



Tilsynsrapport

Rapport	
Rapporttittel Tilsynet med tilretteleggingen for evakuering til sjø fra flyttbare innretninger med SUT	Aktivitetsnummer 400000010
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-Flyttbare	Oppgaveleder Rune Solheim
Deltakere i revisjonslaget Rune Solheim, Sigurd Robert Jacobsen, Arne Kvitrud, Bjarte Rødne og Jan E. Jensen	Dato 26.10.2018

1 Innledning

Vi førte tilsyn med Maersk Drilling Norge AS (Maersk) den 6. og 7. juni samt 22. august 2018. Oppgaven gjaldt barrierefunksjonen evakuering til sjø ved bruk av livbåter og omfattet selskapets innretninger med samsvarsuttalelse (SUT).

Tilsynet ble varslet og gjennomført med bakgrunn i brevet vårt av 16. april 2018, og det ble ført i lokalene til Maersk på Forus. Den 2. mai og 15. august hadde vi forberedende møter med Mærsk.

Følgende innretninger var omfattet av tilsynet:

Maersk Invincible
Maersk Integrator
Maersk Interceptor
Maersk Intrepid
Mærsk Inspirer
Mærsk Innovator
Maersk Reacher
Mærsk Gallant
Mærsk Giant

Tilsynet var lagt godt til rette.

2 Bakgrunn

I 2005 ble det avdekket mangler ved livbåter på norsk sokkel. I ettertid har næringen og tilsynsmyndighetene arbeidet for å styrke kunnskapen på området og for å bedre den tekniske tilstanden av disse båtene.

Likevel er det vår vurdering at det fortsatt er behov for tett oppfølging av evakuering til sjø. Vårt overordnede departement, Arbeids- og sosialdepartementet (ASD), stiller seg bak denne vurderingen og har bedt oss om å følge opp dette gjennom tilsyn. Vi viser her til departementets brev av 11. desember 2015.

Tilsynet skal også ses i sammenheng med prioriteringen vår om at risikoen for storulykker skal reduseres.

Livbåter som brukes i petroleumsvirksomheten på sokkelen, har følgende hovedutfordringer:

- Fritt-fall-livbåter
 - Skrogstyrke
 - Sikkerhet for personell om bord, særlig akselerasjonskrefters virkning på menneskekroppen
 - Fremdrift

- Lårelivbåter
 - Skrogstyrke
 - Sikker og effektiv frigjøring av kroker ved sjøsetting
 - Sikkerhet for personell om bord, særlig akselerasjonskrefters virkning på menneskekroppen
 - Fremdrift

Maersk bruker lårelivbåter på samtlige innretninger som var omfattet av tilsynet.

På sju av innretningene bruker Maersk konseptet «Boat in Box» (BiB). I BiB-konseptet er davit og livbåt montert sammen i et lukket båthus som beskytter livbåt og davit mot vær og vind.

Alle innretningene bruker kroksystemet «Dropp in Ball» (DiB). Dette er et nytt system som er utviklet av Nadiro Drop-In-Ball™.

3 Mål

Målet med tilsynet er å verifisere at tekniske, organisatoriske og operasjonelle barriereelementer som skal ivareta barrierefunksjonen evakuering til sjø for den aktuelle innretningen, blir etablert, brukt og vedlikeholdt i henhold til gjeldende regelverk, slik at personellet om bord kan evakueres raskt og effektivt til enhver tid.

4 Resultat

Tilsynet ble gjennomført i form av presentasjoner, samtaler og dokumentgjennomganger.

Vi påviste et avvik med hensyn til etableringen av ytelseskrav til barrierefunksjonen evakuering til sjø.

5 Observasjoner

Vi opererer med 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 Mangler ved etableringen av ytelseskravene til barrierefunksjonen evakuering til sjø

Avvik

Mangler ved etablering, verifisering, dokumentering og oppfølging av ytelseskrav som ligger til grunn for barrierefunksjonen evakuering til sjø.

Begrunnelse

Maersk har bare systematisert, begrunnet og dokumentert et begrenset utvalg av tekniske ytelseskrav til barriereelementer i dokumentet «Performance Standard PSB70 for Escape and Evacuation». Disse ytelseskravene er i hovedsak fastsatt med bakgrunn i maritimt regelverk.

Ifølge Maersk legger de også *andre* ytelseskrav til grunn for tekniske barriereelementer, men disse kravene er ikke systematisert, begrunnet og dokumentert selv om Maersk hevder at kravene kan være beskrevet andre steder enn i «Performance Standard PSB70 for Escape and Evacuation», eller at det er snakk om «bedriftskompetanse» som ikke er dokumentert.

Det å ikke vurdere ytelseskrav utover maritimt regelverk kan medføre at eventuelle gap mellom HMS-regelverkets krav til ytelse og den faktiske tilstanden ikke blir identifisert.

Ytelseskravene til de operasjonelle og de organisatoriske barriereelementene er heller ikke tilstrekkelig dokumentert.

Maersk kunne således ikke dokumentere hvordan eventuelle gap mellom ytelseskravene og den faktiske tilstanden ble identifisert; heller ikke at det blir satt i verk nødvendige tiltak for å rette opp eller kompensere for manglende eller svekkede barrierer.

Krav

Styringsforskrift § 5 om barrierer fjerde, femte og sjette ledd

6 Andre kommentarer

Vi observerer at Maersk har mulighet til å verifisere ytelseskravene til klargjøring for evakuering, deriblant ombordstigning av personell, men at de velger å ikke gjøre det.

7 Deltakere fra oss

Rune Solheim	F-logistikk og beredskap (oppgaveleder)
Sigurd Robert Jacobsen	F-logistikk og beredskap
Bjarte Rødne	F-logistikk og beredskap
Arne Kvitrud	F-konstruksjonssikkerhet
Jan Erik Jensen	F-logistikk og beredskap

8 Dokumenter

Følgende Maersk dokumenter ble benyttet under utføringen av tilsynet:

Maersk-presentasjon	6.6.2018
Maersk-presentasjon	22.6.2018

Vedlegg A Oversikt over deltakere