



# Rapport etter tilsyn

Rapport	
Rapporttittel <b>Rapport etter tilsyn med styring av arbeidsmiljø og beredskap på Transocean Endurance</b>	Aktivitetsnummer 402011002
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-F	Oppgaveleder Anne Marit Lie
Deltakere i revisjonslaget Anne Sissel Graue, Vivian Sagvaag, Jan Erik Jensen, Anne Marit Lie	Dato 2.12.2019

## 1 Innledning

Vi gjennomførte i perioden 18.-24.10.2019 tilsyn med Transocean sin styring av arbeidsmiljø og beredskap på Transocean Endurance på Troll-feltet. Tilsynet ble gjennomført med oppstartsmøte 18.10.2019 i Transocean sine lokaler på Forus og verifikasjoner offshore 21.-24.10.2019. Under tilsynet gjennomgikk vi dokumenter, presentasjoner, gjennomførte intervjuer og verifikasjoner ute på innretningen. Vi observerte en beredskapsøvelse og en MOB øvelse hvor været ikke tillot sjøsetting av båten så øvelsen stoppet ved stram forløper.

Tilsynet var godt tilrettelagt av Transocean.

## 2 Bakgrunn

Bakgrunn for tilsynet var Petroleumstilsynets (Ptils) oppfølging av styring med beredskap og arbeidsmiljø. Barrierer skal ivaretas på en helhetlig og konsistent måte slik at risiko for uønskede operasjonelle hendelser og arbeidsrelatert sykdom reduseres så langt som mulig.

Vi rettet oppmerksomhet mot følgende tema:

- Styring av beredskap med bakgrunn i risiko- og beredskapsanalyser, hvordan beredskapen er organisert, opplæring/kompetanse og hvilket utstyr som er tilgjengelig i beredskapssituasjoner.
- Styring av arbeidsmiljø som kan gi helseskade og arbeidsrelatert sykdom. Vi rettet spesielt fokus på slamhåndtering, støyeksponering og faktorer som bidrar til økt risiko for muskel- og skjelettplager.
- Reell arbeidstakermedvirkning, bl.a. organisering, involvering av vernetjenesten ombord, samt arbeidsmiljøkompetanse hos verneombud, linjeledere, AMU-medlemmer, og hvordan AMU og K-AMU fungerer for innretningen.

Tilsynet fulgte også opp funn fra tidligere gjennomførte tilsyn.

### 3 Mål

Målet med tilsynet var å verifisere selskapets etterlevelse av HMS-regelverket innenfor fagområdene beredskap og arbeidsmiljø.

### 4 Resultat

Transocean fikk samsvarsuttalelse for Transocean Endurance den 3.7.2019. Etter Transocean sitt oppkjøp av Songa, har det vært en lengre periode for å implementere Transocean sitt styringssystem om bord på innretningene som tidligere ble operert av Songa. Under tilsynet fikk vi inntrykk av at dette arbeidet enda ikke er fullstendig implementert.

#### 4.1 Beredskap

Innenfor beredskap var det generelt god sjøsikring i uteområdene og tydelig skilting og merking av rømningsveier. Det var implementert et system som gir et godt utgangspunkt for systematisk beredskapsopplæring.

Vi avdekket 5 avvik og 2 forbedringspunkter. Avvikene var relatert til:

- Erfaringsoverføring
- Plassering av overrisslingsanlegget ved utvendig mønstringsstasjon for livbåter
- Ekspansjonsbelg på forbrenningsluftinntak til maskiner i maskinrom
- Trening og øvelser
- Rømningsveier/sikring av utstyr i boligkvarteret

#### 4.2 Arbeidsmiljø

Innen arbeidsmiljø ble vi informert om at det var utført flere tiltak for å forbedre arbeidsmiljøet, samt at sykepleier-rollen offshore var blitt styrket med tanke på oppfølging av arbeidsmiljø.

Vi avdekket 6 avvik og 1 forbedringspunkt. Avvikene var relatert til:

- Arbeidstakermedvirkning
- Oversikt over helserisiko
- Oppfølging etter kartlegginger
- Roller og ansvar innen arbeidsmiljø
- Kompetanse og opplæring innen arbeidsmiljø
- Opplæring, bruk og vedlikehold av personlig verneutstyr

Forbedringspunktet var relatert til bruk av norsk språk i styrende dokument.

#### 4.3 Oppfølging av avvik

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

Følgende avvik har vi funnet at er håndtert i tråd med aktørens tilbakemelding av 21.09.18, etter tilsyn med planlegging av bore/brønnoperasjoner og beredskap på Songa Enabler:

- Avvik om «Systematisk beredskapstrening» fra kapittel 5.1.4 i rapport etter tilsyn av 8.8.2018, vår journalpost 2018/225

I tilknytning til pålegget som ble gitt Transocean den 18.3.2018 er det enda ikke mulig å verifisere om det er håndtert for alle innretninger under Transocean sitt ansvarsområde i Norge. Det opereres enda med driftsprosedyrer og manualer fra Songa perioden og i beredskapssammenheng er disse annerledes enn Transocean sine prosedyrer. System for oppfølging og verifikasjon av funn vil følges opp i fremtidige tilsyn.

Følgende avvik har vi funnet at ikke er håndtert i tråd med aktørens tilbakemelding av 21.07.2017, etter tilsyn med logistikk og arbeidsmiljø på Songa Encourage:

- Avvik om samarbeid mellom bedriftshelsetjenester, jf. tilsynsrapport, kapittel 5.2.1 i rapport etter tilsyn av 2.6.2017, aktivitetsnummer 415008003.
  - Begrunnelse: i tilbakemeldingen fra Songa Offshore ble det informert om at det innen 01.10.2017 skulle etableres rutiner for samarbeid mellom egen bedriftshelsetjeneste og kontraktørselskapenes bedriftshelsetjenester. I dette tilsynet ble vi informert om at helseavdelingen hadde møte med kundens bedriftshelsetjeneste før oppstart av ny brønn, og at det var regelmessighet i bedriftshelsetjeneste-samarbeidet for NOC. Utover dette var ikke samarbeidet mellom de ulike bedriftshelsetjenestene formalisert.
- Avvik om opplæring og informasjon om arbeidsmiljøhelse- og sikkerhetsrisiko, jf. tilsynsrapport, kapittel 5.2.3 i rapport etter tilsyn av 2.6.2017, aktivitetsnummer 415008003.
  - Begrunnelse: i tilbakemeldingen fra Songa Offshore ble det informert om at internopplæring om personlig verneutstyr var gjennomført via nettbaserte CA moduler for Songa Offshore, at system for bruk av personlig verneutstyr var etablert og at feil bruk av verneutstyr som avdekket i tilsynet var et engangstilfelle, og at informasjon om støyeksponering og oppholdstidsbegrensninger hadde vært fokusområde i Q4 2017. I dette tilsynet gjorde vi tilsvarende observasjoner som i 2017, jf. avvik 5.1.6, 5.1.9 og 5.1.10.

## 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 Erfaringsoverføring

##### **Avvik:**

Manglende erfaringsoverføring og oppfølging av observasjoner som tidligere er identifisert på Transocean innretninger.

##### **Begrunnelse:**

I forbindelse med verifikasjoner om bord ble det observert at avvik, tilsvarende avvik som er identifisert av Ptil på Transocean Norge, ikke var fulgt opp. Dette gjelder blant annet følgende forhold:

- Plassering av overrislingsanlegg ved utvendig mønstringsstasjon
- Ekspansjonsbelg på forbrenningsluftinntak til maskiner i maskinrom

Disse forholdene var tilsvarende som funn på Transocean Norge men var ikke korrigert eller registrert for Transocean Endurance. Se rapportens øvrige avvik nedenfor.

**Krav:**

*Styringsforskriften § 6 om styring av helse, miljø og sikkerhet*

*Styringsforskriften § 23 om kontinuerlig forbedring*

### 5.1.2 Plassering av overrislingsanlegget ved utvendig mønstringsstasjon for livbåter.

**Avvik**

Overrislingsanlegget montert over utvendig mønstringsstasjon har uklar barrierefunksjon og kan påvirke effektiv evakuering.

**Begrunnelse**

Det ble under befaring om bord observert overrislingsanlegg under tak på mønstringsstasjon ved livbåter forut og over inngangspartiet til livbåtene. På aktre livbåtstasjon er det montert overrislingsanlegg over inngangspartiet til livbåtene. Overrislingsanlegget vil kunne føre til vanninntrengning i livbåtene når lukene er åpne og ved mønstringsområdet forut vil de være til hinder for effektiv mønstring og evakuering ved å dynke personell i vann.

Det var uklart hvilken barrierefunksjon overrislingsanlegget har ved å være montert under taket.

**Krav**

*Rammeforskriften § 3 om anvendelse av maritimt regelverk, jf. Sdir 1239/93*

*risikoanalyseforskriften § 20 punkt 2 og § 21 d)*

*Aktivitetsforskriften § 77 om håndtering av fare- og ulykkessituasjoner, punkt d)*

*Styringsforskriften §5 om barrierer, 4. ledd*

### 5.1.3 Sikringstiltak mot branneskaling i maskinrom

**Avvik**

Ekspansjonsbelgene mellom forbrenningsluftskanalene og turboladerne på motorene er ikke sikret mot brann.

**Begrunnelse**

Det ble under befaring om bord observert at ekspansjonsbelgene mellom forbrenningsluftskanalene og turboladerne på motorene var laget av brennbart materiale (gummi). Dette materialet skal tåle største brannlast i maskinrom. Dersom det oppstår brann i maskinrom kan gummibelgene brenne, og dette vil medføre fri tilgang på luft direkte inn i maskinrom og fare for at effektiv brannslukking hindres.

**Krav**

*Rammeforskriften § 3 om anvendelse av maritimt regelverk, jf. Sdir 227/84 Brannforskriften §19 punkt 17*

*Aktivitetsforskriften § 77 om håndtering av fare- og ulykkessituasjoner, punkt d)*

*Styringsforskriften §5 om barrierer, 4. ledd*

#### 5.1.4 Trening og øvelser

##### Avvik:

Det var mangler i systemet som skal sikre tilrettelegging og oppfølging av trening av beredskapsorganisasjonen og læring etter øvelser.

##### Begrunnelse:

Relevant personell skal istandsettes til å håndtere feil, fare og ulykkessituasjoner. Det skal som del av barrierestyringen settes ytelseskrav til barrierelementer, og gjennomføres verifikasjon av ytelse.

I intervjuene og ved dokumentasjonsgjennomgang ble følgende avdekket:

- Det var ingen praktisert prosess for håndtering av avvik eller frafall fra treningene i forbindelse med sykdom, operasjonelle hensyn eller andre årsaker. CM skills inneholder informasjonen om deltakelse og det er uklart om alle er kjent med hvordan dette systemet kan brukes for å følge opp status på individnivå. Informasjon i CM skills brukes ikke i planleggingen/bemanning av beredskapslagene om bord. Eksempelvis var en motormann som er livbåtfører registrert med siste treningsseanse på livbåt i april 2018 på grunn av permisjon. Motormannen ble plassert som livbåtfører i beredskapsorganisasjonen uten noen vurdering av fraværet ombord.
- Det var manglende systematikk knyttet til oppfølging MOB-trening og -øvelser. F.eks. var det ikke et system som sikret oversikt over MOB treninger og øvelser som innebar at båten faktisk var på sjø. En utvalgt MOB-fører ble sjekket for antall ganger han hadde vært til sjø i løpet av 2018 og så langt i 2019. Kun to treninger med MOB til sjø var registrert.
- Skadestedsleder var i begrenset grad involvert i treningsmoduler for innsatslag som han skal koordinere.
- Det var ikke praktisert et system som sikrer fokus på oppfølging av ytelseskrav eller forbedringspunkter i debrief etter øvelser.
- Det var ikke laget noen oversikt over hvem det er som innehar beredskapsroller av personell p.t. om bord. Det er uklart hvilke prosesser som praktiseres for bemanning av innsatslag, og det praktiseres ikke å vurdere om nok trening i innsatsrollen er gjennomført.

##### Krav

*Styringsforskriften § 6 om styring av helse, miljø og sikkerhet*

*Aktivitetsforskriften § 21 om kompetanse*

*Aktivitetsforskriften § 23 om trening og øvelser*

*Styringsforskriften § 14 om bemanning og kompetanse*

#### 5.1.5 Rømningsveier/sikring av utstyr i boligkvarter

##### Avvik

Det var ikke tilrettelagt for effektiv og sikker bruk av rømningsveier.

##### Begrunnelse

Under befaringen ombord ble det gjort følgende observasjoner:

Det var manglende sikring av løst inventar i enkelte inneområder der slikt utstyr kan blokkere rømningsveier ved en krenkning opp mot maksimal krengevinkel:

- Alt treningsutstyr i treningsrommet er løst. Dette utstyret kan sperre nødutganger dersom riggen skulle krenge.
- Møblene i dagrom, som er primært mønstringsområde i TR og har dører direkte ut til utvendig mønstringsstasjon for livbåter, hadde løst inventar som kunne sperret nødutganger.

#### **Krav**

*Rammeforskriften § 3 om bruk av maritime krav, jf. Sdir Sdir 856/87 byggeforskriften § 6, punkt 7.2*

*Aktivitetsforskriften § 77 om håndtering av fare- og ulykkessituasjoner, punkt d)*

### **5.1.6 Arbeidstakermedvirkning**

#### **Avvik**

Det var mangelfull arbeidstakermedvirkning på Transocean Endurance

#### **Begrunnelse**

- Det forelå to ulike handlingsplaner for oppfølging av arbeidsmiljø på Transocean Endurance. Én plan ble utarbeidet av helseavdelingens arbeidsmiljøpersonell på land. Offshorepersonell med ansvar innen arbeidsmiljø ble informert om planen da den var ferdig utarbeidet og planlagte aktiviteter skulle igangsettes. Den andre handlingsplanen ble utarbeidet av FS-AMU på Endurance. Under tilsynet ble vi informert om at eventuelle innspill til landorganisasjonens plan kunne gis via AMU. Vernetjenesten ombord på Endurance hadde imidlertid i liten grad vært involvert i utarbeidelsen av handlingsplanene, og hadde lite kjennskap til disse.
- Transocean hadde etablert en matrise over hvilke roller som skulle involveres i hvilke saker. Matrisen var imidlertid lite kjent blant linjeledelsen og vernetjenesten om bord.
- Under tilsynet fremkom det at det var mangelfullt samarbeid mellom personell offshore og fagpersonell innen arbeidsmiljø på land ved vurdering og valg av risikoreducerende tiltak. Eksempelvis i den avdelingsvise arbeidsmiljøkartleggingen for boring som var utført i 2019 hadde helseavdelingen foreslått forbedringstiltak, mens driftssjef som formell eier av rapporten var ansvarlig for videre oppfølging med aksjonspunkt. Det framkom av rapporten at det var lite samsvar mellom de foreslåtte tiltakene og aksjonene. F.eks. for shakerområdet hadde helseavdelingen foreslått blant annet installasjon av «mudcube» i stedet for shakere, mens det som aksjonspunkt var satt opp ulike yrkeshygieniske kartlegginger og opplæring av personell.

#### **Krav**

*Rammeforskriften § 13 om tilrettelegging for arbeidstakermedvirkning*

### **5.1.7 Oversikt over helserisiko**

#### **Avvik**

Det var mangelfull oversikt over helserisiko i arbeidsmiljøet på Transocean Endurance

#### **Begrunnelse**

- CAT-D riggene var i stor grad omfattet av felles kartlegginger ettersom de har tilsvarende utforming. Det var for eksempel i 2016 gjort en vurdering av de fysiske arbeidsmiljøfaktorene samlet sett, der vurderinger var utført på Equinox, men var vurdert å også gjelde for Endurance. Det var utført generiske kartlegginger innen ergonomi som skulle gjelde for flere av CAT-D riggene. Under tilsynet fremkom det at CAT-D riggene hadde installert ulikt type utstyr etter at de var kommet i drift. Det var imidlertid ikke gjort vurdering av eventuelle forskjeller i eksponeringsforhold på Endurance sammenlignet med riggene der kartleggingene var utført. Det knyttet seg dermed usikkerhet til om de generiske kartleggingene ga en korrekt oversikt over helserisiko i arbeidsmiljøet på Endurance.
- I 2019 var det utført arbeidsmiljøkartlegging av boreområdene på Endurance. I denne fremkom det ikke vurderinger av helserisiko knyttet til de ulike observasjonene. Dermed ble det vanskelig å velge tiltak på bakgrunn av risikobaserte prioriteringer.
- Det var uklart hvordan de ulike arbeidsmiljøkartleggingene som var utført for borepersonell ble sett i sammenheng for å få et helhetlig bilde av helserisiko i deres arbeidsmiljø.
- Under tilsynet verifiserte vi oppfølging etter arbeidsmiljøkartlegginger i HMS-oppfølgingssystemet Focus. I Focus fremkom det tiltak med ansvarlig person for gjennomføring og tidsfrist. Imidlertid var ikke risikoeier satt som ansvarlig for å følge opp de identifiserte tiltakene. Dette bidro til at ledende personell hadde liten oversikt over samlet helserisiko for personellgrupper innenfor sitt ansvarsområde. Tilsvarende observasjon ble gjort i vårt tilsyn med Transocean Norge i juni 2019.
- Under intervju fremkom det at personell hadde opplevd å få muskel- og skjelettplager ved bruk av vinkelsliper på grunn av design og utforming av vinkelsliperen. Det var imidlertid ikke gjort vurdering av risiko for muskel- og skjelettplager i forbindelse med bruk av vinkelsliper, og man hadde derfor ikke oversikt over hvilken helserisiko dette arbeidet medførte.
- Det var flere områder med høy støy på innretningen og enkelte områder med oppholdstidsbegrensninger. Risikoutsatte gruppers daglige støyeksponering var imidlertid ikke kartlagt. Utførende personell og linjeledere om bord hadde dermed lite kjennskap til aktuell risiko. Det framkom i intervju at det blant utførende- og ledende personell var mangelfull kunnskap om beregning av daglig støydose ved arbeid i ulike områder med ulike oppholdstidsbegrensninger, og eventuelt i kombinasjon med bruk av håndholdt verktøy.

### **Krav**

*Styringsforskriften § 18 om analyse av arbeidsmiljøet, jf. Styringsforskriften § 16 om generelle krav til analyser, 1. ledd*

### **5.1.8 Oppfølging etter kartlegginger**

#### **Avvik**

Det var mangelfull oppfølging etter arbeidsmiljøkartlegginger innen ergonomi og kjemisk arbeidsmiljø

#### **Begrunnelse**

- I 2016 ble det utført områdekartlegging og generell helserisikovurdering der ergonomi inngikk for Equinox, men som også var gjeldende for Endurance. Innen ergonomi var det også utført risikovurdering i 2017 for flere personellgrupper. Risikovurderingen var gjeldende for CAT-D riggene. Flere av disse gruppene ble vurdert samlet til å ha

«sterkt økt belastning og at tiltak er tilrådelig». Det framkom under tilsynet at observasjoner relatert til ergonomi i disse rapportene i stor grad var uendret, eksempelvis høyt oppheng for kjeledresser for forpleining.

- Under tilsynet verifiserte vi Transocean sin interne saksgang knyttet til tiltak og oppfølging etter yrkeshygienisk kartlegging i 2016 av stekeos i byssa. Resultatene viste risiko for svært høye eksponeringsnivå for kokk og at tiltak var nødvendig. Tiltak med installering av luftgardin ble gjennomført i 2017. Det framkom imidlertid ikke av saksgjennomgangen hvorvidt det var utført verifiserende kartlegginger etter implementering av tiltak.

### **Krav**

*Styringsforskriften §§ 21 om oppfølging, 1. ledd, og 22 om avviksbehandling  
Aktivitetsforskriften §§ 34 om ergonomiske forhold og 36 om kjemisk helsefare*

## **5.1.9 Roller og ansvar innen arbeidsmiljø**

### **Avvik**

Det var mangelfulle krav til roller og ansvar innen arbeidsmiljø

### **Begrunnelse**

- I stillingsbeskrivelsene til ledende personell om bord var det mangelfulle interne krav til ansvar for oppfølging av arbeidsmiljø. I stillingsbeskrivelsene ble ansvar relatert til arbeidsmiljø kun omtalt i form av at ledende personell var «ansvarlig for å opprettholde god orden og renhold på innretningen og dermed sikre et trygt arbeidsmiljø». Det fremkom imidlertid ikke krav til ledende personell sitt ansvar for å følge opp arbeidsmiljøet for sitt personell med tanke på å forebygge helseskade og sykdom.
- Mangelfulle krav til ledende personell sitt ansvar innen arbeidsmiljø ble blant annet synliggjort i forbindelse med gjennomgang av utvalgte saker i HMS-oppfølgingssystemet Focus. Vi observerte at ledende personell som risikoeier ikke var tillagt ansvar for oppfølging av risiko og tiltak i de sakene vi hadde gjennomgang av i Focus, ref. avvik 5.1.6, 4. kulepunkt.

### **Krav**

*Styringsforskriften § 8 om interne krav*

## **5.1.10 Kompetanse og opplæring innen arbeidsmiljø**

### **Avvik**

Det var mangelfull kompetanse og opplæring innen arbeidsmiljø for ledende og utførende personell

### **Begrunnelse**

- Under tilsynet fremkom det mangelfulle kompetansekrav for personell med ansvar for oppfølging av arbeidsmiljø om bord. Det var krav om 40 timers kurs, som var gjennomført, men for enkelte for lang tid tilbake. Utover dette var det ikke krav til arbeidsmiljøkompetanse for ledende personell, heller ikke til hvordan kompetanse innen arbeidsmiljø skulle vedlikeholdes.



- Under intervju fremkom det at det var mangelfull informasjon og opplæring til utførende personell om hvilken helserisiko som kunne være forbundet med deres arbeid. E-læringskurs og informasjon om arbeidsmiljøfaktorer på HMS-møter var hovedsakelig av generell karakter og lite knyttet til det konkrete arbeidet som ble utført på Endurance.

### **Krav**

*Aktivitetsforskriften §§ 21 om kompetanse, første ledd, 22 om opplæring i sikkerhet og arbeidsmiljø etter arbeidsmiljøloven og 44 om informasjon om risiko ved utføring av arbeid*

## **5.1.11 Opplæring, bruk og vedlikehold av personlig verneutstyr**

### **Avvik**

Det var mangelfull opplæring i bruk og vedlikehold av personlig verneutstyr om bord

### **Begrunnelse**

- Ved enkelte arbeidsoppgaver var det identifisert behov for å bruke åndedrettsvern. Det var tilgjengelig ulike typer filtrerende halvmasker (ikke vifteassisterte). Personell hadde imidlertid ikke gjennomgått individuell tetthetstesting av åndedrettsvern og hadde mangelfull kunnskap om bruksbegrensninger knyttet til åndedrettsvernet de brukte. Dette gjaldt både oppbevaring, filtertype og valg av egnet type åndedrettsvern.
- Ved sveising ble det brukt vifteassistert åndedrettsvern. Det var ikke etablert vedlikeholdsrutiner, eksempelvis med effektkontroll og bytte av viftetettinger, for å sikre funksjonsdyktig drift av vifteenhetene over tid.
- I intervju framkom det mangelfulle kunnskaper om begrensninger knyttet til bruk og vedlikehold av hørselsvern hos utførende personell. Det forelå heller ikke retningslinjer som anga vedlikeholdsrutiner for hørselsvern.

### **Krav**

*Forskrift om organisering, ledelse og medvirkning kapittel 15 om bruk av personlig verneutstyr*

## **5.2 Forbedringspunkt**

### **5.2.1 Vedlikehold**

#### **Forbedringspunkt**

Vedlikeholdssystemet sikret ikke oppfølging av alle vedlikeholdsoppgaver på beredskapsutstyr.

#### **Begrunnelse**

Under befaring av livbåt 1 ble det observert dårlig sikt ut vindu på livbåten. Ved gjennomgang av vedlikeholdssystemet om bord ble det gjort følgende observasjoner:

Det er utført inspeksjon på livbåt 1 i mars 2018 som hadde to kommentarer.

- Corrosion on hydraulic fittings from hydraulic motor
- Bad visibility through windows

Tilstanden etter inspeksjonen ble klassifisert som «Satisfactory», og det ble opplyst i intervjuer at kommentarene ikke har blitt håndtert da det ikke er registrert (korrektivt) vedlikehold på funnene.

Inspeksjon på livbåt 1 i juni 2019 er observasjoner identifiser som er Satisfactory & Needs attention. Disse er fulgt med med work orders og bestillinger, men vinduet (windows need some cleaning) er ikke fulgt opp.

Det ble observert vann og olje i kjølsvinet på livbåt no 1. og MOB-båt. Dette var ikke beskrevet som punkt på månedlig sjekkliste dvs. visuell sjekk av lekkasjer.

Den mobile luftkompressoren var ikke lagt inn i vedlikeholdssystemet, men det var likevel utført vedlikehold av kompressoren (Ref. Vestteknikk rapport).

### **Krav**

*Aktivitetsforskriften § 47 om vedlikeholdsprogram*

*Aktivitetsforskriften § 49 om vedlikeholdseffektivitet*

## **5.2.2 Belysning av rømningsvei**

### **Forbedringspunkt**

Det var manglende nødbelysning i kran-pidestall.

### **Begrunnelse**

Det ble under befaring observert manglende nødbelysning på alternativ rømningsvei for kranfører ned kran-pidestall på babord kran.

### **Krav**

*Rammeforskriften § 3 om anvendelse av maritimt regelverk, jf. Sdir 856/87 byggeforskriften §12 om nødbelysning punkt 4 alternativt punkt 5*

## **5.2.3 Norsk språk**

### **Forbedringspunkt**

Bruk av norsk språk i styrende dokument

### **Begrunnelse**

Transocean hadde vurdert hvilke styrende dokumenter som skulle foreligge på norsk. Under tilsynet fikk vi opplyst at en rekke prosedyrer som skulle vært på norsk ikke var oversatt enda. Det forelå ingen plan for ferdigstilling av dette arbeidet.

### **Krav**

*Rammeforskriften § 14 om bruk av norsk språk*

## 6 Andre kommentarer

### 6.1 Utdatert beredskapsplan

Beredskapsplanene med aksjonsplaner som ligger tilgjengelig for bruk i beredskapsrom og back-up beredskapsrom er datert 1.11.16, rev 3. Planene vi fikk tilsendt og som er siste versjon er datert 14.3.17, rev. 4.

### 6.2 Tilgjengelig verneutstyr for svømmerfunksjon i MOB lag

Det er tilgjengelig utstyr for svømmerfunksjon om bord. Draktene er ikke egnet til bruk i vann under 13 grader Celsius, hvor kaldtvannssjokk kan forekomme. Draktene var ikke tilpasset, testet eller brukt i forbindelse med trening. Det var ikke trent på svømmefunksjonen i MOB-laget.

## 7 Deltakere fra oss

Anne Marit Lie	Fagområde logistikk og beredskap (oppgaveleder)
Jan Erik Jensen	Fagområde logistikk og beredskap
Anne Sissel Graue	Fagområde arbeidsmiljø
Vivian Sagvaag	Fagområde arbeidsmiljø

## 8 Dokumenter

Følgende dokumenter ble benyttet under planleggingen og utføringen av tilsynet:

- END-018-06-001 Emergency Preparedness Analysis for Songa Endurance, rev 2, 31st August 2016.
- END-018-18-001 Beredskapsplan, rev 4, 14 March 2017
- COM-018-02-002 Emergency Training, drills and exercises, rev. 6, 6.3.2017
- Organisasjonskart for beredskapsorganisasjonen/Station Bill
- Oversikt over gjennomførte beredskapsøvelser og -trening på Transocean Endurance fra og med 1.1.2018
- NRY-HSE-PR-03 HELSE- OG ARBEIDSMILJØ PROSEDYRER
- NOR-HSE-PP-01 OPERATIONAL INTEGRITY AND HEALTH, SAFETY & ENVIRONMENTAL POLICIES (OI AND HSE) NOR
- FS-AMU HANDLINGSPLAN
- Arbeidsmiljøplan 2019-2024 Transocean Endurance
- Arbeidsmiljøtiltak Transocean Endurance
- Arbeidstakermedvirkning\_Matrise
- Håndbok verneombud v5
- Verneombud og AMU Oversikt kurs
- AMU members Transocean Endurance 2019
- Endurance-Registrerte ABS og skader 2016- 2019
- Job Description IMP Songa VS Transocean
- Latest Medic evaluation
- AMU referat fra møter 2018 og 2019
- Faste møter med bedriftshelsetjeneste for tjenesteleverandører

- Physical working environment survey
- Stillingsbeskrivelser for avdelingsledere rev 2014
- Ergonomi og tunge løft på Transocean Endurance - Tungt og ensidig arbeid
- Støykartlegging på Transocean Endurance (e-post 23.10.19)

**Vedlegg**

**Deltakerliste**