

# Rapport etter tilsyn

Rapport	
Rapporttittel <b>Rapport etter tilsyn med Aker BP sin oppfølging av fartøy med beredskapsfunksjoner</b>	Aktivitetsnummer 054000021
Gradering	
<input type="checkbox"/> Offentlig	<input type="checkbox"/> Begrenset
<input type="checkbox"/> Utenfor offentlighet	<input type="checkbox"/> Fortrolig
<input type="checkbox"/> Strengt fortrolig	
Involverte	
Hovedgruppe T-3	Oppgaveleder Jan Erik Jensen
Deltakere i revisjonslaget Landmøter: Sigurd R. Jacobsen Anita Oplenskedal, Anne G. Løkken og Jan Erik Jensen.	Dato 3.5.2022
Befaring Stril Mariner: Anita Oplenskedal, Aina Eltervåg (kun befaring) og Jan Erik Jensen	

## 1 Innledning

Vi førte tilsyn i form av en revisjon av Aker BP sitt system for å verifisere og følge opp fartøy med beredskapsfunksjoner, i perioden 23. - 24.11.2020. Revisjonen ble gjennomført ved hjelp av møter på land (Teams) med Aker BP første dag og Simon Møkster Shipping (Møkster) andre dag. Etter disse to møtene ble det i tillegg utført befaringer om bord på Møksters beredskapsfartøy Stril Mariner. Som følge av smitteverntiltak ble befaring ombord på Stril Mariner utsatt til og gjennomført 6.4.2022. Befaringen ombord ble gjennomført under mannskapsbytte ved ASCO Tananger Base (Asco-basen).

Tilsynet ble godt tilrettelagt av Aker BP og av Møkster ombord på Stril Mariner.

## 2 Bakgrunn

Tilsynet var en del av Petroleumstilsynet (Ptils) planlagte tilsynsaktiviteter for 2020 og er del av en tilsynsserie med Equinor, ConocoPhillips og Aker BP. Tilsynsserien var et ledd i oppfølgingen av en tidligere gjennomført sektoroppgave om områdeberedskapsressurser på norsk sokkel. Rapporten fra denne sektoroppgaven ble publisert på Ptils hjemmeside 1. juli 2020.

Møkster er leverandør av beredskapstjenester på fartøy for Aker BP, og Stril Mariner er beredskapsfartøy for området ved Ula og Tambar.

### 3 Mål

Målet med tilsynet var å verifisere hvordan operatørselskapet stiller krav til og sikrer beredskapsfunksjoner levert fra fartøy. Blant annet ville vi se på systematikken til operatør og leverandør (reder) som skal sikre en forsvarlig håndtering av fare- og ulykkessituasjoner.

### 4 Resultat

#### 4.1 Generelt

Tilsynet ble gjennomført i henhold til tilsynsvarselet datert 26.10.2020, med unntak av befaring ombord på Stril Mariner, som ble utsatt pga. smitteverntiltakene i Covid-pandemien.

Aker BP presenterte tekniske, operasjonelle og organisatoriske krav til fartøy med beredskapsfunksjoner og systemer for oppfølgingen av dette i tilsynets første dag. Dagen etter ga Møkster sine presentasjoner der de informerte om sine systemer som sikrer nødvendig oppfølging av beredskapsrelaterte tekniske, organisatoriske og operasjonelle krav.

Stril Mariner er et fartøy utstyrt for oljevern og mann-over-bord (MOB)-aksjoner, med to MOB-båter (en stor (DC) og en liten (FRC)). Det er primært FRCen som blir brukt i MOB-operasjoner, mens DC primært er tiltenkt funksjonen som slepefartøy i oljevernaksjoner. I tillegg er Stril Mariner utrustet med høykapasitet brannvannsmonitører (FIFI), redningsnett (type Dacon Rescue Scoop), to radarer (S-band og X-band) og optisk/infrarødt søkekamera (brukt i både oljevern og i søk etter personell/gjenstander på sjøen). Det var et mannskap på 14 personer om bord, inkludert to lærlinger under befaringsen.

Det ble ikke identifisert avvik i dette tilsynet. Det ble observert to forbedringspunkter, ett knyttet til samspill mellom reder og operatør under beredskapstrening og -øvelser, og ett knyttet til oppfølging av forsyningsfartøy med beredskapsfunksjoner.

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

## 5.1 Avvik

Det ble ikke observert avvik under tilsynet.

## 5.2 Forbedringspunkt

### 5.2.1 Mangler i styrende dokumentasjon som sikrer samspill og effektiv kommunikasjon mellom fartøy og innretning

#### Forbedringspunkt

Det synes å være et forbedringspotensial i tilretteleggingen for samspillet mellom fartøy med beredskapsfunksjoner og innretningene til havs.

#### Begrunnelse

I gjennomgang av styrende dokumenter og samtaler ble det observert at det ikke var beskrevet eller praktisert en systematisk tilnærming som sikret samspill mellom fartøyene og innretningene. Samspill i denne sammenheng innebærer kommunikasjon ved løfteoperasjoner av mann-over-bord (MOB) båt, trafikkovervåking ved utfall av radar på innretningene, kommunikasjon ved avskjæring av fartøy på kollisjonskurs, oljevern og andre oppgaver/faktorer som er av betydning for håndtering av de ulike innretningenes behov for støtte i håndteringen av fare- og ulykkessituasjoner.

Under befaringen om bord ble det sett på kommunikasjon, som er en viktig del i ovennevnte samspill. Det var uklart for oss i hvilken grad radiokommunikasjon ble utført som ved reelle hendelser. I samtaler under befaringen ble vi informert om at det ble brukt UHF i forbindelse med MOB-trening og øvelser (begrenset rekkevidde og behov for forhåndsinnstilling i kommunikasjon med Tetra-radio), mens VHF kanal 1 blir brukt i reelle hendelser.

Vi ble også informert om at radiokommunikasjon var vanskelig mot innretningene som benyttet Tetra-radioer. Kommunikasjonen med innretningene som har Tetra foregikk dermed via VHF (f.eks. samarbeid mellom «falkøye» på innretning og MOB-båt). Etter vår erfaring så er det mulig å etablere en kanal på Tetra til analog UHF, men det vil være en forsinkelse i overføringen i slike tilfeller.

#### Krav

*Styringsforskriften § 13 om arbeidsprosesser, 2. ledd.*

## 5.2.2 Oppfølging av beredskapsfunksjoner på forsyningsfartøy

### Forbedringspunkt

Det var mangelfull oppfølging av beredskapsfunksjonen på forsyningsfartøy, som tidvis også fungerer som beredskapsfartøy.

### Begrunnelse

I gjennomgang av styrende dokumenter ble det observert at det var forskjell i operatørens oppfølging av fartøy med beredskapsfunksjoner. Forsyningsfartøyene i Aker BP er alle sertifisert som beredskapsfartøy og vil i perioder være stedfortredere for Stril Mariner under landligge (f.eks. mannskapsbytte, klasse aktiviteter, verkstedopphold). Det er mindre oppfølging og verifikasjoner fra Aker BP når det gjelder å sikre beredskapsfunksjoner på forsyningsfartøy.

### Krav

*Rammeforskriften § 18 om kvalifisering og oppfølging av andre deltakere, 1. ledd, andre setning.*

*Styringsforskriften § 21 om oppfølging, 1. og 2. ledd.*

## 6 Andre kommentarer

I kapittel 5.1 i Aker BP dokumentet «Instructions to Master» står det et avsnitt som omhandler plattformsjefens ansvar når beredskapsfartøy befinner seg innenfor sikkerhetssonen i beredskapssituasjoner. Det fremstår som uklart hvilken suverenitet kapteinen da har.

## 7 Deltakere fra oss

Jan Erik Jensen	fagområde logistikk og beredskap	(oppgaveleder)
Anita Oplenskedal	fagområde logistikk og beredskap	
Anne Gro Løkken	fagområde logistikk og beredskap	(kun landmøter)
Sigurd R. Jacobsen	fagområde logistikk og beredskap	(kun landmøter)
Aina Eltervåg	fagområde logistikk og beredskap	(kun befarings ombord)

## 8 Dokumenter

Følgende dokumenter ble benyttet under planleggingen og utføringen av tilsynet:

- 55-04-01 – Plan and Execute Marine Vetting and Assurance
- Fartøyressurser Aker BP
- Instructions to Master
- LE2018-045 Områdeberedskap for Alvheim, Skarv, Ivar Aasen, Ula og Valhall
- Minimum Technical and Operational Requirements for Offshore Service Vessels
- Møkster organisasjonskart

- Organisasjonskart for operatør for oppfølging av fartøy med beredskapsfunksjoner
- Stril Mariner (C-01216) – Art. 53 – Scope of Work – ERRV Service Employment
- Weekly exercise plan
- Drill matrix stand-by mode
- Utvalg av DFUer med betydning for beredskapsfartøy

## **Vedlegg A      Oversikt over personell som deltok hos operatør og reder**