



Rapport etter tilsyn

Rapport	
Rapporttittel Rapport etter tilsyn innen beredskap og helikopterdekk på Ula	Aktivitetsnummer 054019008
Gradering	
<input checked="" type="checkbox"/> Offentlig	<input type="checkbox"/> Begrenset
<input type="checkbox"/> Unntatt offentlighet	<input type="checkbox"/> Fortrolig
<input type="checkbox"/> Strengt fortrolig	
Involverte	
Hovedgruppe T-3	Oppgaveleder Jan Erik Jensen
Deltakere i revisjonslaget Anita Oplenskedal, Per Wilhelmsen (Ltil) og Jan Erik Jensen	Dato 15.1.2020

1 Innledning

Vi førte tilsyn med Aker BPs styring av beredskap, helikopterdekk og helikopterdekkoperasjoner om bord på Ula-feltet i perioden 12. – 15.11.19. Den 12.11 ble det gjennomført et oppstartsmøte på land og 13.-15.11 ble det gjennomført verifikasjoner om bord på Ula-innretningene.

Luftfartstilsynet (Ltil) bistod i verifikasjonene av helikopterdekket og helikopterdekkoperasjonene.

Ula-feltet består av tre hovedinnretninger i følgende rekke fra vest mot øst: Ula-Q (boliginnetning), Ula-D (boreinnretning) og Ula-P (produksjonsinnretning), som er knyttet sammen med broer. De ubemannede innretningene som er knyttet inn til Ula-feltsenter var ikke en del av dette tilsynet.

Produksjonen startet i 1986. Kapasiteten på Ula ble oppgradert i 2008 med en ny gassprosess- og gassinjeksjonsmodul. Ula prosesserer for feltene Tambar, Blane og Oda. Oljen transporteres i rørledning via Ekofisk til Teeside, mens all gass blir reinjisert i reservoaret for å øke oljeutvinningen. I 2005 ble det gitt samtykke til bruk av Ula-innretningene til 2028. Det pågikk en rekke aktiviteter som skal tilrettelegge for forlenget drift. Blant annet har det eksisterende boreanlegg blitt lagt ned og den oppjekkable boreriggen Maersk Integrator utfører boreaktiviteter nå. Dette medfører høyt aktivitetsnivå.

Tilsynet ble tilrettelagt på en god måte av Aker BP, både i forkant og under tilsynet.

2 Bakgrunn

Bakgrunn for tilsynet er våre krav knyttet til robusthet og at barrierer ivaretas på en helhetlig og konsistent måte slik at risiko for og konsekvensene av uønskede hendelser, og eskalering av hendelser, reduseres så langt som mulig.

Tilsynet hadde spesielt fokus på følgende tema:

- Styring av beredskap med bakgrunn i risiko- og beredskapsanalyser, beredskapsorganisasjonen, inkludert systemer for opplæring, kompetanse og system for gjennomføring og læring etter øvelser og trening, innretningens rolle i områdeberedskapen/samarbeidet om beredskap, og beredskapsrelatert utstyr.
- Helikopterdekket med tilhørende utstyr og helikopterdekkoperasjoner.
- Selskapets oppfølging av funn fra tidligere tilsynsaktiviteter innen fagområdene for dette tilsynet.
- Kontinuerlig forbedring.

Tilsynet inngikk som del av Petroleumstilsynets (Ptils) planlagte tilsynsaktiviteter for 2019.

3 Mål

Målet med tilsynet var å gjennomgå og vurdere ledelsens styring med beredskap, og hvordan helikopterdekket og helikopteroperasjoner blir ivaretatt på Ula-feltet ved å verifisere hvordan regelverkskravene innen disse fagområdene ble etterlevd.

4 Resultat

4.1 Generelt

Det ble gjort observasjoner bl.a. knyttet til bruk av analyser som beslutningsgrunnlag for å identifisere behov for beredskapsrelaterte løsninger og system for beredskapstrening.

I oppfølgingen av avvik så vektla vi oppfølgingen av pålegg gitt tidligere operatør BP i 2008. Pålegget omhandlet manglende skilting og merking av rømningsveier. Det var bedringer mht merking av fast dekk utendørs, trapper/leidere og ristverk mht. gulmaling. Det var skjedd en viss bedring på skilting, men det var fremdeles mangler (se kapittel 5.2.4).

4.2 Oppfølging av avvik

I tråd med innhold i varsel om tilsyn har vi verifisert hvordan aktøren har håndtert enkelte tidligere påviste avvik og pålegg som del av dette tilsynet. Det har vært gjennomført to tilsyn om bord på Ula-innretningene innen fagfeltet beredskap siden 2008; ett tilsyn i 2008 (vår referanse 2008/173) og ett i 2014 som også inkluderte telekommunikasjonssystemer (vår referanse 2014/416). Sistnevnte tilsyn identifisert ikke avvik relatert til beredskap og er derfor ikke omhandlet i denne rapporten. Under tilsynet i 2008 var BP operatør på Ula-feltet.

Følgende pålegg er ikke håndtert i tråd med tidligere operatørs (BP) tilbakemelding(er) av 01.7.2008 (svar på tilsynsrapport) og 3.8.2008 (svar på pålegg): Avvik om «Mangelfull sikkerhetsmerking» fra kapittel 5.1.1 i rapport etter tilsyn innen beredskap på Ula-innretningene av 25.5.2008, vår referanse 2008/173.

Vår vurdering: Selv om det var gjort utbedringer på spesielt gulmaling av rømningsveier så var det fremdeles mangler knyttet til spesielt skilting av sikkerhetsutstyr og informasjonsskilt. Dette er omtalt videre i denne rapportens kapittel 5.2.4. Skilting har vært forbedringspunkt i 2014-tilsynet innen beredskap og et av våre tilsyn i 2018 innen et annet fagområde (2018/794).

5 Observasjoner

Vi har to hovedkategorier av observasjoner:

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

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

5.1 Avvik

5.1.1 Beslutningsgrunnlag

Avvik

Det var mangler ved dokumentasjon som skal danne grunnlaget for valg av driftsmessige løsninger relatert til beredskap.

Begrunnelse

I intervjuer og i gjennomgangen av dokumentasjon i tilsynet ble det gjort følgende observasjoner:

- Ved gjennomgang av beredskapsanalysen for Ula-innretningene så har vi identifisert forhold som enten ikke er vurdert eller ikke tilstrekkelig vurdert:
 - Evakuering med livbåter i ugunstige vær- og sjøforhold. Derimot er det utarbeidet en HMS-instruks (nummer 11) for Ula som omhandler dette. Denne er ikke brukt eller henvist til i beredskapsplanen, f.eks. i aksjonsplanene.
 - Behov for tilgang til alternativ brannstasjon når hydrokarboner og røyk hindrer tilgang til hovedbrannstasjonen.
- Det foreligger ikke vurderinger om krav til utstyr i brannstasjonene, for eksempel hvor mye ekstra trykkluft som søk- og redningslaget trenger i forbindelse med potensielle redningsaksjoner.
- Det foreligger ikke en overordnet filosofi og beskrevne retningslinjer for rømning til sikreste sted om bord på innvendig mønstringsstasjon. Slike dokumenter er ofte brukt som hjelpemiddel for å lage en plan for merking- og skilting. Dagens situasjon er at all skilting er mot utvendige mønstringsstasjoner ved livbåtene. Det tryggeste oppholdsstedet ved hydrokarbonlekkasjer og -brann vil normalt være innvendig i boligkvarteret.
- Sikkerhetsplanene («safety plots») for flere dekk inneholdt ikke rømningsretning.

Krav

Styringsforskriften § 11 om beslutningsgrunnlag og beslutningskriterier, første ledd, jf § 17 om risikoanalyser og beredskapsanalyser, sjette ledd punkt b og c.

5.1.2 Oppfølging av system for trening av beredskapsorganisasjonen om bord

Avvik

Det var mangler i systematikk for trening av beredskapsorganisasjonen om bord på Ula-innretningene.

Begrunnelse

Under intervjuer og i dokumentgjennomgang ble det gjort følgende observasjoner relatert til system for trening av beredskapsorganisasjonen:

- Det er ikke et system som beskriver de nødvendige forhold og aktiviteter som sikrer styring av beredskapstreningen om bord. Det er f.eks. ikke satt krav til håndtering av avvik i forbindelse med frafall fra treningssesjoner. I tillegg er det heller ingen overordnet beskrivelse av styringen generelt av beredskapstreningen offshore.
- Det var manglende systematikk for å sikre registrering av alle treningene som ble utført av «redning i høyden»-laget. Det ble opplyst om at det trenes hver uke, men ikke alle treninger er registrert.
- Evakuering med livbåter i ugunstige vær- og sjøforhold var ikke med i treningssesjonene og øvelsesscenariene for beredskapsledelsen. Muligens hadde dette sammenheng med at DFU ekstremvær er fjernet for en tid tilbake.
- I dimensjoneringsanalysen stod det beskrevet at førstehjelpere skal trene og gjennomføre øvelser som stedfortreder for sykepleier. Det var ingen plan for dette.

Krav

Styringsforskriften § 6 om styring av helse-, miljø- og sikkerhet, jf aktivitetsforskriften § 23 om trening og øvelser, første ledd

5.1.3 Sikkerhetsskilting

Avvik

Det var mangler med skilting om bord.

Begrunnelse

Under befaring om bord ble det observert:

- Slitte uleselige og manglende skilt, bl.a. informasjonsskilt.
- Manglende exit skilt på P-plattform,
- Manglende informasjonsskilt om påkrevd hørselvern, informasjonsskilt på skapene til brannslukkingsapparater. Sistnevnte viste også konsekvent skilttegnet for CO₂-apparater, mens de i all hovedsak inneholdt pulverapparater. Mange plasser var det «tekstskilt» som sa pulver, men flere steder manglet dette.
- Bokstaver i metallskilt delvis borte på instruksjonsskilt på livbåtstasjonen for livbåt 1 for klargjøring til låring. Dette punktet er også dekket i kapittel 5.2.3.

Merking og skilting har nå vært en observasjon i tre tilsyn, der det også var pålegg i 2008. Vi ser en forbedring fra 2008, med merking av ristverk, flere informasjons- og retningsskilt enn tidligere.

Krav

Innretningsforskriften § 82 om ikrafttredelse punkt 2, jf. forskrifter for adkomstveier, trapper, ledere og rekkverk på produksjonsanlegg m.v. fastsatt av Oljedirektoratet 2. 4. 79i medhold av kgl.res. av 9.7.76, kapittel 2.3.4 om skilting av dører i rømningsveier

5.2 Forbedringspunkt

5.2.1 Verifisering av ytelseskrav

Forbedringspunkt

Det ble ikke verifisert ytelseskrav relatert til evakuering med livbåter.

Begrunnelse

I intervjuer og ved dokumentgjennomgang ble det observert at det ikke ble gjennomført verifikasjoner av ytelseskravet (tidskrav) knyttet til evakuering med livbåter.

Krav

Styringsforskriften § 5 om barrierer, femte ledd

5.2.2 Brannstasjoner

Forbedringspunkt

Det var mangler relatert til klargjøring av brannstasjoner med hensyn til forankring av god praksis i styrende dokumentasjon og vedlikehold.

Begrunnelse:

Det var to brannstasjoner om bord, en hovedbrannstasjon på Q-plattformen og en alternativ på P-plattformen. Under befaringen om bord ble det gjort følgende observasjoner på brannstasjonene:

- Det var utstyr som ikke var i bruk på hovedbrannstasjonen (f.eks. strålerør med rør for skumtilsetning).
- Inventarlisten for rommet var ikke oppslått.
- Det var gode rutiner for å klargjøre det enkelte brannlagsmedlems utstyr på hovedbrannstasjonen, men dette var en praksis som ikke var forankret i styrende dokumenter.
- Utstyr var ikke klargjort for bruk på alternativ brannstasjon på samme måte som hovedbrannstasjonen, som var veldig ryddig. Alternativ brannstasjon ligger i lang avstand fra Q-plattformen (på P-plattformen) og utstyret var ikke klargjort på lik linje på alternativ brannstasjon, noe som gjør det vanskelig å oppnå ytelseskravet «klar til innsats» på 10 minutter.

Krav

Aktivitetsforskriften § 77 punkt d) om rask og effektiv evakuering, jf. aktivitetsforskriften § 45 om vedlikehold

5.2.3 Livbåter

Forbedringspunkt

Det var observert forhold som var til hinder for rask og effektiv evakuering med livbåter.

Begrunnelse

Under befaring og intervju så ble det gjort følgende observasjoner:

- Det skal installeres et nytt utlørsystem for låring av livbåtene, som krever kompetent personell. Det ble opplyst om at ved scenarier (dvs. «split»-scenarioet) der det er nødvendig å benytte livbåtstasjonen på P-plattformen så er det med stor sannsynlighet

ikke slikt kompetent personell (dvs. livbåtførere) tilstede på P-plattformen i en evakueringssituasjon.

- Lite nødbelysning som lyser opp til dels uklare kompliserte instruksjonsskilt på livbåtstasjonen for livbåt 1. I tillegg var bokstaver i metallskilt slitt vekk.
- Vanskelig tilkomst til luftflasker i livbåten hindrer rask og effektiv klargjøring av livbåtene.

Krav

Aktivitetsforskriften § 77 punkt d) om rask og effektiv evakuering

5.2.4 Sikkerhetsvurderinger ved vedlikehold og ombygging

Forbedringspunkt

Manglende sikkerhetsvurderinger ved vedlikeholdsarbeid.

Begrunnelse

Under befaring om bord ble det observert at det ikke var tilrettelagt for håndtering av brannvannsventil etter utskiftning av ristverk.

Krav

Aktivitetsforskriften § 30 om sikkerhetsmessig klarering av aktiviteter

5.2.5 Tilrettelegging av arbeidsoperasjon

Forbedringspunkt

Det var manglende tilrettelegging for sikker arbeidsoperasjon.

Begrunnelse

Under befaring om bord så var det ikke tilstrekkelig nødbelysning for operering av flaskebank for startluft til brannpumpe på D-plattformen.

Krav

Aktivitetsforskriften § 33 om tilrettelegging av arbeid, første ledd

5.2.6 Kommunikasjon ved MOB-hendelse

Forbedringspunkt

Det var ikke mulighet til umiddelbar varsling av MOB-hendelse.

Begrunnelse

Under en MOB-øvelse om bord ble det observert at pga. høy trafikk på radioen så var det ikke mulig å melde ifra umiddelbart om MOB.

Krav

Aktivitetsforskriften § 80 om kommunikasjon, første ledd

6 Andre kommentarer

Under befaring om bord og intervjuer ble det gjort følgende observasjoner som vil bli meddelt de rette fagmiljøene i Ptil:

- Mye utstyr lagret utenfor dedikerte lagringsplasser for utstyr («ekornlagre»).

- Malingscontainer uten tilstrekkelig avtrekk.

7 Deltakere fra oss

Jan Erik Jensen - fagområde logistikk og beredskap (oppgaveleder)

Anita Oplenskedal – fagområde logistikk og beredskap

I tillegg deltok Per Helge Wilhelmsen fra Luftfartstilsynet på fagområdet helikopterdekk. Rapporten som dekker dette fagområdet finnes i eget vedlegg.

8 Dokumenter

Følgende dokumenter ble benyttet under planleggingen og utføringen av tilsynet:

1. Ula onshore og offshore organisasjonskart
2. Beredskapsrapport 22. oktober 2019
3. Trening og øvelsesplan 2019 – Aker BP mal
4. Øvelsesoversikt 2019 og 2018
5. Treningsoversikt 2019 og 2018
6. Hendelser siste 3 år
7. Oversikt over granskede hendelser på Ula siste 3 år
8. Beredskapsanalyse Ula
9. Dimensjoneringsanalyse Ula
10. Beredskapsplan Ula
11. Informasjonsmateriell knyttet til DFU drivende fartøy
12. Diverse sikkerhetsplaner «safety plots»
13. HMS-instruks 11 for Ula
14. Diverse utdrag fra vedlikeholdssystemet WorkMate for beredskapsrelatert utstyr.
15. Synergi rapporter 126017 og 154271

Vedlegg A Oversikt over intervjuet personell