

Rapport etter tilsyn

Rapport	
Rapporttittel Rapport etter tilsyn med Island Offshore sin styring av arbeidsmiljø for egne ansatte og entreprenører om bord på	Aktivitetsnummer 412003005
Gradering	
<input type="checkbox"/> Offentlig	<input type="checkbox"/> Begrenset
<input type="checkbox"/> Uten tatt offentlighet	<input type="checkbox"/> Strengt fortrolig
Involverte	
Hovedgruppe T-F	Oppgaveleder Eva Hølmebakk
Deltakere i revisjonslaget Brit Gullesen, Vivian Sagvaag og Eva Hølmebakk	Dato 16.12.2021

1 Innledning

Vi førte tilsyn med Island Offshore sin styring av arbeidsmiljø for egne ansatte og personell i alliansen om bord på Island Constructor i perioden 21. til 24. september 2021.

Tilsynet var varslet i 2020 og det ble avholdt et oppstartsmøte 30. oktober 2020, samt intervjuer med HMS-ansvarlige og personell fra bedriftshelsetjenestene (BHT) for de ulike selskapene i alliansen, hovedverneombud for innretningen og Ship Manager. På grunn av Covid-19 ble verifikasjonen offshore utsatt til september 2021. Det ble avholdt et to timers møte på Teams den 15.9.2021 for oppdatert informasjon før verifikasjon om bord, mens innretningen lå til kai i Sandnessjøen. Verifikasjonen besto av gjennomgang av dokumenter og presentasjoner, samt intervjuer, befaring og oppsummering.

2 Bakgrunn

Tilsynet var en oppfølging av tilsyn med blant annet arbeidsmiljøstyring på Island Wellserver i 2019, vår sak 19/619.

Utvikling i næringen siste årene har ført til endringer i bemanning og arbeidsprosesser som kan bidra til nye risikoforhold for fysiske så vel som for psykososiale og organisatoriske arbeidsmiljøfaktorer. I tillegg har personellgrupper ulik eksponering for arbeidsmiljøfaktorer. Regjeringens mål er at norsk petroleumstilsynsvirksomhet skal være verdensledende innen helse, miljø og

sikkerhet. Selskapene skal arbeide planmessig for å redusere risiko, prioritere sikkerhet og sørge for kontinuerlig forbedring.

3 Mål

Målet med tilsynet var å verifisere at Island Offshore sin styring av arbeidsmiljø samsvarer med regelverkets krav, samt å følge opp avvik fra tidligere tilsyn innen arbeidsmiljø med selskapets øvrige innretninger. I tilsynet ble det rettet oppmerksomhet mot følgende tema:

- Enkeltvis og samlet risiko for ulike grupper om bord på Island Constructor
 - Kartlegginger av arbeidsmiljø på innretningen, både område- og eksponeringskartlegginger, samt av psykososialt og organisatorisk arbeidsmiljø
 - Prioritering og oppfølging av tiltak
- Roller og ansvar innen arbeidsmiljø både i landorganisasjonen og om bord
- System for ivaretagelse av kapasitet og kompetanse innen arbeidsmiljø
- Avvikshåndtering av forhold innen arbeidsmiljø
- Arbeidstakermedvirkning om bord
- Kontinuerlig forbedring og oppfølging av funn fra tidligere tilsyn mot selskapet og Island Wellserver innen arbeidsmiljø (sak 19/619)

4 Resultat

4.1 Generelt

Tjenester til petroleumsindustrien levert av Island Constructor gjøres gjennom et tett samarbeid mellom selskapene Island Offshore Management (IOM), TIOS, Technip FMC (TFMC), Altus og Oceaneering, kalt alliansen. Innretningen eies og drives av IOM som hovedbedrift og SUT-innehaver. Det var IOM sin styring av arbeidsmiljø av egne ansatte og personell i alliansen om bord som var temaet i tilsynet.

Driftsforholdene for Island Constructor var svært forskjellige, henholdsvis ved kai-ligge, i transitt og i operasjon. I tillegg til stadig skiftende kunder og kontrakter, opererte innretningen i og utenfor norsk sokkel, noe som innebærer at regelverket innretningen opererer under er skiftende. Tilsynet viste at alliansemodellen innretningen opererte under ikke hadde sikret en systematisk oversikt og styring av arbeidsmiljørisiko. Ansvarsavklaring i og mellom selskap og stillinger, samt kompetanse innen styring av arbeidsmiljø på land og offshore var svak.

Det ble avdekket syv avvik og ett forbedringspunkt i tilsynet.

4.2 Oppfølging av avvik

I tråd med innhold i varsel om tilsyn har vi verifisert hvordan aktøren har håndtert fem tidligere påviste avvik etter tilsyn med Island Wellserver som del av dette tilsynet.

Følgende avvik innen arbeidsmiljø har vi funnet at ikke var håndtert i tråd med aktørens tilbakemeldinger av 16.08.2019 og 09.09.2019 etter tilsyn på Island Wellserver i 2019 (vår sak 2019/619).

Avvik 4.3.3 om manglende vedlikehold av SUT innen arbeidsmiljø.

Begrunnelse

Selskapet svarte etter tilsynet at de skulle oppdatere arbeidsmiljø områdekart (WEAC), gjennomføre trening i bruk av WEAC og sørge for at verktøyet ble brukt til å vurdere samlet risiko for grupper om bord. Fristen for dette var satt til 1.12.19. Funn i dette tilsynet viste at WEAC var oppdatert i 2020, men at det fremdeles var mangler ved enkelte av disse, og at WEAC i liten grad var blitt brukt til å vurdere samlet risiko for personellgrupper på Island Constructor slik selskapet tidligere har presentert at de skulle for Island Wellserver. Ettersom revidering av prosedyre og etterlevelse av denne vil være den samme for innretningene til selskapet, anser vi derfor at tidligere lukking av avviket ikke kan ses å være tilfredsstillende.

Avvik 4.3.4 om styring av arbeidsmiljø, 4.3.5 om kompetanse og 4.3.6 om mangelfull kartlegging og risikovurdering av arbeidsmiljø for entreprenører/3.part om bord.

Begrunnelse

Selskapet svarte etter tilsynet at de innen 1.4.2020 skulle korrigere med følgende tiltak:

- gjennomføre systematisk kartlegging og risikovurdering av arbeidsmiljø.
- gjennomgå støykartlegging, inkl. støymerking
- forlenge lufting for diesel tanker for å unngå eksponering
- gjennomgang av tilgjengelige kjemikalier og rydde i dokumentasjon som er utgått

Selskapet skulle også gjennomgå kompetansebehov og prosedyrer som definerte roller og ansvar for arbeidsmiljø og lage en felles arbeidsmiljøplan med partene i alliansen.

Funn i dette tilsynet viste at det på Island Constructor også var mangler ved styring av arbeidsmiljø, blant annet innen støy, kjemisk, belysning og ergonomi. Samordning og oppfølging av samlet arbeidsmiljørisiko for personell om bord var uoversiktlig og mangelfullt selv om Island Offshore hadde laget en felles arbeidsmiljøplan for partene i alliansen. Mangelfull kompetanse hos ledere om helserisiko, mangelfull bruk av fagkompetanse (BHT) og manglende eksponeringskartlegginger, ga et svakt grunnlag for å jobbe forebyggende for de ulike personellgruppene på innretningen.

Avvik 4.3.7 om Arbeidsmiljøutvalg (AMU)

Begrunnelse

Selskapet hadde startet med å avholde FS-AMU for Island Constructor etter at tilsynet var varslet. Ved gjennomgang av møtereferat kom det derimot frem at det hadde vært ulik representasjon fra arbeidsgiver- og arbeidstakersiden på møtene på Island Constructor, slik vi også fant på Island Wellserver. BHT var ikke representert på noen

av FS-AMU møtene. Det fremkom heller ikke hvorfor det var frafall. Lokalt AMU fulgte ikke regelverkskrav for AMU. Dette var også påpekt i tilsynet med Island Wellserver. Se for øvrig avvik 5.1.7. i denne rapport.

5 Observasjoner

Vi har to hovedkategorier av observasjoner:

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

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

5.1 Avvik

5.1.1 Styring av arbeidsmiljø

Avvik

Island Offshore hadde ikke sikret at styring og oppfølging av arbeidsmiljørisiko for personell på innretningen sikret et fullt forsvarlig arbeidsmiljø og kontinuerlig forbedring. Ansvar og myndighet var ikke tilstrekkelig entydig definert og samordnet i alliansen til å identifisere tekniske, operasjonelle eller organisatoriske svakheter, feil og mangler.

Begrunnelse

Avvik påvist i dette tilsynet viste mangelfull styring av arbeidsmiljø for egne ansatte og personell fra alliansen om bord. Alliansemodellen som ble benyttet for Island Constructor, med tett samarbeid og fordeling av ansvar mellom flere forskjellige selskap, fritar ikke Island Offshore det overordnede ansvaret som hovedbedrift og SUT-innehaver. Manglene lå i stor grad på overordnet styring av arbeidsmiljø i selskapet og på tvers av alliansen.

- Presentasjon i oppstartsmøte 2020, tilsendte dokumenter og intervjuer ga ikke et oversiktlig bilde av risiko for helseskade for de ulike gruppene om bord. Dette gjaldt IOM sine egne ansatte, samt personell fra TIOS, Altus, TFMC og Oceaneering. Fremstillingen i presentasjoner og dokumenter fremsto som fragmentert og uoversiktlig. IOM kunne i liten grad vise til hva de enkelte selskapene i alliansen eventuelt hadde av risikovurderinger for sitt personell om bord.
- 18 dobbeltlugarer hadde køyesenger. Sengesjikt ble opplevd som svært belastende. Løsning med å få satt overkøyen ned på gulvet hadde vært spilt inn flere ganger, blant annet i verneombudsmøte i 2013 og 2019, og som en sak i FS-AMU i 2013. I referat fra lokalt AMU 3.8.2020 sto det at fjerning av overkøyer var godkjent og at arbeidet skulle påbegynne ved neste landligge. I FS-AMU referat fra desember 2020 sto det at selskapet ventet på pristilbud, og

at det var utfordringer med å løse alt i tråd med ønskene som hadde kommet inn. I lokalt AMU januar 2021 ble det etterspurt status på arbeidet.

I referat fra VO-møte 18.10.19 var det spørsmål om hvorfor lugarer med overkøyer ble brukt når det fantes ledige alternative lugarer. I WEAC for B-dekk datert 10.9.2020 sto det at de 18 køyesengene ikke ble brukt av «regular crew». Under tilsynet var lugarer med køyesenger i bruk, og vi fikk inntrykk av at disse ble brukt på lik linje med andre lugarer. På tilsynstidspunktet var det fortsatt ikke gjennomført tiltak, og på spørsmål fra Ptil kom det ikke klart frem om tiltaket var besluttet eller hvilke planer selskapet hadde.

- Vernetjenesten hadde i lang tid forsøkt å få en wireline-plattform for å bedre tilkomst i tårnet for dekkspersonell og personell fra Altus. Dette var tatt opp i 2013 og 2020 som forbedringsforslag i IOM sine systemer. Under tilsynet ble det blant enkelte ytret at det nå snart ville bli en løsning, men det ble ikke lagt fram dokumentasjon på dette.

Krav

Styringsforskriften § 6 om styring av helse miljø og sikkerhet

Rammeforskriften § 8 om arbeidsgivers plikter overfor andre enn egne arbeidstakere

Styringsforskriften § 21 om oppfølging

5.1.2 Kompetanse, roller og ansvar innen arbeidsmiljø

Avvik

Ansvar og myndighet innen arbeidsmiljøoppfølging var ikke entydig definert for å sikre en helhetlig oppfølging av arbeidsmiljørisiko. Det var mangler ved selskapets styrende dokumentasjon og det var mangelfull kompetanse i organisasjonen til å utføre arbeidsmiljøaktivitetene i henhold til helse-, miljø- og sikkerhetslovgivningen.

Begrunnelse

- Begreper knyttet til arbeidsmiljøstyring i Island Offshore sine presentasjoner, prosedyrer, planer og AMU-referat ble brukt på en slik måte at det var vanskelig å følge opp hva som faktisk var gjort eller skulle gjøres. Det var uklart for Ptil og intervjuet personell om de ulike benevnelsene som ble brukt omhandlet det samme. Blant annet gjaldt dette om prosedyre for arbeidsmiljøkartlegging, (SOM22-01 «Basic Work Environmental survey») omtalte det samme som det som ble referert til i tilsendt arbeidsmiljøplan for Constructor 2021. I planen var det henvist til en prosedyre for risikoutsatte grupper om vurdering og oversikt over risiko for personell. Ptil mottok også en WEHRA matrise for grupper, samt en «Risk Analysis of tasks» matrise for dekkspersonell, men det var vanskelig å få avklart gjennom intervju og ved å lese de ulike dokumentene om det var forskjellige prosedyrer og krav, eller om det faktisk var det samme, men med ulike betegnelser.
- Mange dokumenter, møtetreferat og vurderinger var ikke datert, så det var uklart når disse var skrevet eller oppdatert.

- For eksempel var WEAL/ WEAC dokumentet som var utarbeidet av Scanpower i 2009 stemplet som utkast. Det kom ikke frem i tilsynet om det forelå et ferdig dokument.
- Felles arbeidsmiljøplan 2021 for selskapene på Island Constructor var utarbeidet av landorganisasjonen, men var lite kjent blant ledere og vernetjenesten om bord. Planen viste en intensjon om felles oversikt over arbeidsmiljørisiko for alle grupper på innretningen.
 - Det var vanskelig å se av arbeidsmiljøplanen at det var særlig fremdrift utover at det var gjennomført kick-off møte mellom selskapene i alliansen. Gjennom tilsynet fremkom det ikke hva som var status for en felles oversikt over risikoutsatte grupper, hverken i aksjonsliste for hver av aksjonspunktene som fulgte planen eller gjennom intervju.
 - I punkt 10 på planen sto det at det skulle gjøres en oppdatering av WEAC. Da Ptil gjennomgikk eksisterende WEAC for dekk kom det frem at denne manglet krav og status for flere forhold. Denne var ikke oppdatert siden 2014.
- Oversikt og ansvarsavklaring mellom hav/land innen styring av arbeidsmiljø fremsto som svak. Gjennom intervju kom det frem at det var uklart hva offshorepersonell skulle følge opp av aktiviteter i arbeidsmiljøplanen for Island Constructor. Derimot fremkom det at det i stor grad var blitt overlatt til personell offshore å finne tiltak på meldte problemstillinger.
- I stillingsinstruks for linjeledere offshore manglet det konkrete beskrivelser av deres ansvar for oppfølging av arbeidsmiljø og kompetansekrav på området.
- Det var kun i stillingsinstruks for sikkerhetsrådgiver og sykepleier at arbeidsmiljø var konkret beskrevet. Disse hadde ifølge stillingsinstruksene ikke ansvar, men skulle ha en støttefunksjon opp mot linjen ved å koordinere og assistere HMS-avdelingen/BHT på land ved kartlegginger, evalueringer og oppfølging av arbeidsmiljø.
 - Det kom frem under tilsynet at sykepleiere brukte nesten 70% av sin arbeidshverdag til administrative oppgaver og ca. 30% på hospitalet. Dette ga i praksis liten tid til å følge opp arbeidsmiljøaktiviteter som sto på planen.
 - Det var heller ingen tydelige oppgaver for ledere på land i oppfølging av arbeidsmiljø for Island Constructor. I stillingsinstruks for Ship Manager var det kun referert til selskapets generelle HMS policy og HMS rapporteringssystem. I stillingsinstruks for HMSQ leder sto det at vedkommende skulle organisere HMS-trening og assistere linjeledere i HMS-saker.
- Arbeidsmiljøfaglig kompetanse fra BHT var i liten grad brukt.

Krav

Styringsforskriften § 6 om styring av helse miljø og sikkerhet

Aktivitetsforskriften § 21 om kompetanse

Forskrift om organisering, ledelse og medvirkning §13-2 om arbeidsgivers bruk av bedriftshelsetjenesten

5.1.3 Støy

Avvik

Island Offshore hadde ikke sikret at ingen arbeidstakere utsettes for hørselsskadelig støy.

Begrunnelse

Det var mangler ved styring av hørselsskadelig støy om bord, både til interne krav i styrende dokumentasjon, kartlegging, oppfølging og forbedring:

- Island Offshore sin styrende dokumentasjon for støy var mangelfull. Støyforhold var kun omtalt i prosedyre om personlig verneutstyr (Personal Protective Equipment, datert 20.10.2020). Denne hadde også mangelfulle krav, blant annet knyttet til verneutstyr, informasjon og opplæring om hørselsskadelig støy.
- Vi ble vist et støykart for innretningen fra 2011. Støykartet manglet en beskrivelse av hvilke driftsforhold det gjaldt for. Det var for eksempel ventet at støybildet ved kai-ligge, transitt, og operasjon, ville være forskjellig. I intervju kom det fram at støykartet heller ikke var kjent om bord og følgelig ikke ble benyttet for å kontrollere daglig støyeksponering.
- I kartleggingsrapport av støyforhold på Island Constructor, gjennomført mars 2021, kom det fram at kartlagte personellgrupper (maskinist, kokk og dekkspersonell) overskred tiltaks- og grenseverdi for daglig støyeksponering. Maskinist overskred grenseverdi for daglig støyeksponering selv ved fradrag for bruk av dobbelt hørselsvern. Eksponeringsforholdene under kartleggingsperiodene var i rapporten vurdert som representative for en normal arbeidsdag. Det var imidlertid ikke opplyst om hvilke operasjonelle forhold støymålingene var gjennomført under.
- I intervju om bord kom det fram at utførende personell og linjeledelse ikke kjente til daglig støyeksponering, henholdsvis for seg eller personellgruppen de hadde ansvar for.
- Beskyttelse mot hørselsskadelig støy var i stor grad basert på bruk av personlig verneutstyr. I tillegg til mangler i styrende dokumentasjon for støy, se første kulepunkt, var det lite kjennskap om bord til begrensninger ved hørselsvern som et beskyttelsesregime.
- I arbeidsmiljøplan 2021, sak 7 «Noise mapping», var ulike aksjoner knyttet til støyforhold om bord på Island Constructor skissert. Én aksjon omhandlet tekniske tiltak for utbedringer (frist: 30.9.2021), men denne omfattet kun vurdering av tekniske tiltak i arbeidsarealer innendørs. På tilsynstidspunktet var ikke den overnevnte fristen utløpt. Ledelsen om bord var imidlertid ikke kjent med foreløpige planer for tiltak tilhørende aksjonen. Planer for tekniske og

administrative risikoreduserende støytiltak i øvrige områder om bord var ikke kjent.

Krav

Aktivitetsforskriften § 38 om støy

5.1.4 Kjemisk helsefare

Avvik

Island Offshore hadde ikke sikret at helseskadelig kjemisk eksponering ble unngått ved lagring, bruk, håndtering og avhending av kjemikalier, ved arbeidsoperasjoner og prosesser som avgir kjemiske komponenter.

Begrunnelse

- Lagring av kjemikalier og sikkerhetsdatablad: Under befaringen om bord observerte vi mangler ved lagringsforhold av kjemikalier i flere områder. Kjemikalier som var lagret i kjemikalielageret på dekk og i malercontainer ble lagret i trehyller. Her var både brannfarlige kjemikalier, syrer og baser lagret. I andre arbeidsområder var en del brannfarlige sprayprodukter lagret i ikke-ventilerte skap. Vi observerte også at en rekke sikkerhetsdatablad var utdatert og av eldre dato, helt tilbake til 2006.
- Kjemisk arbeidsmiljø i byssa: Ved befaring i byssa var det eksempler på forhold med mulig kjemisk helsefare for kokk. Både koketopp, stekepanne, frityrkoker og konveksjonsovner var plassert på hvert sitt hjørne på kjøkkenøya. Det var dermed fare for at stekeos ble ledet ut i byssa i stedet for inn i ventilatorhetta. Baking foregikk også sentralt i byssa, og det var ikke etablert tiltak som beskrevet i NORSOK C-002 kapittel 19.6 om tiltak for å hindre spredning og mulig eksponering for melstøv. Kjemisk arbeidsmiljørisiko i byssa var grovt beskrevet i WERA-rapport datert 21.6.2021. Iboende risiko var nedjustert fra moderat til lav med bakgrunn i at en kunne skru på avtrekksvifter, at det var ventilasjonssystem i området, og ellers at personell kunne ta pauser og variere arbeidet. Vi ble imidlertid ikke framvist dokumentasjon som understøttet at de beskrevne tiltakene ville bidra til en risikoreduksjon.
- Deseleksos: Det kom fram i intervju at deseleksos, særlig ved arbeid i tårnet, moonpool og på dekk, opplevdes ubehagelig ved enkelte værforhold. Dette var også beskrevet i WERA-rapport datert 28.5.2021 for stillingsgruppen matros ved arbeid i tårnet. Tiltak beskrevet i rapporten var: «fokus på posisjonering av skip mot andre skip for best mulig vindretning» og «forlenging av eksosrør har blitt utbedret». Nærmere risikovurdering av kjemisk helsefare og eksponeringsnivå var imidlertid ikke systematisk kartlagt. I de tilfeller der eksos eksponering opplevdes ubehagelig ble vi informert om at

det var opp til hver enkelt å vurdere om arbeidet kunne stanses. Det var heller ikke etablert en prosedyre for håndtering av dieseleksos.

- Sveiserøyk: Mekaniker utførte sporadiske sveiseoperasjoner, både ute i felt og i mekanisk verksted. I intervju kom det fram at det ved sveiseaktiviteter ble benyttet sveisemaske uten ytterligere åndedrettsbeskyttelse. Kjemisk helsefare ved sveiseaktivitet om bord var ikke kartlagt.

Krav

Aktivitetsforskriften § 36 om kjemisk helsefare

Styringsforskriften § 18 om analyser av arbeidsmiljøet

5.1.5 Belysning

Avvik

Island Offshore hadde ikke sikret at belysningen var slik at arbeidsmiljø og sikkerhet ivaretas ved arbeid og ferdsel.

Begrunnelse

- I intervju kom det fram at enkelte arbeidsområder i tårnet og på akterdekk opplevdes å ha for lav belysningsstyrke, selv når alle lyskildene virket. Ved befaring i uteområder observerte vi at flere lyskilder på dekk og i tårnet ikke virket. For eksempel virket kun to av fem lyskastere på akterdekk.
- I tilsendt WEAC (datert 21.5.2014) for dekk, som vi ble informert om at også omfattet tårnet, inneholdt ingen kvantitative data, herunder belysningsforhold. Island Offshore kunne ikke framlegge dokumentasjon på at lysforhold var kartlagt i drift etter SUT-utstedelse, og vurdert å være i samsvar med regelverkets krav.
- Det var også uklart om det var gjort vurderinger av behov for ekstra arbeidsplassbelysning, for eksempel ved arbeidsplasser der det kreves daglig tilgang eller finlesing av informasjon, eller er kritisk fra et sikkerhetssynspunkt.

Krav

Innretningsforskriften § 25 om belysning

5.1.6 Ergonomisk tilrettelegging

Avvik

Island Offshore hadde ikke i tilstrekkelig grad sikret at arbeidet ble lagt til rette slik at arbeidstakerne ikke ble utsatt for uheldig belastning som følge av manuell håndtering, arbeidsstilling, gjentatte bevegelser, arbeidsintensitet og liknende om bord på Island Constructor.

Begrunnelse

Interne krav innen ergonomi:

- Styrende dokumentasjon reflekterte ikke klart hvilke interne krav som gjaldt innen ergonomi på Island Constructor. Krav var ikke beskrevet i prosedyren «Working Environment Area Chart» (SOM 22-07, rev. 02.12.2020) eller i «Work Environment Survey Procedure» (SOM 22-01, rev. 03.12.10.2020). I prosedyren «Manual Handling» (SOM 02-08, rev. 01.09.2017) framkom det riktignok krav om en grense på 25 kg for manuelle løft.
- Det framkom ikke i styrende dokumentasjon hvordan man skulle sammenstille ergonomiske/mekaniske faktorer med psykososiale faktorer for å få en fullstendig oversikt over risiko for muskel- og skjelettplager.

Kartlegging og risikovurdering av ergonomiske forhold:

- IOM hadde gjennomført en «Work Environment Health Risk Assessment» (WERA) datert 21.6.2021. Disse baserte seg ikke på vurderinger utført av fagpersonell der anerkjente og formålstjenlige metoder var benyttet, og de var for grove til å være treffsikre som underlag for beslutninger og prioriteringer av tiltak. Det samme gjaldt ergonomi-delen av arbeidshelseundersøkelsen som ble gjennomført i år, «Arbeidsmiljøkartlegging LWI 2021».
- Flere forhold ved arbeidsplassene for forpleiningspersonell var ikke i henhold til gjeldende standarder og var ikke risikovurdert. Eksempler:
 - I byssa var det ikke hev-/senkefunksjon på alle arbeidsbord inklusive stekepanne og stekeplate. Det var ikke kurvfilter i slukene som forenklet rengjøring, og et grunt og lite avløp for steikepanna førte til at det måtte brukes bøtte for å unngå at varmt og fettete vann sprutet opp.
 - Logistikken i proviantlagrene medførte mange unødige manuelle løfteoperasjoner.
 - I oppvasken var det ikke lagt til rette for god arbeidsflyt, og utformingen medførte mye løfting og bæring: Alt av oppvask til og fra messa måtte bæres i kurver, og delvis løftes over skulderhøyde, og terskler vanskeliggjorde bruk av traller.
 - I vaskeriet observerte vi mye bæring, som f.eks. at rent sengetøy ble båret fra vaskemaskinen til brettrommet. Her var det også mye arbeid over skulderhøyde med opphenging av kjeledresser.
 - I garderobene var ikke alle skap bygd helt opp til tak, noe som medførte arbeid over skulderhøyde ved støvtørking. Skapene gikk ikke helt ned til gulvet og benkene foran hadde et stort antall føtter som vanskeliggjorde rengjøring.
 - 18 dobbeltlugarer hadde køyesenger. Se avvik 5.1.1.
 - Arbeidstempoet var tilsynelatende høyt, og det var mye støy i oppvask- og bysse området.
- Eksempler på ergonomisk risiko i uteområder som ikke var risikovurdert:
 - De fleste gruppene om bord utførte i større eller mindre grad tunge

manuelle løft. Wirelineoperatører forflyttet for eksempel daglig tunge rørkomponenter (over 25 kg) manuelt, TFMC-operatører hadde mange tunge løft, for eksempel forflytning av VX-ringen (ca. 45 kg).

- I tilsynet kom det fram at «Manual Handling» prosedyren bare var delvis kjent. De fleste kjente til 25 kg-kravet, men dette ble i liten grad etterlevd.
- Det var dårlig tilkomst for flere grupper. ROV-piloter hadde for eksempel dårlig tilkomst ved vedlikehold av ROV'en. Maskinister og mekanikere hadde dårlig tilkomst mange plasser, blant annet observerte vi flere manuelle ventiler som var plassert over eller under kravene i NORSOK S-002. Dekkspersonell og Altus personell opplevde dårlig tilkomst i tårnet. Se for øvrig punkt 5.1.1.
- Det kom fram at elektrikerer, som ofte hadde ubekvemme arbeidsstillinger og dårlig tilkomst, også hadde spesielt høy arbeidsbelastning.
- Enkelte opplevde problemer med å få vernesko som passet etter at man hadde gått over til å begrense utvalget av sko.
- Det manglet hev-/senkefunksjon på samtlige arbeidsbenker i uteområdene.
- Faktorer som tidspress, støy, tykke klær osv. virket som forsterkende faktorer på risiko for muskel- og skjelettplager.

Det var ikke gitt opplæring innen ergonomi.

Mangelen på kvalifiserte risikovurderinger gjorde at IOM ikke hadde oversikt over risiko, og det manglet dermed et tilfredsstillende beslutningsgrunnlag for valg og prioritering av tiltak. Det var ikke gjort verifikasjoner av effekten av gjennomførte tiltak.

Krav

Styringsforskriften § 16 om generelle krav til analyser

Innretningsforskriften § 20 om ergonomisk utforming

Aktivitetsforskriften § 34 om ergonomiske forhold

Forskrift om utførelse av arbeid, bruk av arbeidsutstyr og tilhørende tekniske krav, § 23-2 om opplæring om ergonomisk belastende arbeid

5.1.7 Arbeidsmiljøutvalg (AMU)

Avvik

AMU hadde ikke vært gjennomført etter regelverkets krav

Begrunnelse

- Samarbeidsarenaen offshore mellom vernetjeneste og ledelse som ble kalt Lokalt AMU, var ikke iht. regelverkets krav til arbeidsmiljøutvalg.

- Gjennomgang av FS-AMU referat fra 2020 frem til tilsynet fant sted viste at arbeidsgiversiden hadde hatt overvekt i alle møter, bortsett fra FS-AMU møte avholdt september 2021, hvor det var likevekt mellom partene.
- Hvem som stilte for de ulike rollene i FS-AMU var uklart i enkelte av referatene. Varamedlemmer var registrert som observatører i møter hvor det ikke var likevekt, og skulle dermed ha vært registrert som oppmøtt med stemmerett. Andre deltagere samsvarte ikke med tilsendt liste over valgte medlemmer til FS-AMU.
- Det var ikke valgt vararepresentant for ett av medlemmene av FS-AMU.
- Vi kunne ikke se at alle medlemmer i FS-AMU hadde gjennomført lovpålagte kurs for AMU i de ulike listene vi fikk i tilsynet.
- I FS-AMU møtet i oktober 2020 var det ingen representanter fra BHT/FAL.
- I FS-AMU referatene kommer det ikke frem hvilke beslutninger som var blitt tatt og hvem som hadde fått ansvaret for oppfølging av flere av sakene. Aksjonsbeskrivelser var utydelige, som for eksempel:
 - "ikke noe nytt i sakene -blir overført til neste møte". Hvilke saker det var snakk om kom ikke frem, eventuelt om det gjaldt alle sakene fra siste møte.
 - "Bekymringen er spilt inn til ledelsen". Det fremkom ikke hvem som var ansvarlig, og det var heller ikke satt noen frist for tilbakemelding.
- Det så ut som at TIOS hadde fått ansvar for å samordne og følge opp HMS/arbeidsmiljø-planen som var omtalt i flere FS-AMU referat. Hvorfor dette var overlatt til dem og ikke var styrt av Island Offshore som hadde beslutningsmyndighet, kom ikke frem i tilsynet eller om ansvar og fremdrift var diskutert i FS-AMU.
- I referat fra 12.3.21 sto det i punkt 4 at arbeidsmiljøplan var opprettet i Unisea-Audit-Constructor- "arbeidsmiljøplan". Ptil kunne ikke se at planen var lagt inn.

Krav

Aktivitetsforskriften § 4 om koordinerende arbeidsmiljøutvalg for felt, og felles stedlige arbeidsmiljøutvalg for flyttbare innretninger

Arbeidsmiljøloven § 7-1(4) om plikt til å opprette arbeidsmiljøutvalg

Forskrift om organisering, ledelse og medvirkning § 3-11 om stedfortredere for arbeidsmiljøutvalgets medlemmer og § 3-18 om opplæring av verneombud og medlemmer av arbeidsmiljøutvalg

5.2 Forbedringspunkt

Forbedringspunkt

5.2.1 Psykososialt arbeidsmiljø

Forbedringspunkt

Det var mangelfull oppfølging av psykososiale forhold som kan gi uheldige belastningsforhold.

Begrunnelse

- I tråd med arbeidsmiljøplanens punkt 9 var det gjennomført en arbeidsmiljøkartlegging av blant annet psykososiale faktorer våren 2021. Resultat og tiltak var blitt diskutert i de ulike avdelingene. Det var generelt positive resultater, men ved gjennomgang av de avdelingsvise resultatene kom det frem at det var stor spredning i svarene på blant annet for faktorene kontroll i arbeidet, forutsigbarhet i arbeidet, ledelse og organisasjonsklima. I intervju og i sammendrag av kartleggingen kom det ikke tydelig frem hvilke resultater selskapet burde se nærmere på, eller om den store spredningen kunne peke på faktorer i arbeidsmiljøet som det burde vurderes å sette inn tiltak mot.
- På Ptil sine spørsmål om kompetanse innen styring av psykososialt arbeidsmiljø henviste selskapet til lederopplæring. Opplæringen var i all hovedsak rettet mot generell lederutvikling og en-til-en samtaler. Kunnskap i selskapet om systematisk styring av psykososiale faktorer fremsto som svak.

Krav

Styringsforskriften § 6 om styring av helse, miljø og sikkerhet og 18 om analyse av arbeidsmiljøet, jf. -aktivitetsforskriften § 35 om psykososiale forhold

6 Deltakere fra oss

Brit Gullesen	Fagområde arbeidsmiljø
Vivian Sagvaag	Fagområde arbeidsmiljø
Eva Hølmebakk	Fagområde arbeidsmiljø (oppgaveleder)

7 Dokumenter

Følgende dokumenter ble benyttet under planleggingen og utføringen av tilsynet:

- 8 Oversikt over styrende dokumentasjon, arbeidsmiljø
- 9 Organisering Felles Stedlig AMU - LWI
- 10 Oversikt over kartlegginger
- 11 Arbeidsmiljøplan 2021 Island Constructor

- 12 FS-AMU referat 28.10.2020, 4.12.2020, 12.3.2021 og 25.6.2021
- 13 Lokal AMU referat 3.8.2020, 25.4.2020, 7.1.2021, 11.7.2021, 26.8.2021 og 3.9.2021
- 14 Verneombudsmøte, referat 1.8.2013 og 18.10.2019
- 15 Referat – Verneombudskonferanse 2021
- 16 Evaluering og oppfølging av innspill fra årets verneombudskonferanse
- 17 Presentasjon fra oppstartsmøte på land 15.9.2021
- 18 Stillingsbeskrivelser for OIM, ass. OIM, Chief Steward, LWI Superintendent, Technical Manager, Nurse, Safety advisor, QHSE Inspector, QHSE Manager og Ship Manager
- 19 Vurdering av støyforhold på Island Constructor, 11.5.2021
- 20 Evaluering og oppfølging av innspill fra årets verneombudskonferanse.
- 21 Kompetansematrise
- 22 Arbeidsmiljøkartlegging LWI Constructor
- 23 Oppsummering Arbeidsmiljøkartlegging LWI Alliansen Hovedrapport
- 24 Chemical handling and control – LWI, SOM 18-05, Revision 02 27.05.2021
- 25 WEACer, revidert 10.9.2020, for C-deck, main deck, Tank Top, Tween Deck, A-deck, B-deck, Bridge deck, D-deck, E-deck, HPU rom, Bysse og maskinrom
- 26 Utdrag fra endringsforslag WL-plattform og køyesenger
- 27 Organisasjon LWI Constructor
- 28 TIOS QHSE plan Island Constructor 2020
- 29 QHSE plan 2017-2020 Island Constructor
- 30 QHSE plan 2020-2022 Island Constructor
- 31 Oversikt over yrkesskade eller yrkessykdom Island Constructor
- 32 AML og ledertrening offshore og kontor
- 33 AML og opplæring mannskap
- 34 Ergonomi handvask
- 35 Ledertrening Island Offshore
- 36 Verneområder og VO Island Constructor
- 37 Working Environment Area Limits (WEAL) and Working Environment Area Charts (WEAC) for Island Constructor, draft 20.11.2009. Report no 99.290.013/R2.
- 38 Working Environment survey procedure, SOM 22-01
- 39 Chemicals with claim for exposure log, FAC 24-07, rev. 01
- 40 Working Environment Area Chart, SOM 22-7, rev. 02
- 41 Overall Risk Assessment for Vessels and Units, CMM 17-05, rev. 5
- 42 Work Environment Survey Procedure, SOM 22-01, rev. 3
- 43 Manual Handling, SOM 02-08, rev. 1
- 44 Incident and Non-conformance reporting, CMM 14-01, rev. 6
- 45 Vernetjeneste og arbeidsmiljøutvalg - LWI, SOM 02-17, rev. 5
- 46 M17 Annual report from the Working Environment Committee, FAC 01-17, rev. 0.

Vedlegg A Oversikt over intervjuet personell