



# Revisjonsrapport

Rapport	
Rapporttittel <b>Rapport etter tilsyn innen arbeidsmiljø og logistikk på Mærsk Intrepid</b>	Aktivitetsnummer 400009003

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

Involverte	
Hovedgruppe T-F	Oppgaveleder Bjarte Rødne
Deltakere i revisjonslaget Anne Mette Eide, Brit Gullesen, Reidar Sune	Dato 11.5.2015

## 1 Innledning

Petroleumstilsynet (Ptil) gjennomførte i perioden 17. - 20.3.2015 tilsynsaktivitet med Mærsk Drilling Norge (MDN) og Total E&P Norge AS (Total) innen fagområdene logistikk (materialhåndtering, løfteutstyr og sikker bruk av løfteutstyr) og styring av arbeidsmiljø.

Tilsynet ble innledet med et oppstartsmøte i MDN sine lokaler på Forus og deretter en verifikasjon om bord på Maersk Intrepid, mens innretningen var i operasjon for Total på Martin Linge feltet. Fagområdet arbeidsmiljø gjennomførte i tillegg et intervju i MDN sine lokaler på Forus den 26.3.2015.

Aktiviteten bestod av presentasjoner av MDN og Total innen emner etterspurt av Ptil, dokumentgjennomgang, samtaler og verifikasjoner om bord på innretningen innen fagområdene logistikk og arbeidsmiljø. Tilsynsaktiviteten offshore ble avsluttet med et oppsummeringsmøte.

## 2 Bakgrunn

Maersk Intrepid fikk Samsvarsuttalelse (SUT) som boreinnretning 4.8.2014. Tilsynet var en oppfølging av forutsetningene for SUT for innretningen. Tilsynet dekket primært fagområdene logistikk og arbeidsmiljø.

## 3 Mål

Målet med tilsynet innenfor logistikk var å verifisere oppfølging av selskapets egne krav og myndighetskrav i forhold til operasjonelle, administrative og tekniske forhold. Hovedtemaene var:

- Materialhåndtering
- Sikker bruk av løfteutstyr
- Vedlikehold av kraner og løfteutstyr

Innen arbeidsmiljø var målet å vurdere hvordan MDN har fulgt opp arbeidsmiljørisiko på innretningen etter at den kom i operasjon. Tilsynsaktiviteten rettet seg også mot selskapets identifikasjon og oppfølging av risikoutsatte grupper ombord på Maersk Intrepid, og hvordan Total sikret et forsvarlig arbeidsmiljø for entreprenører som har direkte kontakt med Total. Tilsynet hadde videre til hensikt å verifisere at tilretteleggingen for arbeidstakermedvirkning og vernetjeneste ble praktisert etter krav i regelverket.

## **4 Resultat**

### **4.1 Logistikk**

Det ble under tilsynet for logistikk, avdekket avvik og forbedringspunkter i forhold til regelverket. Flere av funnene er de samme som ble identifisert under Ptils logistikk tilsyn som ble gjort i forbindelse med SUT-behandlingen av Maersk Intrepid i Ølensvåg juli 2014. Disse funnene er beskrevet i Ptils tilsynsrapport datert 9.7.2014. Det ble i tillegg identifisert avvik og forbedringspunkter knyttet til blant annet materialhåndtering ned til moonpool området og oppfølging av sakkyndig kontroll.

MDN ga tilbakemelding på Ptils tilsynsrapport den 25.7.2014 og flere av punktene ble da bekreftet utført. Tilsynet viste at dette ikke stemmer fullt ut. MDN har i liten grad implementert og ferdigstilt tiltakene de selv har bekreftet gjennomført i sitt svarbrev.

### **4.2 Arbeidsmiljø**

Det ble avdekket avvik innen ulike styringselementer slik som analyse av arbeidsmiljøet, gjennomføring av tiltak samt opplæring og informasjon. I tillegg ble det identifisert avvik og forbedringspunkter knyttet til kompetanse og ansvarsavklaring, etablering av felles stedlig arbeidsmiljøutvalg, registrering av arbeidsrelatert sykdom og etterlevelse av prosedyrer for lagring og håndtering av kjemikalier.

På grunn av ufullstendige kartleggingsdata for egne og entreprenørers arbeidstakergrupper, hadde MDN et mangelfullt grunnlag for å identifisere hvilke grupper som var mest risikoutsatt på Maersk Intrepid.

## **5 Observasjoner**

Ptils observasjoner deles generelt i to kategorier:

- Avvik: Knyttet til de observasjonene hvor vi mener å påvise brudd på regelverket.
- Forbedringspunkt: Knyttet til observasjoner hvor vi ser mangler, men ikke har nok opplysninger til å kunne påvise brudd på regelverket.

### **5.1 Logistikk**

#### **5.1.1 Beskyttelses- og guidestruktur**

##### **Avvik:**

Manglende beskyttelses- og guidestruktur-struktur (bumpere).

**Begrunnelse:**

- MDN gjennomførte en bumper-bar studie etter Ptils tilsyn på Maersk Intrepid i forbindelse med SUT-behandlingen i juli 2014. I bumper-struktur studien ble det identifisert flere områder hvor det var behov for beskyttelses- og guidestruktur (bumpere). I MDN sitt svar av 25 juli 2014 blir det beskrevet at man forventer å ferdigstille utbedring av bumper struktur innen 28. juli 2014. Ingen av utbedringene var gjennomført. Det ble nå opplyst at dette var planlagt gjennomført i løpet av første halvår 2015.
- Rørhånderingsdekket med omkringliggende områder er spesielt utsatt for å bli truffet av last som håndteres av både «gantry kran» og offshorekranene. Her ble det blant annet opplyst at en hadde hatt en hendelse der en lyskaster hadde blitt slått ned etter å ha blitt truffet av last under løfteoperasjon.

**Krav:**

*Aktivitetsforskriften § 92 om løfteoperasjoner, jf. Norsok R-003N om sikker bruk av løfteutstyr.*

### **5.1.2 Manglende tilrettelegging for materialhåndtering til rørhånderingsdekk/boredekk/moonpool området**

**Avvik:**

Mangelfull tilrettelegging for håndtering av risere, foringsrør og andre laster med bruk av offshorekran til «catwalk».

Mangelfull tilrettelegging for materialhåndtering mellom rørhånderingsdekk/boredekk og moonpool området.

**Begrunnelse:**

- Det ble avdekket at det kan være vanskelig å plassere risere, foringsrør og andre laster med bruk av offshorekranene på catwalk uten at dekkspersonellet styrer lasten i rett posisjon. Dette skyldes at det ikke er bumper- eller guide-struktur i området for å få kontroll, eller rett posisjon, på risere, foringsrør og andre laster som håndteres med offshorekran for plassering på catwalk. Dekkspersonell skal i størst mulig grad ikke være i berøring med lasten eller bruke styretau. Området ved catwalk er heller ikke tilrettelagt eller egnet for sikker plassering av dekkspersonell under løfteoperasjoner. Det er kun en smal gangvei på den ene siden av catwalk, samt adkomst fra ene enden uten fluktmulighet.
- Det er i området mellom rørhånderingsdekk og boredekk installert en stor boltet luke for håndtering av enkeltvis store og tunge laster til og fra moonpool området. I den samme luken er det installert en liten boltet luke, såkalt «luke i luke» for regelmessig materialhåndtering til og fra moonpool området. Vi kan ikke se at dette arrangementet og løfteruten hvor det foregår regelmessig materialhåndtering er tilrettelagt for sikre løfteoperasjoner. Dette fordi mangelfullt guide-arrangement for å hindre at last eller last-bærer huker seg fast i luke- og dekkstruktur, spesielt når last skal heises opp fra moonpool områdene. I tillegg kan personell bevege seg inn i løfteområdet under luken fra flere sider.

**Krav:**

*Aktivitetsforskriften (AF) § 92 om løfteoperasjoner, jf. Norsok R-003N, rev.2.*

*Innretningsforskriften § 13 om materialhåndtering og transportveier, atkomst og evakueringsveier, jf. NORSOK S-002 og NORSOK R-002, vedlegg B, inkl. kap. B.3.4.*

### 5.1.3 Operasjonelt ansvarlig

**Avvik:**

Ukjente ansvarsoppgaver for operasjonelt ansvarlig i forbindelse med løfteoperasjoner.

**Begrunnelse:**

- Det kom frem under intervjuer med både ledende og utførende personell om bord at det var uklårheter i forbindelse med hvilke stilling(er) om bord som innehar rollen og ansvaret som «operasjonelt ansvarlig» for løfteoperasjoner.
- Maersk Intrepid har en egen PRLO (Person Responsible Lifting Operations) som skal ivareta rollen som operasjonelt ansvarlig, som beskrevet i Norsok-R-003 vedlegg A. MDN legger til grunn denne i sitt styringssystem og det er beskrevet hvilket ansvar og hvilke arbeidsoppgaver en operasjonelt ansvarlig har. Hvem som har denne rollen og hvordan rollen skal utøves om bord på Maersk Intrepid er ukjent for utførende og ledende personell om bord.
- Denne observasjonen er også beskrevet i Ptils tilsynsrapport datert 9.7.2014.

**Krav:**

*Aktivitetsforskriften (AF) § 92 om løfteoperasjoner, jf. Norsok R-003N, rev 2. vedlegg A.*

### 5.1.4 Nød-operasjon av løfteutstyr

**Avvik:**

Mangelfull rutine for trening på nød-låring og -operasjon av løfteinnretninger.

**Begrunnelse:**

- Det ble under tilsynet etterspurt etablerte rutine for nød-låring og -operasjon av løfteinnretninger med slike funksjoner. Det var vårt inntrykk at slik rutine var på plass for offshorekranene, men at dette ikke var implementert for andre løfteinnretninger som arbeidsvinsjer, personellvinsj, hydraulisk arbeidskurv og annet utstyr med nød-låring og -operasjon funksjoner. I MDN sitt svar av 25 juli 2014 ble det bekreftet at dette var på plass.
- En rutine som sikrer at hver enkelt operatør og annet personell som må involveres hvis nød-låring og -operasjon må igangsettes var ikke på plass under tilsynet.

**Krav:**

*Aktivitetsforskriften (AF) § 23 om trening og øvelser*

*Aktivitetsforskriften (AF) § 92 om løfteoperasjoner, jf. Norsok R-003N, rev.2.*

### 5.1.5 Løst løfteutstyr

**Avvik:**

Manglende implementering av system for løst løfteutstyr.

**Begrunnelse:**

- MDN har lagt til rette med testbenk for å utføre før- og etter-brukssjekk av løst løfteutstyr. I tillegg er et T-kort system etablert for å sikre en oversikt på hvilket utstyr

som er i bruk og hvilket som er på plass i riggerloftet. Imidlertid var hverken testbenk eller T-kort system kjent for brukerne om bord og heller ikke i bruk.

- Brukermanualer for kjettingtaljene som var i riggerloftet, manglet ved befaring om bord.

**Krav:**

*Aktivitetsforskriften § 92 om løfteoperasjoner, jf. Norsok R-003N om sikker bruk av løfteutstyr*

## 5.2 Arbeidsmiljø

### 5.2.1 Analyse av arbeidsmiljøet

**Avvik:**

MDN hadde ikke i tilstrekkelig grad utført systematiske kartlegginger og risikovurderinger av arbeidsmiljøforhold som på sikt kan medføre helseskader for grupper av personell på Maersk Intrepid.

- På ergonomiområdet var vurdering av risiko for muskelskjelettplager ved utføring av enkeltoppgaver utført før innretningen kom i drift. Denne vurderingen baserte seg på data fra bemanningsanalysen, WEACer og workshops gjennomført med representanter for arbeidstakere som kjente oppgavene. Verken bemanningsanalysen eller ergonomisk risiko var verifisert etter at Maersk Intrepid var kommet i drift, og det kunne ikke vises til en samlet vurdering av hvordan flere oppgaver tilsammen kan utgjøre en risiko for grupper av personell i løpet av en tidsperiode. Det var utført to ergonomikartlegginger, men disse ga ikke et klart bilde av risiko for utvikling av muskelskjelettplager for grupper av personell (eksponeringsrisiko).
- Risiko for helseskadelig kjemisk eksponering var ikke kartlagt for personell ombord på Maersk Intrepid. Dette forholdet var satt opp som et avvik med frist 31.12.2014 under vilkår og forutsetninger i vedtak for samsvarsuttalelse av 4.8.2014. Med unntak av måling av oljetåke/oljedamp i shakerområdet (utkast til rapport fra Stavanger BHT/International SOS) var det ikke utført kartlegging av kjemikalieeksponering. Under tilsynet observerte vi områder med potensiell risiko for helseskadelig eksponering for kjemikalier, for eksempel i mekanisk verksted, shakerområdet, prøvetakingspunkt i mudpitområdet, samt flere områder der det ble observert åpne kjemikaliebeholdere som kan føre til avdamping av kjemikalier.
- Total hadde ikke lagt fram dokumentasjon til MDN på at TCC-anlegget var i samsvar med regelverket på Maersk Intrepid.
- Total har ikke et fullstendig bilde av risiko hos sine kontraktører og har ikke kunnet dokumentere dette overfor MDN slik at MDN har kunnet ivareta sitt hovedbedriftsansvar på en tilfredsstillende måte.
- MDN har ikke påsett at Norsk Offshore Catering (NOC) har utført eksponeringskartlegginger innen støy, kjemikalier, ergonomi og ventilasjon.
- Det var ikke etablert en systematikk for informasjonsdeling mellom Total, MDN og entreprenører og deres BHTer etter kartlegginger av arbeidsmiljøforhold.

**Krav:**

*Arbeidsmiljøloven § 4-1 punkt 1 om krav til enkeltvis og samlet vurdering av faktorer i arbeidsmiljøet som kan innvirke på arbeidstakernes fysiske og psykiske helse og velferd*  
*Styringsforskriften § 18 om analyse av arbeidsmiljøet*

### 5.2.2 Tiltak

#### Avvik:

Mangelfull prioritering, implementering og verifisering av tiltak basert på risiko på Maersk Intrepid.

#### Begrunnelse:

- På grunn av manglende oversikt over faktisk eksponering for kjemikalier og ergonomi, forelå det ikke tilstrekkelig grunnlag for å vurdere og prioritere tiltak for ulike grupper ombord på Maersk Intrepid, jf 5.2.1.
- Områdekartlegginger viste at det var utfordringer på støy i flere områder på Maersk Intrepid. Eksponeringskartlegginger var nylig utført. Under intervju kom det fram at disse skulle legges inn i WE Sustain databasen. Dette var ikke gjort på verifikasjonstidspunktet.
- Det var uklart for oss hvordan korrigerende tiltak etter anbefalinger fra fagpersonell ble prioritert, implementert og verifisert, og hvordan WE Sustain databasen skulle være til hjelp i denne prosessen, jf. 5.2.3.
- Personellet var, til tross for at innretningen hadde vært i drift i over seks måneder, ikke sikret med robuste kompenserende tiltak ved for eksempel rutiner for bruk av verneutstyr og/eller oppholdstidsbegrensning i påvente av vurdering, gjennomføring og evaluering av valgte tiltak.
- Flere tekniske tiltak var gjennomført på innretningen for å redusere risiko for kjemisk eksponering. På utsiden av shakerrommene (hver shaker står i et eget rom) var det lagt opp til prøvetakingspunkter for mud. Disse prøvetakingspunktene fungerte ikke som tiltenkt på verifikasjonstidspunktet og mudprøvene ble derfor tatt direkte fra åpen flowline inne i shakerrommet. Det var uklart for oss om det var lagt konkrete, tidfestede planer i Maersk sine systemer for å følge opp at det tekniske tiltaket som vil redusere risiko for kjemisk eksponering for personell i shakerområdet kom i drift. Problemstillingen stod ikke på listen over gjennomførte og planlagte tiltak som ble presentert i forkant av tilsynet. Det samme gjaldt system for automatisk måling av mudvekt og viskositet.

#### Krav:

*Arbeidsmiljøloven § 3-1, punkt 2, krav til systematisk helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid*  
*Styringsforskriften § 11 om prinsipper for risikoreduksjon og § 23 om kontinuerlig forbedring*  
*Aktivitetsforskriften § 38 om støy, § 36 om kjemisk helsefare og § 34 om ergonomiske forhold*

### 5.2.3 Kompetanse og ansvarsavklaring

#### Avvik:

Mangelfull kompetanse og ansvarsavklaring innenfor arbeidsmiljø på Maersk Intrepid

#### Begrunnelse:

- MDN hadde anskaffet et datasystem, WE Sustain database, hvor blant annet arbeidsmiljødata for både områderisiko og oppgave-/eksponeringsrisiko på riggen skulle legges inn. Systemet krevde svært gode fagkunnskaper innen arbeidsmiljø for å kunne brukes hensiktsmessig. MDN hadde ikke besluttet hvordan systemet var tenkt

brukt; Hvem som skulle bruke systemet, utover HMS-koordinator, og hvilken kompetanse disse skulle inneha.

- Det var også uklart for oss om 3. parts kartleggingsdata skulle legges inn i WE Sustain databasen og hvordan dette eventuelt skulle følges opp av MDN, Total og 3. part.
- HMS-koordinator hadde spesielt ansvar for å følge opp WE Sustain databasen, og under demonstrasjon av systemet var det vanskelig å få ut informasjon vi etterspurte. Dette syntes å ha sammenheng med utilstrekkelig arbeidsmiljøkompetanse til å kunne bruke systemet på en hensiktsmessig måte.
- MDN hadde sørget for at en ergonomikartlegging var utført. Denne fokuserte på områdekrav, og gir ikke et klart bilde av eksponeringsrisiko for grupper. MDN hadde mangelfull forståelse av hvilken type kartlegging de trengte, og leveransen fra bedriftshelsetjenesten (BHT) ble dermed ikke i tråd med MDNs behov.

**Krav:**

*Arbeidsmiljøloven § 3-1, punkt 2b om ansvar, oppgaver og myndighet  
Styringsforskriften § 6 om styring av helse, miljø og sikkerhet  
Aktivitetsforskriften § 21 om kompetanse, første ledd, første setning*

#### 5.2.4 Opplæring og informasjon om arbeidsmiljørisiko

**Avvik:**

Opplæring og informasjon knyttet til arbeidsmiljørisiko var mangelfull

**Begrunnelse:**

- Mangelfulle kunnskaper om faktisk risiko ga svekket grunnlag for god opplæring og informasjon, jf. pkt. 5.2.1.
- Det kom fram i intervju at de ansatte ikke hadde fått tilstrekkelig opplæring og informasjon knyttet til blant annet støy, kjemisk arbeidsmiljø og ergonomi.
- Det kom fram i intervju at de ansatte ikke kjente til oppholdstidsbegrensninger i forbindelse med eksponering for hørselskadelig støy.
- Det var uklart hvordan resultater fra relevante kartlegginger ble kommunisert ut til personell som arbeider på innretningen.
- Det kom fram i intervju at de ansatte ikke hadde fått systematisk opplæring i bruk og vedlikehold av verneutstyr. Dette kunne dreie seg om informasjon om når filter skulle skiftes, tilpasning av verneutstyr og verneutstyrets svakheter og styrker. De ansatte hadde heller ikke en ensartet oppfatning av når bruk av verneutstyr var påkrevet.

**Krav:**

*Styringsforskriften § 15 om informasjon  
Aktivitetsforskriften § 21 om kompetanse, § 22 om opplæring i sikkerhet og arbeidsmiljø etter arbeidsmiljøloven, § 44 om informasjon om risiko ved utføring av arbeid  
Forskrift om organisering, ledelse og medvirkning § 15-4 om krav til vedlikehold og kontroll av personlig verneutstyr og § 15-5 om krav til informasjon om personlig verneutstyr*

#### 5.2.5 Felles, stedlig arbeidsmiljøutvalg

**Avvik:**

Det var ikke etablert felles, stedlig arbeidsmiljøutvalg (FS AMU) for Maersk Intrepid.

**Begrunnelse:**

- Det ble opplyst under oppstartsmøtet på land at FS AMU ikke var etablert fordi Maersks vernetjeneste ennå ikke hadde valgt representanter til å sitte i FS AMU. I en oppstartsfase er det spesielt viktig å ha dette etablert fordi det nettopp i en slik fase er stor arbeidsmiljøaktivitet i form av kartlegginger og tiltak som skal behandles i FS AMU. Uten FS AMU har heller ikke 3. part en formell arena å behandle sine verne- og miljøsaker.

**Krav:**

*Arbeidsmiljøloven § 7-1 om plikt til å opprette arbeidsmiljøutvalg*

*Aktivitetsforskriften § 4 om koordinerende arbeidsmiljøutvalg for felt og felles stedlige arbeidsmiljøutvalg for flyttbare innretninger.*

**Forbedringspunkter****5.3 Logistikk****5.3.1 Intern kompetanse innen oppfølging av innleid sakkyndig virksomhet****Forbedringspunkt:**

Oppfølging av innleid sakkyndig virksomhet i MDN har forbedringsmuligheter

**Begrunnelse:**

MDN bruker innleide selskaper som er sertifisert som sakkyndige virksomheter, avhengig av type utstyr, eksempelvis kraner, løfteører/bjelker, løst utstyr og lignende. Selskapene som leies inn, skal dekke MDN sitt behov for sakkyndig virksomhet, kompetanse innen løfteutstyr og periodisk sakkyndig kontroll, som blant annet innebærer verifikasjon av utført vedlikehold på løfteutstyr om bord på Maersk Intrepid.

Under tilsynet merket vi oss følgende forhold:

- MDN sitt styringssystem beskriver ikke hvordan selskapet ivaretar krav til sakkyndig virksomhet eller hvordan sakkyndige virksomhet i praksis er organisert i selskapet med bruk av innleid kompetanse, organisering, ansvar og roller, uavhengighet med mer.
- MDN har ikke dedikert kvalifisert personell som har ansvar for å følge opp kontrakten med innleid sakkyndig virksomhet.

**Krav:**

*Aktivitetsforskriften (AF) § 92 om løfteoperasjoner, jf. Norsok R-003N, rev 2, vedlegg G og vedlegg H*

*Aktivitetsforskriften (AF) § 45 om vedlikehold*

**5.3.2 Eksos i krankabiner****Forbedringspunkt:**

Eksos i luftinntak for krankabiner i ulike vindretninger/vindhastigheter.

**Begrunnelse:**



Det ble opplyst under tilsynet at en hadde utfordringer knyttet til eksos i luftinntaket på krankabinene. MDN bekreftet under tilsynet at de hadde startet arbeidet med å kartlegge omfanget.

**Krav:**

*Aktivitetsforskriften (AF)§ 92 om løfteoperasjoner, jf. Norsok R-003N*

### 5.3.3 Tekniske forhold

**Forbedringspunkt:**

- Koblede kjettingløkker i bruk under tilsynet.
- Forløpere til offshorekraner og løse wiresling mangler konisk utforming.
- Oppheng MPDA utstyr

**Begrunnelse:**

Koblede kjettingløkker var i bruk på Esvagt personellkurv som forbindelsesledd mellom kjetting og toppring, i tillegg ble de observert i oppheng i moonpool-området. Denne type koblingsselement er ikke anbefalt brukt i løfteutstyr som anvendes i et korrosivt miljø. Koblingsløkker av denne type er utsatt for skade siden den bevegelige delen lett korroderer og låser seg i posisjon. Når koblingsløkken belastes, kan låsepinnen knekke. Det skal utvises særlig aktsomhet ved bruk av leddede koblingsløkker med spesiell fokus på korrosjon og bevegelighet i leddet ved førbrukssjekk.

Forløpere til offshorekraner og løse wiresling var av typen uten kon. Dette kan føre til at lasten hekter seg fast under løfteoperasjoner. Det ble under tilsynet opplyst at en hadde bestilt nye forløpere til offshorekranene.

I moonpool-området var det hengt opp MPDA utstyr (Management Pressure Drilling Arrangement) i en overhead krane som var av-isolert. Operatør av løfteinnretning skal ikke forlate løfteinnretningen med last hengende i kroken.

**Krav:**

*Aktivitetsforskriften (AF)§ 92 om løfteoperasjoner, jf. Norsok R-003N*

## 5.4 Arbeidsmiljø

### 5.4.1 Lagring og håndtering av kjemikalier

**Forbedringspunkt:**

- Det virket i flere tilfeller hvor kjemikaliene var plassert og oppbevart om bord på Maersk Intrepid. Dette til tross for at det i styrende dokumenter henvises til en filosofi for håndtering og oppbevaring av kjemikalier.
- Under tilsynet ble det observert flere tilfeller der kjemikalier var tappet over på nye beholdere uten at de var blitt merket eller riktig merket.
- MDN har prosedyrer for håndtering av kjemikalier. Det virket som om mange forhold som hadde med kjemikalier og håndtering av disse var satt på vent til den utestående kartleggingen av kjemisk eksponering skulle gjennomføres, jf. 5.2.1.

**Krav:**

*Styringsforskriften § 8 om interne krav*

*Innretningsforskriften § 15 om kjemikalier og kjemisk påvirkning*

**5.4.2 Registrering av arbeidsrelatert sykdom****Forbedringspunkt:**

Uklare registrering av arbeidsgivernes av arbeidsrelaterte sykdom på Maersk Intrepid

**Begrunnelse:**

- Det var uklart hvordan rutiner for oppfølging av arbeidsrelatert sykdom førte til at de ulike arbeidsgiverne på Maersk Intrepid fikk informasjon fra Medic/bedriftlege slik at de kunne sørge for registrering av arbeidsrelatert sykdom for sine arbeidstakere.

**Krav:**

*Arbeidsmiljøloven § 5-1 om registrering av skader og sykdom, første punkt*

*Aktivitetsforskriften § 5 om bedriftshelsetjeneste, andre ledd*

**6 Deltakere fra Petroleumstilsynet**

Reidar Sune – Logistikk

Bjarte Rødne – Logistikk (oppgaveleder)

Brit Gullesen – Arbeidsmiljø

Anne Mette Eide – Arbeidsmiljø

**7 Dokumenter**

Følgende dokumenter ble benyttet under planlegging og gjennomføringen av aktiviteten:

Organisasjonskart offshore og på land MDN

HMS program for 2015

Oversikt prosedyrer logistikk

Materialhåndteringsplan

Oversikt tredjepartsfirma om bord på Maersk Intrepid

Prosedyre for arbeidsmiljø

Oversikt verifikasjonsaktiviteter Total

Oversikt over planlagte og gjennomførte tiltak arbeidsmiljø

Oversikt over arbeidsbetinget sykdom og skade de to siste årene

Liste over verneombud

Liste over opplæring verneombud

Organisasjonskart offshore og på land Total

Arbeidsbeskrivelse Medic

Arbeidsbeskrivelse QHSSE Manager

Rapport ergonomisk kartlegging Maersk Intrepid

Rapport måling av oljetåke og oljedamp Maersk Intrepid

Referat Interim AMU

Rapport måling av oljetåke og oljedamp Mærsk Reacher

Arbeidsbeskrivelse Safety Officer  
Arbeidsbeskrivelse HSE koordinator

### **Vedlegg A**

Oversikt over intervjuet personell.