

Rapport etter tilsyn

Rapport	
Rapporttittel Tilsynet med ConocoPhillips Skandinavia AS - COPSAS - Oppfølging av fartøy innenfor sikkerhetssonen	Aktivetsnummer 009018190
	Saksnummer 2025/1717
Gradering	
☒ Offentlig ☐ Unntatt offentlighet	
Involverte	
Hovedgruppe A-2	Oppgaveleder [REDACTED]
Deltakere i revisjonslaget [REDACTED]	Dato 20.01.2026

1 Innledning

Vi førte tilsyn i form av revisjon med ConocoPhillips Skandinavia AS (COPSAS) om oppfølging av fartøy innenfor sikkerhetssonen, i tidsrommet 08.12.2025 – 16.12.2025.

2 Bakgrunn

COPSAS har hatt to kollisjonshendelser relativt tett etter hverandre i 2025. Vi ønsket på bakgrunn av dette å gjennomføre et tilsyn med COPSAS sin oppfølging av fartøysaktivitet innenfor sikkerhetssonen for å avdekke eventuelle svakheter i selskapets oppfølging.

3 Mål

Målet med tilsynet var å gjennomgå COPSAS sin oppfølging av fartøysaktivitet innenfor sikkerhetssonen for å avklare hvorvidt HMS regelverkets krav er ivaretatt.

4 Resultat

4.1 Generelt

Resultatene bygger på gjennomgang av dokumentasjon, intervjuer, og informasjon mottatt i tilsynet.

Vi identifiserte ett avvik knyttet til kollisjonsrisiko.

Det ble identifisert tre forbedringspunkter knyttet til:

- Verifikasjon av etterlevelse av COPSAS krav
- Risikovurdering og kompenserende tiltak
- Revisjon av leverandør

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 Kollisjonsrisiko

Avvik

Dimensjonerende ulykkeslaster fra skipskollisjon med årlig sannsynlighet større enn eller lik 1×10^{-4} , vil kunne medføre tap av en hovedsikkerhetsfunksjon.

Krav

Innretningsforskriften § 11 om laster, lastvirkninger og motstand, tredje ledd.

Begrunnelse

I tidligere tilsyn med stedsspesifikke analyser for Linus på Eldfisk (journalpost 2025/77-8), ble det avdekket et avvik knyttet til kollisjonsenergi for innretningen. Årlig sannsynlighet for tap av innretningens hovedbæreevne, som følge av skipskollisjon, var over 10^{-4} .

Avvik knyttet til kollisjonsenergi for Linus på Eldfisk ble fulgt opp i et senere tilsyn (journalpost 2025/79-5). COPSAS hadde håndtert avviket i tråd med sin tilbakemelding, og ferdigstilt analyser som uttrykt i svar på tilsynsrapport. Resultatene fra analysene viste imidlertid at risikonivået fortsatt var over akseptkriteriet. Avviket ble derfor ikke ansett å være korrigert.

I gjeldende tilsyn, tilsynet med oppfølging av fartøy innenfor sikkerhetssonen, ble vi informert om at kollisjonsrisikoen er over akseptkriteriet for flere innretninger i Ekofisk området (GEA), ikke bare Linus på Eldfisk. COPSAS har iverksatt aksjon for redusert anløpsfrekvens, og identifisert aksjoner for nye analyser. En tidsplan for korrigering av forholdet kunne imidlertid ikke fremlegges under tilsynet.

5.2 Forbedringspunkt

5.2.1 Verifikasjon av etterlevelse av COPSAS krav

Forbedringspunkt

Det kan synes som om at COPSAS ikke har fulgt opp at elementer i egne krav for fartøy og fartøyoperasjon fungerer etter hensikten, slik at tekniske, operasjonelle og organisatoriske svakheter blir identifisert.

Krav

Styringsforskriftens § 21 om oppfølging, første og andre ledd

Begrunnelse

Kapteinen på forsyningsfartøy forplikter seg til at dokumentasjon og krav etter COPSAS interne styringssystem følges og kommuniseres til mannskap og påtroppende skift, ved å signere på «COPSAS Marine Vessel Induction».

COPSAS har møter med fartøyene annenhver uke, og «COPSAS Marine Vessel Induction» signeres årlig på fartøy som er på langtidskontrakt.

Utover dette utfører ikke COPSAS oppfølgingsaktiviteter som verifiserer at interne tekniske, operasjonelle og organisatoriske selskapskrav er forstått eller følges av fartøyene.

Det ble i tilsynet opplyst om at COPSAS ser på mulige aktiviteter for oppfølging av etterlevelse på fartøy sammen med COP Global Marine.

5.2.2 Risikovurdering og kompenserende tiltak

Forbedringspunkt

Det er usikkert hvorvidt COPSAS har identifisert risikoreduserende tiltak for risikoer knyttet til operasjon av innleide fartøy.

Krav

Styringsforskriften § 17 om risikoanalyser og beredskapsanalyser, tredje ledd, punkt d

Begrunnelse

COPSAS har etablert kontraktstyringsplan (CMP) som en del av sin oppfølging av innleide fartøy på Ekofisk. En CMP skal, i henhold til COPSAS' interne retningslinjer, blant annet inneholde identifiserte risikoer og kompenserende tiltak knyttet til kontrakten.

Vi mottok revisjon 3, utgitt 13. oktober 2025, av CMP for kontrakt med rederiet DOF ('CMP for DOF contract') i tilsynet. I denne var to risikoer identifisert:

- *Unplanned offhire due to vessel age and/or lack of sufficient maintenance*
- *Crew competency & sufficient manning*

Det ble i tilsynet ikke fremlagt informasjon om kompenserende tiltak, med tidsfrist og ansvarlig, for disse to risikoene.

5.2.3 Revisjon av leverandør

Forbedringspunkt

COPSAS har ikke i tilstrekkelig grad fulgt opp at alle elementene i eget og Global Maritimes styringssystem er etablert og fungerer etter hensikten.

Krav

Styringsforskriften § 21 om oppfølging, første ledd.

Begrunnelse

Årlig inspeksjon på fartøy utføres av uavhengig 3. part, eksempelvis Global Maritime.

COPSAS har ikke gjennomført revisjon av inspeksjonsaktiviteten som Global Maritime utfører på oppdrag fra selskapet, i nyere tid. Eventuelle tidligere revisjoner med denne aktiviteten ble opplyst å ligge mer enn 15 år tilbake i tid.

Vi er informert om at COPSAS har gjennomført en revisjon av Global Maritime som tredjeparts verifikatør (TPV), og *Marine Warranty Surveyor* (MWS) for fjerningsaktivitet i 2020. Utført revisjon vurderes imidlertid å ha moderat relevans for aktiviteten knyttet til inspeksjon på fartøy.

6 Andre kommentarer

Ingen andre kommentarer.

7 Deltakere fra oss



8 Dokumenter

Følgende dokumenter ble benyttet under planleggingen og utføringen av tilsynet:

- Organisasjonskart som identifiserer personell med roller knyttet til kontraktsinngåelse, inntak, og operasjon av fartøy

- Oversikt over styrende dokumentasjon som regulerer kontraktsinngåelse, inntak, og operasjon av fartøy
- 6760E - NBU Supply Chain.pdf
- Master_Agreement - Vessel Charters_NOR _ forkortet versjon.pdf
- 99 2A 00 00 MRMS Audit Protocol.pdf
- ConocoPhillips_Norway_Logistics_Marine_vessel_Induction_document.pdf (rev. 05.11.2025)
- 3929E - Norway Marine Operations Manual.pdf
- 6264E - Emergency Preparedness Specifications for Vessels operating in the Greater Ekofisk Area.pdf
- EKOB QRA Vedlegg F Skipskollisjon.pdf
- Boat Impact EKOB RevA.pdf
- HSEQ Audits 2020-2025 - Logistics.pdf
- CMP.pdf
- Rapport fra HSEQ Revisjon av DOF Management i 2022
- Rapport fra HSEQ Revisjon av DOF Management i 2025
- Utfylt induction sjekklister, Skandi Marøy 06.02.25
- Utdrag fra organisasjonskart
- Vurdering av QRA for EkoB
- Referat fra fartøysmøter 9/10, 16/10, 30/10, 13/11, 27/11 – 2025
- Presentasjon - Marine Assurance & Vetting
- Presentasjon - Fartøy & beredskap
- Presentasjon - Revisjonsprogram Fartøy
- DOF Contract Management Plan
- Gjennomgang og reevaluering av risiko i kontrakt
- Utdrag fra Corporate Audit rapport 2022, marine operasjoner
- Audit Report 2002227390, 18.12.2020

Vedlegg A

Deltakerliste