



Tilsynsrapport

Rapport	
Rapporttittel Rapport etter tilsyn med styring av storulykke- og arbeidsmiljørisiko i grensesnitt mellom Equinor, V&M og ISO-entreprenører (aktivitet 001057038)	Aktivitetsnummer 001057038
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-1	Oppgaveleder Irene B. Dahle
Deltakere i revisjonslaget Irene B. Dahle, Kenneth Skogen, Kristi Wiger og Sissel Bukkholm	Dato 21.6.2019

1 Innledning

Vi har gjennomført tilsyn med styring av helse, miljø og sikkerhet i grensesnittet mellom Equinor, V&M-entreprenøren Wood og ISO- leverandør Bilfinger. Vi fulgte opp en utvalgt modifikasjons- og vedlikeholdskampanje og vurderte hvordan Equinor, V&M-entreprenør og ISO-entreprenør, ut fra deres roller og ansvar, styrte arbeidsmiljørisiko og storulykkerisiko i planleggingen og gjennomføringen av arbeidet. Vi la særlig vekt på å følge opp om kampanjeorganiseringen av modifikasjons- og vedlikeholdsarbeidet fikk utilsiktede negative HMS-konsekvenser

Tilsynet ble gjennomført i form av møter på land med Equinor, Wood og Bilfinger, der de ulike aktørene beskrev planleggingen av en kampanje. Vi gjennomførte deretter en verifikasjon offshore under gjennomføringen av kampanjen i perioden 19.11.18 til 22.11.18. Etter verifikasjonen har vi gjennomført oppfølgingsintervjuer på land, samt gjennomført et møte med Equinor 07.03.18, der vi la frem foreløpige observasjoner fra tilsynet.

Det ble gjennomført et oppsummeringsmøte med deltakere fra Equinor, Wood og Bilfinger 4.6.2019.

2 Bakgrunn

Equinor tildelte nye kontrakter med oppstart første kvartal 2016 til følgende V&M-entreprenører: Aibel AS, Apply Sørco AS, Reinertsen AS og Wood Group Norway AS. I tillegg er det inngått kontrakter med ISO-entreprenørene Beerenberg Corp AS og Prezioso Linjebygg AS.

De senere årene har vi ført flere tilsyn der temaet har vært utforming av rammebetingelser i kontrakt. Med rammebetingelser menes i denne sammenhengen forhold som påvirker de praktiske mulighetene en organisasjon, organisasjonsenhet, gruppe eller individ har til å holde

storulykke- og arbeidsmiljørisiko under kontroll. Det vi har sett, er at rammebetingelser knyttet til kontrakter og kontraktsoppfølging har spesielt stor betydning. Ansvarsfordeling, bemanning/ressurser og KPI-er er eksempler på viktige forhold som fastsettes i kontrakt, og som kan ha HMS-konsekvenser.

I andre halvdel av 2016 førte vi tilsyn med styring av storulykke- og arbeidsmiljørisiko i grensesnittet mellom Equinor og V&M-/ISO-entreprenører (vedlikeholds- og modifikasjonsentreprenører og entreprenører innenfor isolasjon, stillas og overflatebehandling) som ble tildelt kontrakter i 2016.

Tilsynet ble gjennomført i form av en møteserie:

- Et innledende møte med Equinor der selskapet gikk gjennom kontraktsstrategien for nye V&M- og ISO-kontrakter.
- Møter med V&M- og ISO-entreprenører som hadde fått tildelt kontrakt.

Når det gjaldt V&M så kom det fram i møtene at de nye kontraktene innebærer mindre forutsigbarhet for V&M-entreprenøren. Flere oppdrag konkurransesettes gjennom konkurranseavtalene, og V&M-entreprenøren har ingen garantier for oppdrag i fremtiden. Equinor har også en organisasjonsmodell som innebærer at en har en så lav grunnbemanning på innretningene som mulig, og at andre aktiviteter er kampanjebaserte og aktivitetsstyrte.

På møtene ble potensielle HMS-konsekvenser av mindre forutsigbarhet og økt mobilitet av personell mellom innretninger diskutert. Vi vurderte det slik at noen av de mulige HMS-utfordringene som ble diskutert, kunne være alvorlige. Dette gjelder særlig forhold knyttet til kompetanse, planlegging og risikovurdering. Det er på denne bakgrunn at vi nå ønsket å følge møteserien opp med verifikasjon til havs.

3 Mål

Målet med tilsynet var å følge opp at:

- Equinor, V&M (VEM) og ISO-entreprenørene styrer storulykke- og arbeidsmiljørisiko, gitt endrede rammebetingelser i kontrakt
- kostnadsbesparelser/endringsprosesser ikke får utilsiktede negative HMS-konsekvenser
- kravet om kontinuerlig forbedring ivaretas
- arbeidstakermedvirkning er reell og gis oppmerksomhet, dvs. at det legges til rette for verne- og AMU-arbeid hos aktørene under endrede rammebetingelser.

4 Resultat

4.1 Generelt

Tilsynet var en verifikasjon etter møteserien som ble gjennomført i 2016 med Equinor og V&M og ISO-entreprenører som hadde fått kontrakt. De potensielle HMS-utfordringene som ble trukket fram i 2016 ble i stor grad bekreftet i tilsynet på Snorre. I tilsynet kom det fram at det kan være HMS-utfordringer knyttet til:

- redusert forutsigbarhet og økt mobilitet for V&M-personell
- utvikling og vedlikehold av kompetanse inkl. innretningsspesifikk kompetanse

- oppfølging av arbeidsmiljø og arbeidstakermedvirkning for V&M-personell
- bruk av kompensasjonsformatet enhetspris for ISO

Vi gjennomførte et møte med Equinor 07.03.19 der HMS-utfordringer knyttet til hvordan de kampanjebaserte modifikasjons- og vedlikeholdskontraktene hadde fungert i praksis ble diskutert.

Det kom fram i dette møtet at Equinor hadde satt i gang tiltak for å øke forutsigbarheten og forbedre planleggingen og gjennomføringen av kampanjene. Disse dreide seg blant annet om:

- Mer og tydeligere involvering av vernetjenesten
- Langsiktig planlegging og mer systematisk kommunikasjon av planer
- Utjevning av aktivitetsnivå, på tvers av anlegg
- Åpenhet rundt forbedringsagenda og felles forbedringstiltak
- Erfaringsoverføring/læring

I møtet informerte Equinor også om en hendelse med klatrere i boretårn, der personell fra Bilfinger var involvert. Hendelsen fant sted i juli 2018. Klatrere ble ikke informert om risiko forbundet med klatring i boretårn under bestemte vindretninger. Risiko og tiltak var heller ikke beskrevet i arbeidstillatelse eller gjennomgått i A-standard.

Vi påpekte betydningen av at Equinor gjennomfører en åpen og grundig gjennomgang i etterkant av denne hendelsen, slik at en sikrer læring og erfaringsoverføring på tvers av enheter i Equinor.

Det ble identifisert ett avvik i tilsynet:

- Det var mangelfull styring av arbeidsmiljørisiko for Wood-personell inkl. innleide arbeidstakere

Det ble identifisert fire forbedringspunkt:

- Equinor hadde ikke i tilstrekkelig grad fulgt opp at det var et fullt forsvarlig helse-, miljø- og sikkerhetsnivå ifm modifikasjons- og vedlikeholdsarbeid på Snorre A.
- Ansvarsfordelingen mellom Equinor og Wood mht oppfølging av arbeidsmiljørisiko var ikke klart og entydig definert
- Det ble identifisert forbedringspotensialer knyttet til formidling av nødvendig informasjon til relevante brukere
- Mangler ved evakueringsvei som kan vanskeliggjøre evakuering på en enkel, hurtig og trygg måte.

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 Oppfølging arbeidsmiljørisiko for kampanjepersonell

Avvik: Det var mangelfull styring av arbeidsmiljørisiko for Woodpersonell inkl. innleide arbeidstakere

Begrunnelse:

- Det var ikke i tilstrekkelig grad gjennomført kartlegginger av arbeidsmiljøfaktorer for offshorepersonell i Wood.
- Det hadde vært lite kontakt mellom Wood og deres bedriftshelsetjeneste
- Informasjon om håndholdt verktøy/arbeidsutstyr mht støy, vibrasjoner og ergonomi var mangelfull. De ansatte kjente for eksempel ikke til tidsbegrensninger pga støy, vibrasjoner eller ergonomi.
- Støykalkulator var ikke i bruk og Quietpro ble brukt sporadisk. De ansatte sa at de fikk smerter i ørene og at det var vanskelig å bruke når det var vanskelig tilkomst. Denne observasjonen gjaldt også Bilfinger. Equinor har krav til at Quietpro skal brukes ved støy over 95 desibel.
- Det var begrenset opplæring i bruk av verneutstyr
- Det var ikke gjennomført målrettet helseundersøkelse for Wood-personell som ble eksponert for ulike risikoforhold som f. eks støy
- Arbeidsoperasjoner var ikke vurdert mht ergonomisk belastning og det var i stor grad opp til den enkelte å legge inn pauser.
- Entreprenør og entreprenørs BHT oppga at det var vanskelig å få informasjon fra Equinor om eksponering ifm en hendelse der personell ble eksponert for Benzen

Krav:

Arbeidsmiljøloven § 4-1 om generelle krav til arbeidsmiljøet punkt (1) og (2) og § 2-2 om arbeidsgivers plikter overfor andre enn egne arbeidstakere, første ledd, styringsforskriften §18 om analyse av arbeidsmiljøet.

5.2 Forbedringspunkt

5.2.1 Oppfølging

Forbedringspunkt: Equinor hadde ikke i tilstrekkelig grad fulgt opp at det var et fullt forsvarlig helse-, miljø- og sikkerhetsnivå ifm modifikasjons- og vedlikeholdsarbeid på Snorre A.

Begrunnelse

I henhold til styringsforskriftens § 21 skal den ansvarlige følge opp at alle elementene i eget og andre deltakers styringssystem er etablert og fungerer etter hensikten, og at det er et forsvarlig helse-, miljø- og sikkerhetsnivå. Oppfølgingen skal bidra til å identifisere tekniske, operasjonelle eller organisatoriske svakheter, feil og mangler. Det fremkom i intervju at det var potensielle HMS-utfordringer knyttet til:

- redusert forutsigbarhet og økt mobilitet for V&M personell
- forstyrrelser, forsinkelser og overlapp i kampanje på andre innretninger. Målsettingen om «varme team» der vedlikeholdspersonell flyttet fra innretning til innretning, var ikke nådd

De potensielle HMS-utfordringer som ble trukket fram i tilsynet var blant annet knyttet til:

- utvikling og vedlikehold av kompetanse, inkl. innretningsspesifikk kompetanse, for V&M-entreprenør
- psykososial risiko
- gjennomføring av vedlikehold
- oppfølging av arbeidsmiljø og arbeidstakermedvirkning for V&M personell

Equinor hadde ikke i tilstrekkelig grad fulgt opp potensielle HMS-konsekvenser knyttet til mangel på forutsigbarhet for V&M-personell.

Krav

Styringsforskriften § 21 om oppfølging

5.2.2 Ansvarsfordeling mht arbeidsmiljøoppfølging

Forbedringspunkt: Ansvarsfordelingen mellom Equinor og Wood mht oppfølging av arbeidsmiljørisiko var ikke klart og entydig definert

Begrunnelse:

Økt mobilitet og økt uforutsigbarhet for Wood-personell gjør det mer utfordrende å følge opp arbeidsmiljørisiko for denne gruppen, og slik oppfølging vil kreve samarbeid mellom operatør og entreprenør. Ansvarsfordelingen mht arbeidsmiljøoppfølging som vi har fått dokumentert var av generell art og bidro ikke i tilstrekkelig grad til å tydeliggjøre Wood og Equinor sitt ansvar for oppfølgingen.

Krav

Styringsforskriften § 6 om styring av helse, miljø og sikkerhet, andre ledd

5.2.3 Formidling av risiko knyttet til arbeid i felt.

Forbedringspunkt: Det ble identifisert forbedringspotensialer knyttet til formidling av nødvendig informasjon til relevante brukere til rett tid

Begrunnelse

Vi observerte i felt at det var stengte rømningsveier, uten at alternative rømningsveier var merket. I Equinors arbeidstillatelsesmøte ble dette ikke informert om, på tross av at det ble stilt direkte spørsmål.

I forbindelse med modifikasjonsarbeid i boretårn i juli 2018 ble det benyttet et klatrelag fra Bilfinger. Arbeidet pågikk over flere uker og gikk i hovedsak ut på bytte av kronblokk i boretårn. Utførende personell ble ikke informert om risiko forbundet med klatring i boretårn under bestemte vindretninger. Risiko forbundet med strålevarme og eksos fra fakkell var heller ikke beskrevet i arbeidstillatelse eller gjennomgått i A-standard. I deler av perioden var vindretningen slik at opphold i boretårnet ikke var i henhold til Equinors egen prosedyre som beskriver adgang til områder med stengt eller begrenset ferdsel.

Under befaring så vi at det var en løs dekkrist på lukedekk. Dekksristen kunne falle ned på brønnehodenivå og representerte også en risiko mht at personer kunne snuble i den. Equinor hadde gitt Wood ansvar for arbeidsordren (Main Workcenter). Ettersom Wood ikke var permanent tilstede på innretningen hadde de begrenset muligheter til å følge opp dette. Det fremgår av synergi, mail og arbeidsordre at feilen ikke kunne korrigeres med foreslått løsning

og at den eksisterende løsningen trengte vedlikehold. Frem til nå hadde en festet dekkristen med ståltråd som nødreparasjon. Under tilsynet var en dekkrist løs og lå utenfor sporet den skulle ligge i. Årsaken var at ståltråden hadde sviktet. Lukedekk blir brukt til landingszone og dette innebar at ståltrådene fort ble slitt og ødelagt.

I felt ble det observert at en bjelke som hadde vært en del av bumper/støtdemper for lastesone. Bjelken var ikke tilstrekkelig festet. Det ble spurt i felt om det var et permanent oppheng med stropp og det ble forklart at det ikke skulle være slik. Ved neste tur i felt var bjelken tatt ned.

Vi observerte også en kasse som stod foran utstyr der det var tydelig merket at det ikke skulle stå noe foran.

Krav

Styringsforskriften § 15 om informasjon

Styringsforskriften § 5 om barrierer

5.2.4 Mangelfull merking av evakueringsvei i felt.

- **Forbedringspunkt:** Det var mangler ved evakueringsvei som kan vanskeliggjøre evakuering på en enkel, hurtig og trygg måte.

Begrunnelse

I vår verifisering i anlegget så vi at:

- det var et større område som manglet gulmerking på Snorre A, samt utilstrekkelig skilting av veien til evakueringsmidlene. Dette gjaldt et område, som har fått ny trapp og nye dekkplater, på vei mot helikopterdekket.
- et stillas var plassert i evakueringsveien, noe som ville hindret enkel og hurtig evakuering. Det manglet også skilting til alternative rømningsveier.

Krav

Innretningsforskriften § 13 om materialhåndtering og transportveier, atkomst og evakueringsveier siste ledd

Innretningsforskriften § 28 om sikkerhetsskilting tredje ledd

6 Deltakere fra oss

Irene B. Dahle, Arbeidsmiljø (oppgaveleder)

Kenneth Skogen, HMS-styring

Kristi Wiger, Prosessintegritet

Sissel Bukkholm, Arbeidsmiljø (deltok i intervju på land)

7 Dokumenter

Følgende dokumenter ble benyttet under planleggingen og utføringen av tilsynet:

- Oversikt over gjennomførte kartlegginger, arbeidsmiljø
- Diverse AMU-referat
- Oversikt over utleieselskap til Wood og Bilfinger
- HMS-planer for Equionor, Bilfinger og Wood

- Oppdragsdokument og arbeidsordre for jobber som ble utført i kampanjen
- Dokumentoversikt Equinor, Wood og Bilfinger.pdf
- Organisasjonskart land og offshore.pdf
- Sjekkliste SNA18K3 - 26.10.2018
- Wood - Human rights verifikasjonsrapport 2015.pdf
- Bilfinger - Verifikasjonsrapport - Human Rights 2016.pdf
- HAM verifikasjonsrapport Bilfinger juni 2018.pdf
- MTM Snorre A 2016
- Kartlegging Ekofisk inkl. ergonomi-170629.pdf
- Vedlegg I-III til Kartlegging Ekofisk 170629.pdf
- ETA Stillas SNA_2018.pdf
- Safety Walk - Snorre A 15 - 17.08.2018.pdf
- Safety Walk - Snorre A 29 -31.08.2018.pdf
- Safety Walk - Snorre A 17 -21.09.2018.pdf
- Wood Arbeidsmiljøundersøkelse VEM 2017.pdf
- HMS Ledelsesinspeksjon mai 2018.pdf
- Verifikasjonsrapport - Strømgjennomgang SNA 12.12.2017.pdf
- Verifikasjonsrapport - Personell eksponert for Benzen SNA des. 2017.pdf
- Revisjonsrapport GG41B-0592-QAR - Ressurssryring av op.pdf
- Revisjonsrapport av Adecco
- Rapport fra BHT (Wood) på benzen
- Granskingsrapport – Usikret arbeid i høyden på Snorre A
- Årsrapport fra BHT til Wood og Bilfinger
- Deltakerlister og møtereferat fra HMS-møter på Snorre A
- SNA anleggsevaluering oktober 2018
- Møtereferater fra VO-møter Snorre A
- Kompetanseoversikt for utvalgt personell
- Framework Agreement mellom Bilfinger og utleiebedrift
- Oversikt over gjennomførte Ergorisk på Snorre A
- Datasheet for Archer vaskeutstyr
- Timelister for utvalgt personell
- E-verdi kartlegging for operations Wood 2018
- Wood Norway Operations Survey 2018
- Beskrivelse av rollefordeling mellom Wood og Equinor mht arbeidsmiljøoppfølging
- Synnergi og utvidet synnergi for hendelse med klatrere i boreårn juli 2018
- RUH for hendelse med klatrere i boreårn

Vedlegg A Oversikt over intervjuet personell