

Rapport etter tilsyn

Rapport	
Rapporttittel Rapport etter tilsyn med Repsols styring av beredskap på Yme Inspirer (049316029)	Oppgavenummer 049316029
	Saksnummer 2023/1163

Gradering	
☒ Offentlig	☐ Unntatt offentlighet

Involverte	
Hovedgruppe A-2	Oppgaveleder [REDACTED]
Deltakere i revisjonslaget [REDACTED]	Dato 8.7.2024

1 Innledning

Vi førte tilsyn i form av en revisjon med Repsols styring av beredskap på Yme Inspirer, med oppstartsmøte på land 12. februar og verifikasjoner om bord i perioden 17. – 20. juni 2024. Tilsynet ute på innretningen til havs var opprinnelig planlagt i februar, men ble utsatt til juni som følge av utfordringer knyttet til tilgang til helikopter i februar.

Tilsynet ble godt tilrettelagt av Repsol.

2 Bakgrunn

Tilsynsaktiviteten var en del av våre planlagte revisjoner for inneværende år.

Tilsynet omfattet:

- kriterier for, gjennomføring og oppfølging av beredskapsrelaterte analyser,
- etablering og oppfølging av ytelseskrav relatert til beredskap,
- tiltak for å ivareta krav til rask og effektiv rømming og evakuering, samt redning,
- vedlikehold av beredskapsutstyr og rømningsveier,
- system for å sikre kompetanse i beredskapsorganisasjonen, bl.a. opplæring, familiarisering og trening,
- havovervåkning,
- system for internkontroll, identifisering og oppfølging av avvik til interne styringssystem og regelverkskrav relatert til beredskap, og

- samhandling mellom hav- og landorganisasjon i nødsituasjoner (1. og 2. linje beredskapsorganisasjon).

Yme Inspirer har norsk flagg og dette tilsynet fokuserte ikke direkte på tekniske krav knyttet til evakuerings- og redningsmidler.

3 Mål

Målet med denne tilsynsaktiviteten var å gjennomgå og vurdere Repsols styring med beredskap på Yme Inspirer-innretningen. Vi fulgte hvilke prosesser Repsol hadde etablert som skal sikre ivaretagelse av forutsetninger, begrensninger og anbefalinger i beredskapsanalysen. I tillegg vurderte vi hvordan dette var kommunisert ut til beredskapsorganisasjon på Yme Inspirer gjennom kjennskap til de systemene som var etablert her for å sikre en robust beredskap.

4 Resultat

4.1 Generelt

Tilsynet viste at det var gjort betydelige forbedringer i det systematiske arbeidet for å sikre tilstrekkelig beredskapstrening om bord. Bla. så har det vært utviklet lokale treningsmoduler, tilpasset lokale særegenheter i form at organisering og utstyr. Det var også system som registrerte at frafall blir fanget opp og kompensert for gjennom DaWinci. Det var også tilrettelagt for at treningsmoduler kunne gjennomføres utenom ordinær arbeidstid for derved å sikre kvalitet i gjennomføringen av treningsmodulene. Det ble allikevel påpekt at det fremdeles ble jobbet med å lette oppfølgingen av dette systemet, da det var arbeidskrevende å identifisere forbedringspunkter og følge opp frafall fra treningssesjonene.

Det ble ikke fokusert på beredskapssystemer for bore delen av organisasjonen i dette tilsynet da borekampanjen var nær ved å bli avsluttet.

Det ble identifisert to avvik og fem forbedringspunkt.

4.2 Oppfølging av avvik

Det var ikke utført tilsyn innen fagområdet beredskap tidligere på Yme Inspirer, og det var følgelig ikke identifisert tidligere avvik som skulle følges opp i dette tilsynet.

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 oppfylling av regelverket, men ikke har nok opplysninger til å kunne påvise det.

5.1 Avvik

5.1.1 Mangelfull styring for å sikre beredskapskompetanse til nytt innsatspersonell

Avvik

Repsol hadde ikke sikret at personellet til enhver tid har den kompetansen som er nødvendig for å kunne utføre aktivitetene i henhold til helse, - miljø og sikkerhetslovgivningen da det var manglende styring for klargjøring av nytt innsatspersonell om bord på innretningen.

Begrunnelse

Under intervjuer og dokumentgjennomgang ble det observert at nytt personell i beredskapsorganisasjonen ikke i tilstrekkelig grad ble gjort kjent med beredskapsprosedyrer eller utstyr. Det ble gjort stikkprøver av sjekklister for introduksjon av nytt personell, dvs. «on the job training» dokument (OJT) for enkelte personer i beredskapsorganisasjonen, bl.a. «engine mechanic» og «assistant crane operator». Disse stillingene hadde mange forskjellige roller i beredskapsorganisasjonen, dvs. de var med i brann-, teknisk-, livbåt- og MOB-lag. Systemet for familiarisering av nytt personell sikret ikke nødvendig lokal kunnskap som ikke blir dekket på beredskapskursene på land, f.eks. trening på løfteoperasjoner med MOB-båt. Et slikt system ville også sikret kunnskap om bruk av kartplotter om bord på stuplivbåtene, noe som var mangelfullt her. Dette er ikke en del av livbåtkurset på land.

Unntaket var HLO-personell hvor det er en bransjestandard som krever at det gjennomføres minimum 20 helikopterlandinger lokalt før personell blir aktive deltakere i denne gruppen av innsatspersonell.

Krav

Aktivitetsforskriften § 21 om kompetanse, 1. ledd

Styringsforskriften § 6 om styring av helse, miljø og sikkerhet, 1. ledd

5.1.2 Manglende merking som skal sikre rask og effektiv evakuering

Avvik

Det var mangler i merking og skilting som skal sikre rask og effektiv evakuering på enkelte steder om bord på innretningen.

Begrunnelse

Under befaring ble det observert generelt god merking og skilting av retning for rømning og informasjonsskilt når en person nærmet seg rednings- og evakueringsmidler, samt mønstringsstasjoner. Det ble allikevel observert noen få områder der merking og skilting var mangelfull og der man ikke kan forvente rask og effektiv evakuering, spesielt om det er personell med liten fartstid ombord:

- motstridende merking på dørk og retningskilt på et sted i hovedrømningsvei,
- informasjonsskilt om innvendig mønstringsplass ved generell alarm (midlertidig oppholdssted) når man nærmet seg boligkvarteret fra hoveddekk,
- ingen merking eller skilting av rømningsveier fra avsats på trapper (hovedrømningsvei) fra cantilever til TR i boligkvarter,
- ingen merking eller skilting mot slutten av alternativ rømningsvei (ned vertikal leder) fra cantilever mot midlertidig oppholdssted inne i boligkvarteret.

Krav

Rammeforskriften § 3 om bruk av maritime krav, jf. Sdir 90/16 redningsforskriften § 8 om merking av evakueringsveier

5.2 Forbedringspunkt

5.2.1 Mangler i vedlikeholdsprogram for å forebygge sviktmodi

Forbedringspunkt

Det synes som om det var mangler i vedlikeholdsprogram som skal sikre at sviktmodi under utvikling eller har inntrådt på beredskapsutstyr blir identifisert og korrigert.

Begrunnelse

Under intervjuer, befaring og gjennomgang av vedlikeholdssystemet ble det observert at det var manglende aktiviteter som sikret at sviktmodi under utvikling eller som hadde inntrådt ble identifisert og korrigert. Eksempler på dette:

- Tre av fire batterinødllys fungerte ikke i rom som fungerte både som innvendig mønstringsplass ved generell alarm (midlertidig oppholdssted) og nødhospital.
- Manglende merking (tagging) for identifisering av beredskapsutstyr i vedlikeholdssystemet, bl.a. skap med bærbare brannslukkeapparater, høyderedningsskap, bårer, skap med redningsdrakter og acetylen-skjærebrennerapparater. I prosessområdet var derimot brannslukkeapparater gjennomgående merket i de områdene vi utførte stikkprøver.

- Det ble ikke funnet vedlikehold på skjærebrennerapparater i SAP (som var plassert rundt om i uteområdene om bord), bortsett fra de apparatene som var en del av brannstasjonene.

Ved gjennomgang av vedlikeholdsrutinene for stuplivbåtene ble det også observert at produsentens anbefalinger til vedlikehold (som ble fulgt her) ikke sikrer at man oppnår driftstemperatur på motorene om bord. Stuplivbåtene sjøsettes ikke slik som fritt-fall- og sliskelivbåtene. Etter det vi og erfarer så har andre aktører (og Sjøfartsdirektoratet) oppdaget at dette vil føre til utfordringer knyttet til å oppdage eksoslekkasjer og fukt i eksosisolasjon. Over lengre tid så vil dette også føre til avleiringer av sot i eksossystemet som igjen kan være til hinder for å oppnå tilstrekkelig fremdrift ved bruk.

Krav

Aktivitetsforskriften § 47 om vedlikeholdsprogram

5.2.2 Mangler i system som skal sikre at forbedringspunkter etter trening og øvelser registreres og følges opp for å sikre kontinuerlig forbedring

Forbedringspunkt

Systemet som sikrer at svakheter i beredskapen identifiseres og følges opp synes ikke i tilstrekkelig grad å bidra til å identifisere tekniske, operasjonelle eller organisatoriske svakheter, feil og mangler.

Begrunnelse

Det er etablert et system i DaWinci som sikrer at innsatslag og beredskapsledelse kan registrere forbedringspunkter manuelt etter endt treningssesjon eller øvelse. Det synes ikke som om dette i tilstrekkelig grad bidrar til å identifisere tekniske, operasjonelle eller organisatoriske svakheter, feil og mangler. Eksempler på dette var:

- I oppsummering (debrief) etter plattformøvelse var det ikke noe system som sikret at forbedringspunkter ble registrert under debriefen.
- Det var ikke en praksis eller system som sikret at forbedringspunkter ble identifisert og fulgt opp etter treningssesjoner. Det ble skrevet ned enkelte forbedringspunkter i treningsrapporter i DaWinci, men systemet sikret ikke at disse punktene ble fulgt opp i andre relevante systemer beregnet for slik oppfølging, f.eks. synergj eller SAP. Vi observerte f.eks. et punkt knyttet til utskifting av utstyr knyttet til redning i høyden som ikke var blitt fulgt opp her. Det fantes allikevel eksempler på at forbedringspunkter hadde blitt overført til Synergj.

- Festestropper for helikopterskrog hadde for liten krok til festeøyne i helikopterdekket. Bruk av dette utstyret er en del av de normale treningssesjonene i årshjulet til helikopterdekkpersonell.
- Gulv på helibua var så lavt at kun personer over gjennomsnittshøyde ville ha god utsikt til selve helikopterdekkflaten. Vi ble informert at det ikke fantes krav til høyde for personell med beredskapsrolle på helikopterdekket.
- Det syntes usikkert hvorvidt det var tilstrekkelig systematikk som sikret at erfaringskunnskap ble delt mellom innsatslagene på de forskjellige to-ukers skiftene.

Krav

Styringsforskriften § 23 om kontinuerlig forbedring

5.2.3 Mangler i prosedyrer som er virkemiddel for å forebygge feil-, fare- og ulykkessituasjoner

Forbedringspunkt

Repsol synes ikke å ha sikret at prosedyrer utformes og brukes slik at de oppfyller sine tiltenkte funksjoner.

Begrunnelse

Etableringen og oppfølgingen av prosedyrer som virkemiddel for å sikre robust håndtering av beredskapssituasjoner synes ikke i tilstrekkelig grad å bidra til å identifisere mangler i prosedyrene. Eksempler på dette er:

- Manglende havarikart for AW139 og AW101 (SAR Queen) i helikopterdekkmanualen eller i helibu.
- Merking av båreskap ved helikopterdekk manglet i sikkerhetsplanen der slikt utstyr er avtegnet.
- Prosedyren for evakuering med lårelivbåter hadde motstridende informasjon om utløsning av kroker i prosedyre sammenlignet med merkingen om bord i en av lårelivbåtene (rød og grønn markering for utløsning av krok).
- Tilsvarende var det også motstridende informasjon i lårelivbåt om hvorvidt skrogventil for sjøvann til overrislingsanlegget skulle være lukket eller åpent før sjøsetting.
- Det blir ikke gjennomført SWR (Standing Wave Ratio) test av livbåtradioer. En SWR test måler sendeeffektsignalet som sendes ut av en transceiver (radio).

Krav

Aktivitetsforskriften § 24 om prosedyrer, andre ledd

5.2.4 Mangelfulle krav til personell som utfører beredskapstrening

Forbedringspunkt

Repsol synes ikke i tilstrekkelig grad å ha satt minimumskrav til kompetanse for dem som leder treningssesjonene for beredskapstrening.

Begrunnelse

Under intervjuer om bord ble det observert at det ikke er etablert minimumskrav til kompetanse for person som hadde ansvar for å sikre innhold og kvalitet i gjennomføringen av treningsmoduler for livbåtførere. F.eks. ble personell med maritim kompetanse ikke benyttet i undervisning av livbåtførere og MOB-mannskap, som følge av for høy arbeidsbelastning gjennom ordinære arbeidsoppgaver. Unntaksvis ble teknisk tilkomstpersonell benyttet til høyderedningslag, men det var avhengig av at de var tilgjengelige om bord som følge av prosjekter.

Unntaket er førstehjelpere der det alltid blir gitt undervisning fra sykepleier.

Krav

Styringsforskriften § 14 om bemanning og kompetanse, andre ledd

5.2.5 Manglende robusthet i systemer for havovervåking

Forbedringspunkt

Det synes som om det er manglende robusthet i Yme Inspirers evne til å overvåke og varsle om skip på kollisjonskurs.

Begrunnelse

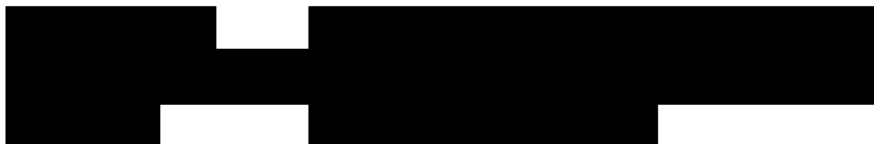
Ved gjennomgang av rapport som vurderer havovervåkingens evne til å detektere skip på kollisjonskurs, så ble det brukt betydelig lavere vær- og sjøkriterier enn det som blir brukt i standarden vi henviser til i veiledning til regelverkskravet for denne type systemer (NORSOK T-101:2019).

I tillegg var havovervåkingssystemet slik at det var helt avhengig av at kommunikasjonslinjene med Equinors operasjonssentral på Sandsli, var operative. Det vil si at Yme Inspirer ikke var istandsatt hverken med utstyr eller kompetanse til å overta denne overvåkingen selv. I dag ble standbyfartøyet brukt dersom det var bortfall av Sandsli. Det var imidlertid nevnt i intervjuer at Repsol vurderte å fjerne beredskapsfartøyet i nær framtid etter at den pågående borekampanjen hadde blitt avsluttet.

Krav

Aktivitetsforskriften § 80 om kommunikasjon jf. innretningsforskriften § 18 om systemer for havovervåking, intern og ekstern kommunikasjon, første ledd

6 Deltakere fra oss



7 Dokumenter

- Følgende dokumenter ble benyttet under planleggingen og utføringen av tilsynet:
- 2023 Performance Achievement Report R01 A POB status with exact numbers of missing
- persons shall be ready within 10 min after General Alarm.xlsx
- Emergency Preparedness Analysis1.pdf
- Guideline on Barrier Management in Operations.pdf
- Liste over utførte og planlagte verifikasjoner relatert til beredskap 2023 og 2024.pdf
- MOB Båt treninger og øvelser på sjø 2022 og 2023.xlsx
- Offshore.pdf
- Operations.pdf
- Org.chart HSE.pdf
- Oversikt over øvelser 2022.xlsx
- Oversikt over øvelser 2023.xlsx
- Oversikt over treninger 2022.xlsx
- Oversikt over treninger januar til juni 2023 .xlsx
- Oversikt over treninger juni til desember 2023.xlsx
- Oversikt Yme Ytelses standarder.pdf
- Repsol prosess - Manage Hazards.pdf
- ST-13178-17 Dimensioninganalysis (1) (1).pdf
- Station bill POB 159.pdf.pdf

Vedlegg A Oversikt over intervjuet personell (se eget vedlegg)