

Rapport etter tilsyn

| Rapport | |
|---|----------------------------|
| Rapporttittel Rapport etter tilsyn med styring av helikopterdekkoperasjoner på COSLPromoter | Oppgavenummer 418006010 |
| | Saksnummer 2023/419 |

| Gradering | | |
|--|------------------------------------|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Offentlig | <input type="checkbox"/> Begrenset | <input type="checkbox"/> Strengt fortrolig |
| <input type="checkbox"/> Uopptatt offentlighet | <input type="checkbox"/> Fortrolig | |

| Involverte | |
|--|----------------------------|
| Hovedgruppe T-F | Oppgaveleder [Redacted] |
| Deltakere i revisjonslaget [Redacted] | Dato 5.06.2023 |

1 Innledning

Vi gjennomførte i perioden 9.5 – 12.5.2023 tilsyn med COSL Drilling Europe AS (COSL) sin styring med helikopterdekkoperasjoner på COSLPromoter. Tilsynet ble gjennomført med et digitalt oppstartsmøte 9.5 og verifikasjoner offshore 10.5 – 12.5.2023. Under tilsynet gjennomgikk vi dokumenter, samt gjennomførte intervjuer, tekniske tester og verifikasjoner ute på innretningen.

Tilsynet ble gjennomført med bistand fra Luftfartstilsynet.

Tilsynet var godt tilrettelagt av COSL.

2 Bakgrunn

Bakgrunn for tilsynet var revisjon av det ansvaret COSL har for å se til at helikopterdekket med tilhørende operasjoner er i samsvar med gjeldende forskrifter. Tilsynet involverte den delen av landorganisasjonen som har ansvar for oppfølging av forskriftskrav, samt et fysisk tilsyn med helikopterdekket på COSLPromoter.

3 Mål

Målet med tilsynet var å sikre at de ansvarlige gjennomfører et systematisk arbeid for å redusere risikoen forbundet med helikopteroperasjoner på COSL sine innretninger til havs. I tillegg ønsket vi å verifisere styring med helikopterdekkoperasjoner om bord på COSLPromoter.

4 Resultat

4.1 Generelt

I tilsynet gjennomgikk vi dokumenter, gjennomførte intervjuer og hadde verifikasjoner ute på innretningen. Som del av verifikasjonen på innretningen observerte vi en beredskapsøvelse knyttet til en definert fare- og ulykkessituasjon (DFU) som involverte helikopterdekket. Ved en DFU hvor helikopter har en hard landing/krasjer på helikopterdekk eller nødlander i nærheten av innretningen kan det hende at personell havner i sjø, og en vil mobilisere mann-over-bord (MOB) mannskap. I den sammenheng ble det identifisert at MOB båten var sertifisert basert på en personvekt på 82,5 kg. Videre oppfølging av personvekt brukt for redningsmidlene viste at en bruker 90 kg per person i livbåtene og 82,5 kg for flåtene.

Vi identifiserte 3 avvik knyttet til:

- Personvekt og kapasitet for redningsmidler
- En adkomst helikopterdekk stengt
- Lydnivå i område for beredskapshåndtering

Vi har registrert følgende område med forbedringspotensial:

- Helikopterdekk vedlikehold/Vedlikeholdsrutine/sjekk av ytelseskrav på brannmonitorer

I forbindelse med verifikasjonen av helikopterdekkoperasjoner identifiserte Luftfartstilsynet observasjoner knyttet til:

- Båtshake på helikopterdekk med skaft i tre og ikke i metall
- Vindpølse på babord kran misfarget
- Nedfellbare rekkverk på adkomster over dekknivå
- Guide for drivstoffslange montert over dekknivå
- Flyplassdataark ikke tilgjengelig
- 150 grader sektor designet for 0,33xD og ikke 0,33xDH
- Sjevron og H må dreies like mye og dette må reflekteres i GA-tegninger og male/merkeplan
- Riggens posisjon ikke registrert i nasjonalt register for luftfartshindre (NRL)
- Mangelfull rapportering i forbindelse med hendelser relatert til helikopterdekk og helikopteroperasjoner

Observasjoner knyttet til helikopterdekk, jf. Sjøfartsdirektoratets 21/815 forskrift om helikopterdekk på flyttbare innretninger, er også beskrevet i vedlagt rapport fra Luftfartstilsynet.

4.2 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(er) av 21.11.2017 og 07.07.2019:

- Avvik om «System for trening av beredskapsorganisasjonen offshore» fra kapittel 5.1.1 i rapport etter tilsyn av 3.11.2017, vår journalpost 2017/710. Det var gjort store forbedringer i tilknytning til gjennomføring og registrering av beredskapstrening. Det gjenstår noen tilpasninger og kvalitetskontroll for å sikre at all gjennomført beredskapstrening reflekteres i systemet Rig Manager.
- Avvik om «Livbåter» fra kapittel 5.1.2 i rapport etter tilsyn av 3.11.2017, vår journalpost 2017/710
- Avvik om «Bruk av MOB-drakter» fra kapittel 5.1.3 i rapport etter tilsyn av 3.11.2017, vår journalpost 2017/710
- Avvik om «Vedlikehold av beredskapsrelatert utstyr» fra kapittel 5.1.4 i rapport etter tilsyn av 3.11.2017, vår journalpost 2017/710

5 Observasjoner

Vi har to hovedkategorier av observasjoner:

Avvik: Observasjoner der vi *påviser* brudd på/manglende oppfylling 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 Personvekt og kapasitet for redningsmidler

Avvik

Det er ikke tilstrekkelig sikret at nødvendige tiltak blir satt i verk så raskt som mulig ved fare og ulykkessituasjoner slik at personellet på innretningen kan evakueres raskt og effektivt til enhver tid.

Begrunnelse

Under befaring og gjennom intervjuer og dokumentgjennomgang om bord ble det observert at personvekten som ble brukt for å identifisere kapasiteten redningsmiddelet er sertifisert for varierte. For livbåten opererte en med en personvekt på 90 kg, flåtene refererte til en personvekt på 82,5 kg og mann-over-bord båten var sertifisert basert på en personvekt på 82,5 kg. Dette kan medføre at utstyret blir operert utenfor brukskriteriene til redningsmidlene.

Krav

Aktivitetsforskriften § 77 om håndtering av fare- og ulykkessituasjoner

Styringsforskriften § 5 om barrierer

Innretningsforskriften § 44 tredje ledd med veiledning som viser til NORSOK S-001 pkt. 22.4.2.3

5.1.2 Adkomst til helikopterdekket**Avvik**

Foruten hovedadkomsten til helikopterdekket er det kun en annen adkomst tilgjengelig

Begrunnelse

Under befaring om bord ble det observert at adkomst nummer 3, babord forut, var stengt. Etter intervjuer og dokumentgjennomgang ble det identifisert at en vedlikeholdsjobb i tilknytning til adkomsten var etablert i januar 2023. Denne var ikke ferdigstilt innen spesifisert dato.

Det var ikke etablert et avvik eller gjort noen vurderinger eller kompensierende tiltak i tilknytning til at en kun har to tilgjengelige adkomster til helikopterdekket.

Krav

Aktivitetsforskriften § 77 om håndtering av fare- og ulykkessituasjoner

Styringsforskriften § 22 om avvik

Rammeforskriften § 3 om anvendelse av maritimt regelverk i petroleumsvirksomheten til havs, jf. Sdir 21/815 forskrift om helikopterdekk på flyttbare innretninger § 19 om adkomst, pkt 1.

5.1.3 Lydnivå i område for beredskapshåndtering**Avvik**

Det var manglende muligheter for å kunne sikre arbeidsro, ved generell alarm, i områder hvor en skal håndtere en beredskapssituasjon.

Begrunnelse

Under observasjon av øvelse og gjennom intervjuer ble det identifisert at det ikke var tilrettelagt for at beredskapsledelse og kontrollromspersonell kunne få arbeidsro når alarmen går over PA/GA systemet. Dette personellet vil befinne seg i samme rom ved håndteringen av en kritisk ulykkeshendelse som vil kreve behov for konsentrasjon og kommunikasjon. Det var ikke mulighet til å kunne dempe lydnivå ved alarm og kommunikasjon over PA/GA anlegget. Dette vil også forstyrre opptak på VDR-systemet.

Krav

*Aktivitetsforskriften § 77 om håndtering av fare- og ulykkessituasjoner
Rammeforskriften § 3 om anvendelse av maritimt regelverk, jf. Sdir 1157/14
navigasjonsforskriften § 20, jf. IMO Res. MSC. 333(90) kap. 5.5.5 og 5.5.6*

5.2 Forbedringspunkt**5.2.1 Helikopterdekk vedlikehold****Forbedringspunkt**

Mangler i vedlikeholdsprogram for helikopterdekk.

Begrunnelse

Under intervju og dokumentgjennomgang i vedlikeholdssystem ble det identifisert at ytelseskrav for responstid til vann/skum på helikopterdekket ikke var målt og verifisert. Ytelseskravet var ikke beskrevet i prosedyre for årlig test av brannvann/skum på helikopterdekk.

Krav

Aktivitetsforskriften § 47 om vedlikeholdsprogram

6 Deltakere fra oss**7 Dokumenter**

Følgende dokumenter ble benyttet under planleggingen og utføringen av tilsynet:

1. EDOCS-#134796-v2-Location_of_Helideck
2. EDOCS-#271850-v5-General_Arrangement__(Supersedes_YTRS314-100-001_rev_1)
3. EDOCS-#380237-v4-Fire_Control_Plan_-_B-Deck_Bridge_&_Helideck__(Supersedes_COSL-201-811-S-XF-0003-07__10113218-S-811-XF-007__YTRS314-270-001_sh_7)
4. EDOCS-#392182-v1-Helideck_marking_layout_plan_Cosl_Promoter
5. L3-MAR-34751 Helicopter Operations Manual – NCS
6. L4-HSE-COSLPromoter-104878 Emergency Preparedness Manual
7. EDOCS-#375642-v1-LOAD_TEST_REPORTS__2022__SE-07-078
8. Reparasjon rekkverk helideck – Work Order 2023-00382
9. EDOCS-#388982-v3-EPA_COSLPromoter_2023
10. MRU offset kalibrering

11. EDOCS-#24589-v1-General_Arrangement_Location_of_Helideck
12. Perimeter net last test
13. Perimeter net inspeksjon
14. COSL Promoter 2023 – Foam Analysis Dual Agent
15. COSL Promoter 2023 - Foam Analysis Helideck
16. EDOCS-#392244-v1-Datasheet_Jotun_hardtop_CA_helideck_re_paint_2017

Vedlegg

- Rapport fra Luftfartstilsynet
- Avviksliste fra Luftfartstilsynet
- Deltakerliste