

# Rapport etter tilsyn

Rapport	
Rapporttittel <b>Rapport etter tilsyn med beredskap og helikopterdekk på Valhall Flanke Nord (oppgavenummer 054006055)</b>	Oppgavenummer 054006055
	Saksnummer 2023/87

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-3	Oppgaveleder [Redacted]
Deltakere i revisjonslaget [Redacted]	Dato 08.05.2023

## 1 Innledning

I perioden 13.2-16.2.2023 førte vi tilsyn med Aker BPs styring av beredskap og forhold relevant for driften av helikopterdekket på Valhall Flanke Nord (VFN). Vi fikk bistand fra Luftfartstilsynet (LT) på helikopter-delen av tilsynet. Observasjonene fra LTs regelverk er gitt i egen rapport (se vedlegg).

Tilsynet ble gjennomført i henhold til planen gitt i tilsynsvarselet sendt til Aker BP 26.1.2023.

Tilsynet ble godt tilrettelagt fra Aker BPs side.

## 2 Bakgrunn

Tilsynsaktiviteten inngår som en del av våre regulære planlagte tilsyn for inneværende år. Bakgrunn for tilsynet er våre krav knyttet til robusthet og at barrierer ivaretas på en helhetlig og konsistent måte slik at risiko for og konsekvensene av uønskede hendelser, og eskalering av hendelser, reduseres så langt som mulig. Vi vil følge hvilke prosesser Aker BP har etablert som sikrer ivaretagelse av forutsetninger, begrensninger og anbefalinger i beredskapsanalysen, og hvordan disse er kommunisert ut til beredskapsorganisasjonen.

Helikopteroperasjoner gir et betydelig risikobidrag i petroleumsvirksomhet. Tilsyn med helikopterdekk og tilhørende operasjoner innenfor vårt myndighetsområde skal gjennomføres for å sikre at de ansvarlige gjennomfører arbeid for å redusere risikoen forbundet med helikopterdekkoperasjoner.

### 3 Mål

Målet med tilsynsaktiviteten er å verifisere styringen til Aker BP og tilstand ombord på VFN relatert til etterlevelse av regelverkskrav relevant for fagområdet beredskap og sikker drift av helikopterdekket. Oppgaven har som mål å redusere risiko ved helikopteroperasjoner på helikopterdekk.

### 4 Resultat

#### 4.1 Generelt

Det ble identifisert tre avvik og to forbedringspunkt i den delen av tilsynet som omhandlet beredskap. Avvikene var knyttet til manglende krav til gjennomføring av lokasjonsspesifikk trening for de rollene de enkelte har i beredskapsorganisasjonen på VFN, og verifikasjoner av ytelseskrav gjennom beredskapsøvelser. Det ble også identifisert personlig verneutstyr som ikke ga fullt forsvarlig vern.

#### 4.2 Oppfølging av avvik

I tråd med innhold i varsel om tilsyn har vi verifisert hvordan aktøren har håndtert tidligere påviste avvik som del av dette tilsynet.

Vi har funnet at følgende avvik er håndtert i tråd med aktørens tilbakemelding(er) av 12.9.2022: Avvik om «*Manglende trening og øvelser på samhandling mellom NUI og fartøy*» fra kapittel 5.1.1 i rapport etter tilsyn av 10.-11.5.2022, vår journalpost 2022/556-22.

### 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 Mangelfull trening for å sikre håndteringen av fare- og ulykkessituasjoner på en effektiv måte

###### Avvik

Treningen av beredskapsorganisasjonen for å sikre håndteringen av fare- og ulykkessituasjoner på NUI-innretninger var mangelfull.

## **Begrunnelse**

I gjennomgangen av logg for trening av beredskapsorganisasjon i 2022 så ble det observert at det ikke var gjennomført tilstrekkelig trening for å ivareta SWAT/SMART (NUI personell) sine innsatsroller, f.eks. for VFN/VFS er det gjennomført 1 trening på VFN ila. 2022. VFN og Valhall Flanke Sør (VFS) er identiske innretninger med identisk utstyr, og Valhall Flanke Vest (VfV)/Hod B er identiske innretninger med identisk utstyr. Tambar og Hod A er ulike innretninger med ulikt utstyr, og ulikt det som er på Hod B/BfV og VFN/VFS.

Manglende offshore trening blir kompensert med årlige samtreninger på kurscenter på land. I tillegg har Aker BP utviklet et nytt system som har mer utfyllende modultraining offshore for å sikre trening på NUI-innretningene også. Dette systemet startet opp rett i forkant av tilsynet. Vi antar dermed at det vil utføres mer trening på NUI-ene i fremover. I tillegg ble vi informert om at det skulle om kort tid starte opp faste ukentlige møter med NUI D&V-leder der formålet var å gjennomgå utførte og planlagte treningssesjoner.

I gjennomgangen av de nye modulene observerte vi ved stikkprøver at de ikke var innretningsspesifikke krav og treningsmomenter i modulene. Det er forskjellige livbåter på henholdsvis VFN/VFS, HOD B/VfV, Hod A og Tambar. Treningsmodulene var ikke spesifikke for innretningens egen livbåt. Det var f.eks. ingen krav til kjennskap eller referanse til manual for livbåt i treningsmanualen. Det nye systemet for trening setter ikke krav eller spesifiserer hvilken innretning som treningen vil være aktuell for. Dette er styrt av operasjonelle behov. Det ble opplyst om at det kan gå opp mot et år mellom hver gang noen i SWAT/SMART besøker en innretning. Det ble opplyst om at et program «Organised Job Training» (OJT) kompensere for manglende innretningsspesifikk trening, der det er krav om 3 års repetisjonsintervaller. Da vi gjorde stikkprøver på innhold i OJT-program så var sjekklistene for OJT av generell karakter og inneholdt ikke innretningsspesifikk informasjon.

I intervjuer kom det frem at brannstasjonen under dekk ikke ble benyttet ved trening eller øvelser som skulle verifisere håndteringen av fare- og ulykkessituasjoner på helikopterdekket. Den var heller ikke klargjort for øyeblikkelig bruk. I praksis, så kan det være situasjoner der man ville benyttet denne brannstasjonen ved en hendelse på eller i nærheten av helikopterdekket på VFN. Det ble heller ikke trent med bruk av trykkluft, pga. utfordringer med logistikk ved innhenting av nye flasker/etterfylling av luft (det var ikke luftkompressor om bord).

## **Krav**

*Aktivitetsforskriften § 23 om trening og øvelser, første ledd*

### 5.1.2 Mangelfull verifikasjon av barriereelement ved gjennomføring av øvelser

#### Avvik

Det var mangelfull verifikasjon av barriereelement ved gjennomføringen av beredskapsøvelser på VFN.

#### Begrunnelse

I intervjuer og under gjennomføring av øvelse om bord ble det avdekket følgende forhold:

- Beredskapsledelsen (på mor-innretningen) deltok ikke tilstrekkelig på øvelser om bord på NUIer, noe som er nødvendig for å verifisere ytelseskrav og funksjonen til det barriereelementet som beredskapsledelsen utgjør.
- Pusteluftutstyret brukt ifm. røykdykking ble ikke benyttet under øvelser (eller trening, se avvik 5.1.1). Dette ble observert under øvelsen vi hadde om bord (DFU havari på helikopterdekk med brann). Det ble i intervjuer oppgitt at årsaken var at det ikke var luftkompressor om bord for å erstatte luft i flaskene. Det var også logistikkutfordringer med å få erstattet brukte flasker med nye. Dermed ble ikke bruken av utstyret trent på eller verifisert, f.eks. forhold som generell bruk av pustesystem, tetthet i masker og individuell luftforbruk.
- Brannstasjon under helikopterdekk ble ikke benyttet under øvelser, selv om det reelt sett og ihht. beredskapsplaner for VFN ville blitt benyttet.

#### Krav

*Styringsforskriften § 5 om barrierer, 5. ledd*

### 5.1.3 Bruk av verneutstyr i MOB-funksjonen

#### Avvik

Det var ikke stilt hensiktsmessig verneutstyr til rådighet i MOB-funksjonen, verneutstyret ga dermed ikke fullt forsvarlig vern.

#### Begrunnelse

Under MOB-øvelse ble det observert at glidelåsen på beskyttelsesdrakten ikke var trukket opp tett og dermed ville drakten blitt fylt med vann dersom deltakerne hadde falt i sjøen. Drakten som ble brukt var de personlige helikoptertransportdraktene til mannskapet. Den har glidelås opp i halsen slik at det ikke er hensiktsmessig å kombinere dette med hjelm og samband via øreklokker. Dermed ga ikke drakten, som er utformet for bruk til helikoptertransport, fullt forsvarlig vern.

#### Krav

*Forskrift om organisering, ledelse og medvirkning § 15-3 om krav til personlig verneutstyr, andre ledd*

## 5.2 Forbedringspunkt

### 5.2.1 Mulig mangelfull utnyttelse av ressurser til å utvikle prosedyrer

#### Forbedringspunkt

Det synes ikke å stilles nødvendige ressurser til rådighet for utvikling av sentrale planer som skal sikre innretningsspesifikk livbåtkompetanse og at opplæring gir kunnskaper om de krav som stilles til sikker bruk og betjening.

#### Forbedringspunkt

Det kom frem under intervjuer at «Technical Authority» (TA) for livbåter i Aker BP ikke hadde vært involvert i utviklingen av treningsmoduler og OJT som skal sikre innretningsspesifikk livbåtkompetanse. Det er usikkert om det finnes andre tilsvarende ressurser hos Aker BP som kan sikre opplæring gir kunnskaper om de krav som stilles til sikker bruk og betjening gjennom bruksanvisning.

Det var ikke samsvar i manualen for livbåten og i Aker BPs vedlikeholdssystem for hvilket trykk som innebar etterfylling av luft, dvs. henholdsvis 180 og 190 bar. Det var 185 bar på flaskene til nødluft-systemet i livbåtene.

#### Krav

*Styringsforskriften § 12 om planlegging, andre ledd.*

*Forskrift om utførelse av arbeid, bruk av arbeidsutstyr og tilhørende tekniske krav § 10-2, 1. ledd*

### 5.2.2 Brannstasjon og livbåter, som skal sikre rask og effektiv evakuering og redning, synes å ha mangler

#### Forbedringspunkt

Sikring av at nødvendige tiltak knyttet til redning og evakuering blir satt i verk så raskt som mulig ved fare- og ulykkessituasjoner synes mangelfull.

#### Begrunnelse

Det var lite lys inne i livbåten flere plasser. Det er nødvendig med tilstrekkelig lys til å lese instruksjoner og å ta på seg setebelter.

Hovedbrannstasjonen ved livbåten var utsatt for dårlig vær og spesielt vind og nedbør fra vest/nord-vest til nord-øst/øst. Dette kan være med å redusere effektiviteten av påkledning og klargjøring av røykdykkerne. Det kan også være konflikt mellom mønstring i livbåter og klargjøring av røykdykkere pga. beliggenheten såpass nærme entringsplattformen til livbåten.

**Krav**

*Aktivitetsforskriften § 77 om håndtering av fare- og ulykkesituasjoner, punkt c) og d)*

**6 Deltakere fra oss****7 Dokumenter**

Følgende dokumenter ble benyttet under planleggingen og utføringen av tilsynet:

- 2023 Valhall Flank North Helideck Verification – upcoming in May.
- Diverse tegninger over helikopterdekket VFN.
- Diverse dokumentasjon knyttet til belysning av helikopterdekket på VFN.
- Merkeplaner.
- Presentasjon oppstartsmøtet for tilsynet.
- Utdrag fra dag- og ukentlige sjekker i vedlikeholdssystemet (InField) for forskjellige typer utstyr relevant for beredskapen om bord.
- Utskrifter fra Synergisaker.
- Sikkerhetsplantegetninger («safety plot») for hvert dekk.
- Beredskapsanalysedokumenter, inkludert hovedrapport, ytelseskrav og DFUer.
- Kompetansekrav for beredskapsfunksjoner i Akre BP.
- Oversikt over gjennomført beredskapstrening 2022 + planer 2023.
- Oversikt over gjennomført beredskapsøvelser 2022 + planer for 2023.
- Dimensjoneringsanalyse for NUI.
- NUI beredskapsplan, inkludert administrativ, operativ og vedlegg.
- Beredskapsmoduler for forskjellige typer innsatslag på NUI.
- OJT for beredskapskompetanse på NUI.
- Trenings og øvelsesplan 2023 for NUI.
- PS 20 for NUI.
- TTX med ifm. bruk av Island Patriot (presentasjon av).
- Øvelsesscenario ved bruk av stimuleringsfartøy på NUI-innretning.
- Oversikt over utført OJT for et utvalg av personell på NUI (excel).
- Historikk på vedlikehold av livbåt.
- Beskrivelse av vedlikehold på livbåt, utskrift fra vedlikeholdssystemet på forskjellige systemer, i tillegg til 3., 12. og 24. månedlig vedlikeholdsrutiner på livbåt.

**Vedlegg A      Oversikt over intervjuet personell**