

Our Date  
28. Sept 2018

Your Date  
2. Juli 2018

Filing code  
Innspill til Høring

Our reference  
Innspill til Høring

Your reference  
18/916

Project No.  
Endringer i HMS regelverk

Petroleumstilsynet  
Postboks 599,  
4003 Stavanger  
NORWAY

Att.: Sigve Knudsen / Hilda Kjeldstad

Innspill til høring fra Prosafe om forslag til endringer i gjeldende HMS regelverk.

Prosafe stiller seg positiv til ny utvikling i norsk olje og gassindustri. Vi ser med entusiasme frem mot muligheter som nye metoder og teknologier bringer med seg og anerkjenner at teknologiutviklingen kan gjøre tilpasning av regelverket påkrevd. Basert på dette tillater vi oss å fremme en del betraktninger omkring forslag til nytt regelverk for W2W fartøy (heretter W2W) og vi ønsker å understreke behovet for et forutsigbart regelverk både i ord og praksis, hvilket er nødvendig grunnbetingelser for investeringer i både felt og utstyr, herunder floteller.

Vi er kjent med at Norges Rederiforbund også fremmer innspill til høring om nytt regelverk. Rederiforbundet representerer flere parter og medlemmer fra næringen, og deres innspill samsvarer ikke nødvendigvis med med våre innspill som nevnt under.

Vi synes det har vært krevende at høringsbrevet datert 2.7.2018 ikke beskriver at forslag til nytt regelverk gjeldene fra 1.1.2019 vil være en kombinasjon av forslagene til endringer datert 2.7.2018 og et utvalg av endringsforslagene fra 2017. Vi synes forslagene datert fra 2018 isolert sett er uklare, men at en kombinasjon av forslagene fra 2017 og 2018 gir langt bedre mening. Grunnet denne usikkerheten, har vi derfor i våre kommentarer nedenfor lagt til forutsetninger om at nevnte endringer gitt i høringsbrev fra 2017 inkluderes i årets revisjon.

Bruk av W2W i olje og gassindustri på norsk kontinentalsokkel er forskjellig fra industrier som tradisjonelt har benyttet seg av denne type fartøy og operasjoner, slik som vindkraft og fiskeoppdrett. utfordringer knyttet til landing av gangbro for vedvarende oppkobling, kontinuerlig posisjonering og risikoeksponering er, etter Prosafes vurdering, av en helt annen størrelsesorden, og er ikke tillagt nok vekt i forslaget til nytt regelverk for denne type operasjoner. Risikoevaluering vil være et helt nødvendig verktøy i denne sammenhengen hvis det er hensikten at det akseptable risiko nivået på norsk sokkel også skal gjelde W2W aktivitet.

Vi observerer at det stilles svært få tekniske, organisatoriske eller operasjonelle krav til W2W fartøy og operasjoner i forslaget til nytt regelverket. Oppmerksomheten er rettet mot arbeidsmiljø og velferd for petroleumsarbeiderne.

Det synes heller ikke å være samsvar mellom flere av intensjonene i Ptils følgebrev og korresponderende forslag til nytt regelverk. Forslag til nytt regelverket inviterer, etter vår mening, til uthuling og avvik fra intensjonene gitt i følgebrevet fra Ptil.

Overnevnte punkter vil vi beskrive nærmere under.

#### Enklere Innretninger.

Vurderinger knyttet til hvordan, hvor og når et W2W fartøy skal benyttes er også noe uklart fra vårt ståsted. Det er ikke avgrenset hvilke innretninger som tillater bruk av W2W fartøy foruten definisjonen av enklere innretninger i innretningsforskriften.

**Det forutsettes at ny definisjon av «Enklere innretning» blir implementert slik som beskrevet i forslag til høring i 2017 i brev datert 30.06.2017 hvor det spesifiseres at W2W fartøy skal kun benyttes til enklere innretninger uten overnattingsmulighet. Videre forutsettes det at enklere innretninger ikke skal kunne kombineres / defineres med både boligkvarter og/eller nødkvarter som beskrevet i IF §58 Boligkvarter.**

Det er finnes ingen beskrivelser omkring endring av innretningens status og definisjon over tid. Hvordan forholder regelverket seg til at en bemannet plattform av en eller annen grunn blir normalt ubemannet? Hva er Ptils definisjon av «normalt» i denne sammenhengen?

**Prosafe forutsetter at forslag gitt i høring med vedlegg i brev fra Ptil datert 30.06.2017 blir implementert som foreslått vedrørende bruk av W2W kun ved enkle innretninger og at denne avgrensningen blir ivaretatt og beholdt av Ptil fremover. Videre forutsettes det at W2W fartøy, med forhøyet risiko i operasjon, kun skal tillates brukt i situasjoner hvor det ikke finnes et tilsvarende, bedre og tryggere alternativ.**

Det forutsettes også at en en innretning med boligkvarter ikke skal kunne defineres som en enkel innretning forut for ferdigstilling av installasjon og hook-up av boligkvarter.

#### Gangbro som eneste evakuering.

For enklere innretninger uten boligkvarter og helikopterdekk, vil gangbro til W2W fartøy være eneste reelle rømningsvei. Dette medfører at gangbro må være koblet til enhver tid når personell befinner seg på innretningen. Prosafe har igjennom 20 år erfart at det ikke er mulig å garantere 100% tilkoblet gangbro fra en flytende enhet. En slik garanti er etter vår mening heller ikke mulig å gi for et W2W fartøy. Kontinuerlig oppkobling har aldri vært krevd eller satt som forutsetning i noen operasjoner for flåten av halvt nedsenkbare floteller på norsk sokkel. Alle gangbroer på flytende enheter er utstyrt med funksjoner for «auto-lift». Dette er for å beskytte både mennesker og materiell i en situasjon som går utover gangbroens design og operasjonelle begrensninger.

Selv om et ordinært flotell og plattform blir betraktet som en enhet i regelverket, er det i alle operasjoner tatt høyde for, og planlagt med, hvordan uforutsett frakobling (f.eks. «auto-lift») skal håndteres. Dette inkluderer plan for håndtering og mulig evakuering av personell som er «strandet» på plattformen som følge av en uforutsett frakobling.

For W2W koplet til enklere innretninger uten helikopterdekk vil fartøyets evne til å koble til gangvei etter en uforutsett frakobling være helt avgjørende for hvorvidt «strandet» personell på innretningen kan evakueres, fordi landing med helikopter er utelukket.

Tilsvarende vil kontinuerlig tilgjengelig gangbro sette strenge krav til posisjonering av fartøy. Det fremstår som underlig at operasjon med W2W fartøy, som eneste reelle rømningsvei, kun krever DP2 uten særskilt krav til referansesystemer. Til sammenligning kreves DP3 notasjon og krav om tre uavhengige referansesystemer (AF §90) for operasjoner med floteller.

Videre ser vi at det ikke stilles noen krav, ved bruk av W2W fartøy, om vurdering av fartøyets evne til å holde posisjon som tar hensyn til de lokale metocean forholdene, fysiske begrensninger, fartøyets egenskaper og plassering av gangbro, etc. Dette betrakter vi som en feiltakelse i foreslåtte endring til regelverk. På grunn av den fysiske sammenkobling med gangbro mellom floteller og innretninger, så har denne typen operasjon de strengeste krav til begrenset «foot print» i DP operasjoner. Disse kravene overgår alle tilsvarende marine operasjon innen olje og gassnæring på noske sokkel.

Det er tilsynelatende ingen krav til å dokumentere hvordan en situasjon med uforutsett frakobling av gangbro, herunder evakuering av personell, skal håndteres i søknad om samtykke om bruk av W2W.

**Prosafe mener at forskriften må sette krav om tilstrekkelig og uavhengige referansesystemer for en W2W operasjon på linje med det som er normal praksis for floteller. Prosafe foreslår at det innføres krav i søknad til samtykke for bruk av W2W om vurdering av W2W fartøyets forutsetninger for og evne til å holde posisjon, samt plan for håndtering av «strandet» personell som følge av uforutsett frakobling.**

#### Risikovurdering.

Det er praksis i norsk olje og gassindustri å vurdere og håndtere den risiko som personell, miljø og innretninger eksponeres for. Dette gjøres før enhver aktivitet og operasjon offshore. Eksempler på dette kan være HAZID, HAZOP, HIRA, TRA/CORA og ToolBox Talk/SJA. Ptil har kun adressert i høringsbrevet at W2W fartøyet og plattform skal betraktes som «en risikomessig enhet».

Risikovurdering er et sentralt element ved bruk av innretninger til bore- og flotelloperasjoner. Operasjoner med innretninger blir risiko for storulykke analysert og vurdert som en del av forberedelsene og dokumentert i søknad om samtykke til bruk.

Typisk vurderinger av risiko elementer kan være brann, eksplosjon, gasslekkasje, kollisjon eller hendelser knyttet til samtidige operasjoner, etc.. Det fremgår ingen krav i nytt regelverk om å dokumentere operatørs vurdering av risiko eksponering som grunnlag for søknad om samtykke til operasjoner med W2W ved en innretning.

Hva er for eksempel sansynlighet og konsekvens av en eksplosjon på den enklere innretningen for det aktuelle W2W fartøyet, og hva er sansynlighet og konsekvens av en kollisjon mellom det aktuelle W2W fartøyet og den enklere innretningen? Prosafe stiller seg undrende til dette, og spør om Ptil og industrien kan tillate seg slike operasjoner uten tilstrekkelig informasjon til å kunne forstå og vurdere risiko.

**Ref. forslag til ny veiledning til AF §17a fra høring i 2017 ref. brev datert 30.06.2017, quote: «Forhold som bør vurderes vedrørende posisjonering av fartøy er blant annet konsekvens av tap av posisjon («drift off», «drive off», «forced off») og gasslekkasje fra innretningen». Prosafe foreslår at denne ordlyden flyttes til forskriftsteksten, og at teksten blir endret til «Forhold som skal vurderes...».**

Sett fra fartøyets side vil mange sporadiske oppdrag ved innretninger samme utgjøre en kontinuerlig risikofylt operasjon. Dette kan vi ikke forstå som endringsforslagets intensjon. Prosafe foreslår at fokus på risiko og risikoeksponering bør flyttes fra innretning til fartøy så lenge petroleumsarbeiderne følger fartøyet fra innretning til innretning, og ikke slik som Ptil forutsetter – kommer fra en fast plattform. Dette eliminerer mulighet for at kort varighet på hver enkle innretning alene skal kunne gi et akseptabelt risikobilde.

W2W operasjoner er omtalt i forskriftens veiledning som «...sporadisk arbeid på den enklere innretningen...» uten videre avklaring om størrelsen på sporadisk varighet. Dersom kort varighet legges til grunn for å akseptere høyere risiko, så har det nye regelverket etablert en ny forståelse for hvordan risiko kan elimineres og aksepteres for denne type operasjon. Vi kan heller ikke forstå at dette er endringsforslagets reelle intensjon.

**PUD eller samtykke til bruk av en enkel innretning skal ikke alene kunne legges til grunn for fremtidig bruk av W2W på generelt grunnlag. Prosafe mener tvert imot at hver enkelt operasjon med W2W fartøy må søkes om og tildeles et samtykke til bruk, og vurdering av risiko må inngå som en sentral del av søknaden. Prosafe foreslår at krav om søknad om fullstendig samtykke i sin helhet (som idag per SF §26), samt at krav til full risikovurdering i inkluderes i forskriftsteksten for W2W operasjoner.**

Søknad om samtykke gjøres med en ryddig og god prosess for dem som kjenner risikobildet for sine innretninger og operasjoner. Dette vil ikke medføre betydelige kostnader for erfarne og seriøse operatører på norsk sokkel.

### Comfort Class

Det fremgår fra forslag til nytt regelverk i veiledning til §18 «Analyse av arbeidsmiljøet» at fartøy bør være designet i henhold til DNVGL-RU-SHIP Part 6 Chapter 8 med comfort class 1 for cargo ship. Dette krav til komfort må tillegges mer vekt («bør» erstattes med «skal»), og det må inngå direkte i forskriftsteksten.


### Bruk av W2W

Det fremgår i følgebrev fra Ptil at petroleums-arbeiderne på W2W fartøyet forventes å være personer som har sin faste jobb ved en annen innretning. Prosafe stiller spørsmål om hvordan dette er tenkt gjennomført, da regelverket ikke gir noen føringer for hvordan disse forventninger skal reguleres. Vi ser tvert imot for oss at :-

- ✓ W2W fartøy vil mobiliseres på den aller mest gunstige og kostnadseffektive måten, og gjerne med personale fra andre geografiske områder enn norsk sokkel. Forhold knyttet til tariff, rotasjon og arbeids- og ansettelsesforhold vil naturligvis bli satt under press.
- ✓ Forståelse av regelverk og prosedyrer etc. vil bli utfordret når petroleums-arbeiderne ikke er knyttet til en operatørs innretning eller organisasjon, men utelukkende følger W2W fartøyet på oppdrag fra innretning til innretning.
- ✓ Ansvar for og mulighet til å utøve påse-plikt og følge opp kontraktører og leverandører blir vanskeligere og krevende ved bruk av W2W fartøy.

Prosafe finner det forunderlig at Ptil legger så mye vekt på den moderate kostnadsøkningen på NOK 30.000 knyttet til analyse av arbeidsmiljø, men samtidig ikke påpeker hvordan en relativt stor kostnadsforskjell mellom ulike alternativer kan ha innvirkning på operatørs valg av løsning i lys av overnevnte punkter i et HMS perspektiv.

Med hilsen fra



Jesper Kragh Andresen  
Prosafe AS