenter

Følgende dokumenter ble benyttet under planlegging og gjennomføringen av tilsynet:

- Organisasjon, ledelse og styring, OMC01 versjon 3 gyldig fra 3.10.2017
- Søknad om samtykke til forlenget drift av Heimdal, mottatt av oss 22.7.2013
- Organisasjonskart
- Heimdal TIMP status pr 18.12.2017
- Resultat og status for tiltak fra siste TTS verifikasjon Heimdal 2015
- Resultat og status for tiltak fra siste TTS verifikasjon Heimdal 2015 med forklaring til TTS dokumentasjon
- Organisasjonskart Heimdal Offshore
- Presentasjon fra åpningsmøte 15.01.2018 for tilsyn med styring av vedlikehold på Heimdal HMP og HRP
- E-post fra Statoil 16. januar 2018 om Gassco residual lifetime assessment report 2016 Heimdal Riser Platform
- Heimdal RLA2016
- Heimdal riser platform residual life time assessment 2016
- AM-754 Gassco Residual Lifetime Assessment
- TR3016 - Piping repair and cold installation methods
- ALARP-vurdering skum på HRP
- RBI analyse
- Lukkeplan TTS, gul 1 og 2
- Utdrag i forbindelse med SAP-gjennomgang
- Arbeidsordreplan onepage 11.01.18 - 24.01.18
- Oversikt åpne disp rørsystem
- Heimdal_FV_utfort_rapporterte_timer_2014_2017
- Presentasjon offshore 22.01.2018
- Dokumentasjon ifm tilsyn Heimdal – Analyse
- Dokumentasjon ifm tilsyn Heimdal – Planrapport
- E-post fra Statoil 24. januar 2018 med svar på spørsmål etter verifikasjon i felt
- E-post fra Statoil 29. januar 2018 med informasjon angående sandprobe
- E-post fra Statoil 7. februar 2018 med svar på aksjoner etter tilleggsintervju 5. februar 2018
- E-post fra Statoil 23. februar 2018 med svar på vår e-post av 20. februar 2018 med våre avklarende spørsmål

Vedlegg A

Oversikt over personell som deltok i tilsynet.

Randi Breistein fra Statoil og Elin Lilleland Aase fra Gassco var selskapenes observatør under tilsynet.