

**Equinor spesifikke retningslinjer.
Tillegg til GOMO og Operasjonsmanual for Offshore
service fartøy Norsk sokkel**

Tittel:		
Equinor spesifikke retningslinjer. Tillegg til GOMO og Operasjonsmanual for Offshore service fartøy Norsk sokkel		
Dokumentnr.:	Kontrakt:	Prosjekt:

Gradering: Open	Distribusjon: Kan distribueres fritt
Utløpsdato: 2020.12.31	Status Final

Utgivelsesdato: 2019.03.26	Rev. nr.: 12	Eksempel nr.:
--------------------------------------	------------------------	---------------

Forfatter(e)/Kilde(r): Marine	
Omhandler (fagområde/emneord): Equinor spesifikke retningslinjer. Tillegg til GOMO og Operasjonsmanual for Offshore service fartøy Norsk sokkel	
Merknader:	
Trer i kraft: 2019.03.26	Oppdatering: 2019.03.26
Ansvarlig for utgivelse: Marin	Myndighet til å godkjenne fravik: Marin

Fagansvarlig (organisasjonsenhet): JOS LE MOP	Fagansvarlig (navn): Trond Solbakken	Dato/Signatur:
Utarbeidet (organisasjonsenhet): JOS LE MOP	Utarbeidet (navn): Marin	Dato/Signatur:
Anbefalt (organisasjonsenhet): JOS LE MOP	Anbefalt (navn): Ole Steinar Anderssen	Dato/Signatur:
Godkjent (organisasjonsenhet): JOS LE MOP	Godkjent (navn): Morten Sundt	Dato/Signatur:

Contents

1	Generelt	4
1.1.1	Formål.....	4
1.1.2	Gyldighet.....	4
1.1.3	Kapteinens ansvar	4
1.1.4	Besetningskvalifikasjoner.....	5
1.2	Logistikk og beredskap Operasjonssenter (LE OPC)	5
1.3	Operasjon ved innretningene	5
1.4	Personelloverføring med MOB-båt i åpen sjø.....	6
1.5	Mannskapsskifte ved kai.....	6
2	HMS.....	7
3	Feltinformasjon og spesielle rutiner på sokkelen	7
3.1.1	Faste innretninger (Vedlegg)	7
3.1.2	Flyttbare innretninger (Vedlegg)	7
3.1.3	Spesielle Forhold	7
3.1.4	Kommunikasjon	9
3.1.5	Baseinformasjon	9
3.1.6	Spesiell aktsomhet ved frakt av skadelige produkter i bulk.	10
3.1.7	Bunkring og transport av diesellolje.....	10
3.1.8	Transport av ferskvann til offshore installasjoner.....	11
3.1.9	Tankvask.....	12
3.1.10	Paperless - overføring av skipningsdokumentasjon	12
4	Beredskapstjeneste	12
4.1.1	Beredskap, eget fartøy.....	13
5	Varsling og rapportering	13
5.1.1	HMS varsling.....	13
5.1.2	HMS rapportering.....	13
5.1.3	Driftsavvik	14
5.1.4	Daglige Operasjoner – Fartøylogg – levering / tilbakelevering	14
6	Ankerhåndtering og riggflytt operasjoner	14
7	IMR og Survey operasjoner	15
8	Walk to Work - W2W.....	16
9	Transport av personell med fartøy og FROG	16
10	Revisjon, Avviksbehandling og Oppfølging.....	167
10.1.1	Revisjon	177
10.1.2	Avviksbehandling	177
10.1.3	Logg.....	177

1 Generelt

1.1.1 Formål

Formålet med dette tillegget er å gi besetningen på offshore service fartøyer som opererer for Equinor, informasjon knyttet til de funksjoner fartøyene skal utføre. Tillegget må ses i sammenheng med GOMO og Operasjonsmanual for Offshore service fartøy Norsk sokkel.

En skisse som viser hvordan dette skal leses og forstås vises i Operasjonsmanual for Offshore service fartøy Norsk sokkelen kapittel 1

1.1.2 Gyldighet

Dette tillegget til Operasjonsmanual for Offshore service fartøy Norsk sokkel er gjeldende for ankerhåndterings-, beredskaps-, vakt- og forsyningsfartøy som opererer for JOS LE MOP (Marin) på norsk sokkel.

Det er også gyldig for andre fartøy som opererer for Equinor etter nærmere anvisning fra oppdragsgiver eller Equinor representant om bord i fartøyet. For IMR- og Surveyfartøy er dette nærmere beskrevet under kapittel 8.

Gyldige versjon av dokumentet vil alltid ligge på: <http://operasjonsmanual.norog.no/>

Forbedringsforslag og kommentarer til disse selskapsspesifikke tilleggene rettes til ruhmo@equinor.com mrk. "Equinor spesifikke retningslinjer"

1.1.3 Kapteinens ansvar

Intet i disse retningslinjene begrenser det ansvar som kapteinen er pålagt i henhold til nasjonale og/eller internasjonale lover, forskrifter og konvensjoner.

Kapteinen på offshore service fartøy i tjeneste for Equinor har følgende ansvarsområder:

- Påse at fartøy følger de rutiner som beskrevet i:
 - GOMO,
 - Norsok R-003
 - Operasjonsmanual for Offshore service fartøy Norsk sokkel
 - Fartøyets kontrakt med Equinor og/eller service leverandør
 - Dette spesifikke tillegget
 - Informasjon som mottas fra Equinor i kontraktperioden.
- Påse at fartøy følger de krav og metoder som er beskrevet for ansvarlig fartøy ref Equinors styringssystem ARIS
- Følge seilingsordre fra LE OPC. IMR- og Surveyfartøy skal føle seilingsordre fra Equinor representant om bord.
- Påse at fartøyet seiler med "miljøfart" dersom de ikke har fått annen instruks

- Være proaktiv og fortløpende vurdere avvik fra seilingsordren.
- Påse at alkohol eller andre rusmidler ikke nyttes av mannskapet i kontraktperioden
- Påse at kvalifikasjoner på mannskap ombord er i tråd med myndighetskrav, bransjeretningslinjer, samt fartøyets spesifikke kontrakt
- Påse at alle 3. parts kostnader som Equinor skal betale i henhold til kontrakt, betales av rederi for viderefakturering dersom ikke annet er særlig avtalt.
- Innen fartøy seiler ifra base/kai skal fartøy sende oppdatert POB liste til POB@equinor.com som inneholder alt ekstra personell ombord. (Ekstra personell er alt utover skipets faste mannskap) Ved endringer i POB, eller når ekstrapersonell går i land sendes ny status.
- Dersom kaptein er i tvil om de har fått tilstrekkelig informasjon om oppdraget de skal utføre, skal LE OPC, eventuelt Equinor representant om bord informeres.

1.1.4 **Besetningskvalifikasjoner**

Ankerhåndterings-, beredskaps-, vakt- og forsyningsfartøy som opererer for JOS LE MOP skal i forkant av(3-4 dager) hvert mannskapsskifte sende inn besetningskvalifikasjoner på påtroppende mannskap til sjotran@equinor.com

Dersom det oppstår en avvikssituasjon på kompetansekrav, må rederiet beskrive hvilke kompenserende og/eller korrektiv tiltak som vil bli gjennomført. Rederiet skal foreta eventuell avviksbehandling.

Equinor skal ha kjennskap til hvordan rederiene behandler slike forhold og kan i enkelttilfeller be rederiene vurdere ytterligere tiltak etter vurdering i hvert enkelt tilfelle

1.2 **Logistikk og beredskap Operasjonssenter (LE OPC) – Equinor Marin**

Operasjonssenter har ansvar og myndighet for å ivareta 24/7 operasjonell ressurskoordinering og optimalisering for fartøys- og helikopteroperasjoner på vegne av LE.

OPC Overvåking og beredskap har ansvar og myndighet for hav- og miljøovervåking, samt ansvar for ressurskoordinering av områdeberedskapsfartøy.

OPC Fartøy og forsyning har ansvar og myndighet for ressurskoordinering og optimalisering av LE sin fartøyportefølje, koordinering av ekstra oppdrag forsyning og avviksbehandling på fartøyplaner.

OPC Overvåking og beredskap og Fartøy og forsyning er "Single Point of Contact" for fartøy i havet. Sentralen er bemannet 24 timer i døgnet. Kontaktdetaljer er beskrevet i vedlegg D-01.

OPC Fartøy og forsyning formidler tilganger til portaler som VTMISS og fartøylogg på web.
For å få tilgang til til værportal kontakt: offshore@stormgeo.com

1.3 **Operasjon ved innretningene**

Fartøy på vei til offshore installasjoner skal ikke bruke disse som "way-point" eller styre kurser som skjærer sikkerhetssoner før de er klarert av LE OPC (Equinor Marin)

Fartøy skal ikke entre sikkerhetssonen før sjekklister for entring er gjennomgått.

Vakthavende navigatør skal gjøre seg kjent med aktsomhet og forbudssoner til alle innretninger før entring av sikkerhetssone. Spesiell aktsomhet må vises til forankringssystem for flyttbare innretninger.

Fartøyet skal ikke entre sikkerhetssonen før innretningens Sentralt Kontrollrom (SKR) har gitt tillatelse. Ved entring av sonen skal fartøyet seile med sikker styrefart (3-4 knop avhengig av fartøyets fremdriftsløsning) til en posisjon hvor DP etableres. Ved denne manøveren, skal fartøyet seile med optimal heading og minst mulig risiko for å eksponere innretningen med drift-on og drive-on risiko. Innretningens datacard skal benyttes som underlag for operasjon.

Fartøyet skal på forespørsel fra innretning oppgi fartøyets aktuelle deplasement ved entring av sonen.

Spesielle tilfeller:

Dersom det oppstår behov som gjør det påkrevd å gjennomføre operasjoner, kan det gjøres unntak med hensyn til minimumsavstand. Dette forutsetter at det gjøres en kvalifisert sikker jobb analyse. Plattformsjef skal sende en skriftlig begrunnelse for avviket til fartøyets kaptein. Sammen skal plattformsjef og kaptein gjennomgå en Sjekkliste for avviksbehandling, sikker avstand operasjon ved innretninger (vedlegg C, C-06 Sjekkliste avvik fra minste krav til avstand) og være enige om at den planlagte operasjon kan gjennomføres.

1.4 Personelloverføring med MOB-båt i åpen sjø

Transport av personell mellom fartøyer i åpen sjø med MOB-båt medfører risiko for personell som ikke har trent på slike operasjoner. Med unntak av mannskapsskifte på beredskapsfartøy der overføring med MOB båt er en planlagt del av besetningens øvingsaktivitet, skal personelloverføring med mob båt i åpen sjø derfor begrenses.

Kriterier for dette og fremgangsmøte for å søke er nærmere beskrevet i vedlegg D-05.

Ved overføring mellom fartøy med egne Equinor representanter vil representantene kunne gi Selskapets godkjenning. Se kapittel 8 for detaljer.

1.5 Mannskapsskifte ved kai

Mannskapsskifte skal så langt det lar seg gjøre gjennomføres i henhold til turnusplan. Eventuelt servicearbeid som kan utsette normalt avgangstidspunkt skal alltid avklares på forhånd. Med normalt avgangstidspunkt regnes kl 1600.

For fartøy med egen Equinor representant om bord avklares dette av Equinor representanten.

2 HMS

Rederi og fartøyledeelsen plikter å planlegge, utføre og følge opp alle prosesser knyttet til leveransene slik at sikkerhet og effektivitet blir ivaretatt på en tilfredsstillende måte. Det er kapteinens ansvar å sørge for at ingen av besetningen deltar i operasjoner for Equinor uten at de er kjent med hvordan oppgavene skal utføres, inkludert fare- og risikomomenter.

Alle Offshore service fartøy på oppdrag for Equinor og som befinner seg i nærheten av traseer for rørledninger som fører olje eller gass er pålagt rapportering til LE OPC, eventuelt Equinor Representant ombord dersom de observerer olje eller gass som sannsynlig kan komme fra en lekkasje på rørledningsnett.

HMS rapportering og varsling for ankerhåndterings-, beredskaps-, vakt- og forsyningsfartøy som opererer for JOS LE MOP (Marin) er nærmere beskrevet i kapittel 6

IMR- og Surveyfartøy skal ved jobbutførelse følge nærmere anvisninger fra Equinor representant om bord.

3 Feltinformasjon og spesielle rutiner på sokkelen

3.1.1 Faste innretninger (Vedlegg)

Spesifikke datakart fra de faste innretningene ligger som egne vedlegg. (A-1)

3.1.2 Flyttbare innretninger (Vedlegg)

Spesifikke datakart fra de flyttbare innretningene ligger som egne vedlegg. (A-2)

3.1.3 Spesielle Forhold – Kommer etter hvert på egne «datacard»

Her beskrives forhold som en må være spesielt oppmerksom på. For generell info og datakart henvises det til de innretningsspesifikke vedleggene under forgående punkt.

Foruten av det som er beskrevet nedenfor kreves det spesiell aktsomhet av alle fartøy ved manøvrering i nærheten av **Lastesystem for bøyelastere**. (Se vedlegg A-8)

Troll A:

Det er periodevis sterk havstrøm i området ved Troll A. Det er derfor påkrevd med ekstra oppmerksomhet mot dette forholdet, spesielt ved laste/losseoperasjoner langs plattform. Strømmen varierer med de meteorologiske og oseanografiske forholdene i Nordsjøen for øvrig, men setter som regel i nordøstlig retning. Kombinert med vind kan dette i perioder redusere manøvreringsmulighetene langs plattformen mer enn på andre felt. Operasjon på syd-siden med sydlig vind kombinert med strøm er derfor svært ugunstig.

Gullfaks:

På Gullfaks er det installert følsomme detektorer som kan påvirkes av sveiseglimt. Sveising på dekk o.l. må derfor ikke finne sted på fartøyer innenfor en radius av 1000 m (ett tusen meter) fra ovenfor nevnte plattformer.

Snorre A:

Komplisert bevegelsesmønster: Snorre A er en installasjon bygget på strekkstagprinsippet. Plattformen er derfor hele tiden i bevegelse. Det er viktig at fartøyer som skal betjene Snorre A er kjent med at det er ingen kjent symmetri i plattformens bevegelsesmønster, det er ingen klar sammenheng mellom plattformens bevegelser og vær/sjøtilstand.

Forbudtsoner: På øst- og vestsiden av Snorre A er det opprettet droppsoner for fritt fall livbåter på hhv 200 og 250 meter. Fartøy skal ikke gå inn i disse sonene uten å ha klarert med plattformen. Også ved forflytning fra nord til syd og fra syd til nord skal fartøyet holde seg utenfor

Snorre B:

Ubeskyttede stigerør på østsiden.

Kraftkabel mot Snorre A på vestsiden.

Østsiden av Snorre B er forbudt sone for fartøy. Dette gjelder innenfor en sektor fra 060 til 120 grader og 250 m ut fra plattformen. Av sikkerhetsmessige grunner må all lasting og lossing foregå på nord- eller sydsiden av plattformen. Forflytning nord/sør - sør/nord skal foregå på le side av plattformen, utenfor forbudssone og i god avstand til kraftkabel. Fartøy skal ikke vente på østsiden eller på lo side av plattformen.

Heidrun:

Lastebøye type STL med posisjon N 65° 20.70' og E 007° 18.475'.

Undervannsbøye DSL 1 (retn. 107°) og DSL 2 (retn. 050°) 1,7 nautisk mil fra Heidrun TLP.

Plattformen beveger seg i et 8-tallsmønster, og krever derfor at ekstra aktsomhet utvises når fartøy skal utføre operasjoner ved plattformen.

Sikkerhetssonen rundt Heidrun er 550 meter og 580 meter rundt lastebøyene DSL 1 og 2, mot normalt 500 meter.

Njord

Ingen fartøy skal befinne seg innenfor sikkerhetssonen i en sektor mellom NØ og SØ uten spesiell klarering. Forsyningsfartøy og andre fartøy dedikert til Njord A skal vente på le side av innretningen

Visund

Visund har forbudssoner vestenfor og østenfor (045 grader til 135 grader). Disse strekker seg til utkanten av sikkerhetssonen. Se datakart i vedlegg A-1.29 for nærmere beskrivelse

Oseberg Øst/ Sør og Kvitebjørn

Planlagte fartøysanløp til Oseberg Øst/Sør (OSØ/OSS) og Kvitebjørn skal kun inkludere fartøy som har en høyde på under 21 meter. Målet er fra vannlinje og opp til fast struktur. Dette gjelder fartøy for regulær rutetrafikk samt ekstrasfartøy (lager). Andre fartøysanløp med fartøy over 21 meter kan unntaksvis tillates. Anløpet skal da behandles enkeltvis.

Klarering for entring av sikkerhetssone skal alltid foretas av SKR. Dette innebærer også formål/operasjon basert på værforhold, korrekt seilas til avtalt posisjon og heading av fartøyet i sonen.

3.1.4 **Kommunikasjon**

Som vedlegg ligger innretningsspesifikk kontaktinfo, samt UHF skipsfrekvensplan. UHF skipsfrekvensplanen revideres ved behov hver 6. måned. Se vedlegg (D-02),(D-07.01) og (D-07.02) Krav til kommunikasjon ved samhandling med innretning i en løfteoperasjon er beskrevet i Norsok R-003Forsyningstjeneste og mobilisering av utstyr ved baser.

Det er idag også noen installasjoner som har fått egne Tetra radioer(digitale).

3.1.5 **Baseinformasjon**

Fartøyspersonell skal følge de etablerte sikkerhetsrutiner som gjelder for de ulike basene de anløper. De forskjellige basene er alle ISPS sertifiserte. Alle fartøy plikter å sette seg inn i og følge de rutiner som gjelder for anløp ved de ulike basene.

Kontaktdetaljer og generell informasjon ved de forskjellige forsyningsbasene som Equinor benytter ligger som egne vedlegg til dette dokumentet. Dette omfatter følgende baser:

- Dusavik (Vedlegg B-01)
- CCB Ågotnes (Vedlegg B-02)
- Equinor Base Mongstad (Vedlegg B-03)
- Fjordbase Florø (Vedlegg B-04)
- Vestbase Kristiansund (Vedlegg B-05)
- Forsyningsbase Sandnessjøen (Vedlegg B-06)
- Polarbase Hammerfest (Vedlegg B-07)

En samlet oversikt over vakttelefonnummer ved de ulike Equinor Forsyningsbasene ligger i vedlegg B-08.

Basespesifikk info utover det som er beskrevet i disse vedleggene fås direkte i forbindelse med anløp eller operasjoner ved de ulike Equinor Forsyningsbasene. Dette kan være, men er ikke begrenset til følgende:

- Sted og tid for lastemøter
- Rutiner for vannfylling og prøvetaking
- UHF frekvensoversikt på baseområdet
- Begrensninger i å utføre varmt arbeid på fartøy
- Utvidet kontaktinfo
- Begrensning i å utføre nedvask av fartøy

Rutiner vedrørende fortøyning ved Equinor Forsyningsbasene er nærmere beskrevet i vedlegg B-09.

Rutiner for lasteoperasjoner er beskrevet i GOMO og Operasjonsmanual for Offshore service fartøy Norsk sokkel kapittel 6.

Under lasteoperasjoner ved Equinor Forsyningsbase skal lasteoffiser som er utpekt til å overvåke lasting være på radiosamband med de som utfører lasting, dvs. kranfører og anhuker.

Andre havner utover Equinors Forsyningsbaser er ikke beskrevet i disse retningslinjene.

3.1.6 **Spesiell aktsomhet ved frakt av skadelige produkter i bulk.**

Ved frakting av skadelige produkter i bulk, inkludert våt returbulk fra innretningene presiseres med dette at de rutiner som er beskrevet i GOMO skal følges. For å minimere risikoen for H₂S utvikling skal ikke våt returbulk lastes på tanker som inneholder annen væske fra før.

Dokumentasjon:

Ved retur av **forurenset** våt returbulk skal GOMO skjema 10-F brukes.

For fastsatt **ikke** forurenset våt returbulk skal dokumentasjon/bekreftelse utstedes ifra innretning hvor det bekreftes og dokumenteres at produktet ikke er kontaminert/forurenset. Det må bekreftes at varen ikke inneholder H₂S, lavt flammepunkt (<60°C) eller har forhøyde LEL verdier.

Gomo 10-F skal brukes på **all** våt returbulk.

Mottak ved base skal være klarert av avsender før lasting offshore blir igangsatt.

3.1.7 **Bunkring og transport av dieselolje**

"Ved bunkring av diesel for Equinors regning skal Equinors rammeavtaler benyttes.

Bestilling av diesel skal alltid rettes mot Equinor Forsyningsbase. For rett avgiftsbelastning skal alltid neste destinasjon opplyses om på leveringseddell.

Dersom neste destinasjon ikke er en Equinor offshore installasjon (plattform eller rigg) skal faktura for bunkringen sendes eget rederi."

Fartøy skal registrere "density" i henhold til "Bunker Delivery Note" (bunkringsseddell) v/ 15°C, avrundet opp til 3 desimaler i "fartøylogg" ved bunkring og levering av diesel.

Bunkring av Urea skal føres med tidspunkt og kvantum i "fartøylogg/elektronisk logg"

Bruk av UREA for (spotfartøy) avregnes mot beholdning ved "levering / tilbakelevering"

Alle ledd som håndterer oljeprodukter må ha rutiner implementert som ivaretar produktkvaliteten.

Forsyningsfartøy har ansvar for dieselolje fra bunkring ved kai til levering til installasjon. For å ivareta kravene til kvalitet skal fartøy ha etablert og implementert en "Kvalitetsplan for diesel" som beskriver hvordan fartøy skal ivareta og dokumentere kvalitetskravene.

Utforming og arrangement for lagertanker for dieselolje medfører ofte at

- Effektiv drenering av vann fra tanker er vanskelig, og årsaken til mikrobiologisk vekst kan derfor ikke fjernes.
- Prøvetaking blir tilfeldig og upålitelig, og den prøven som blir tatt blir ikke representativ.

Dette medfører at gode rutiner er avgjørende for å ha kontroll på mikrobiologisk vekst i diesel. Slike rutiner skal derfor være etablert og implementert for å sikre og dokumentere kvaliteten i transportleddet som fartøy utgjør.

Fartøyets kvalitetsplan skal minimum beskrive krav til følgende:

Kvalitetsmål

Mål som skal nås i forbindelse med transport av diesel.

Driftsrutiner

Rutiner ved bunkring og levering. - Drenering av vann fra lagertanker. - Rullering av diesel, eller sirkulering av diesel for å unngå "gammel" diesel på noen dieseltanker. - Rutiner for hvor hyppig tanker skal inspiseres/reingjøres.

Prøvetaking av dieselolje

Alle prøver skal tas på ren og tørr emballasje egnet til formålet. Ved bunkring skal det tas en representativ prøve fra lasteledningen. Prøveflasken skal oppbevares om bord i hht. krav fra IMO.

Etter lasting skal det tas prøve fra båtens tanker som skal undersøkes visuelt.

Månedlige prøver: For tanker som benyttes til levering av dieselolje til installasjoner skal det tas prøver av tankenes bunnbeholdninger for test av mikrober en gang pr. mnd. Til disse testene anbefales testkit av typen Microb Monitor2. Prøvene skal undersøkes visuelt.

Loggføring og dokumentasjon

Alle data i forbindelse med produktkontrollen skal loggføres. - Dato for mengde bunkret/levert (inkl. transfer) mellom tanker. - Dato for prøvetaking og resultat av kontroll fra hver prøve.

Annet

Tilsetning av Biosider til dieselolje som skal leveres til installasjoner er ikke tillatt. Tilsetning av Biosid medfører at kvalitetsgarantien som diesel leverandøren gir for sine produkter ikke lenger er gyldig.

Når dieselolje leveres til offshore installasjoner skal levert mengde måles. Det er måler på fartøy som blir benyttet som grunnlag for levert mengde. Dokumentasjon på at målesystemet er kalibrert og vedlikeholdt må være tilgjengelig i fartøyets vedlikeholdsystem.

Se vedlegg D-08.01 til D-08.04 for mer informasjon og rutiner vedrørende diesel.

3.1.8 Transport av ferskvann til offshore installasjoner

Det er fartøy sitt ansvar å ha etablert og implementert rutiner og barrierer som sikrer at kvaliteten på drikkevannet som skal leveres til offshore installasjoner ikke forringes på forsyningsfartøyet, fra bunkring ved kai til levering installasjon.

For pool fartøyer som leverer drikkevann til innretningene så skal disse ha kontrollert tankene hver måned. Det betyr at disse fartøyene må ta prøver av vann og sende disse inn til laboratoriet for undersøkelse månedlig. Resultatene fra prøvene sendes til terminalkontor på aktuell base de seiler for, i tillegg til at å arkivere de om bord. Basene legger resultatene på en teamsite hvor innretningene kan gå inn og sjekke resultatene.

For fartøyer som trer inn i regulær pool trafikk for kortere og lengre periode, må etter nærmere avtale, etablere denne ordningen før den kan levere drikkevann til våre innretninger.

Ellers henvises det til generelle krav som er beskrevet i Operasjonsmanual for Offshore service fartøy Norsk sokkel.

3.1.9 Tankvask

Intern tankvask med eget system på lastetanker

Equinor ønsker å minimere bruken av ekstern tankvask for å redusere eksponering samt redusere kostnader. Når fartøy skal laste våt bulk skal de avklare med base/OPC om de skal flushe tanken etter at den er losset. Fartøy skal etter lossing ha rutiner om å flushe ned tank som er losset. Er det flere tanker med samme produkt skal vaskevann samles på en tank, eventuelt på slop tank. Levering av vaskevann generert ved tankspyling avklares med Equinor Forsyningsbase.

Ekstern tankvask/offhire vask.

Når det blir bestemt at fartøy skal ta offhire vask, må fartøy alltid spyle/vaske liner til tankene i forkant av eksterntankvask, samt pumpe alle restene over på en tank(når det er kompatibelt), samt drenere linene. Det er viktig at det brukes minst mulig vann til å flushe. Når fartøy ligger til kai må tanker/ luker etc åpnes for å starte utlufting ved første mulighet.

Ved tankrengjøring med eksternt firma er kapteinen ansvarlig for at operasjonen blir gjennomført på en sikker måte, Ref GOMO, 10.14. Fartøyets sikkerhetsstyringssystem skal benyttes ved arbeidstillatelser.

Rengjøring av interne tanker

Rengjøring av diesel og vanntanker arrangeres av fartøy.

Fartøy skal ha en logg over intern tankvask. Loggen skal som ett minimum inneholde tank nr, hvor lang tid automastisk tankspyling er brukt, hvordan resultatet ble, samt hvor mye vaskevann som ble produsert.

3.1.10 Paperless - overføring av skipningsdokumentasjon

Equinor har elektronisk overføring av skipningsdokumenter ifra forsyningsbase til fartøy og ifra innretning til fartøy. Fartøy vil få skipningsdokumenter via email innen en starter lasting.

Andre dokumenter som Multimodalt skjema for farlig gods, Analyseskjema for Slop, etc. skal knyttes opp som vedlegg i e-post. Farlig avfall skal sendes med papir versjon til fartøy, ref gjelder nasjonale regler.

Det vil være innretninger som ikke bruker «paperless» fullt ut ennå, og de vil bruke manifest på den manuelle måten.

4 Beredskapstjeneste

Equinor skal sørge for at fartøyet har ombord relevante beredskapsplaner for den tjeneste de skal utføre. Kapteinen plikter å sette seg og fartøymannskap inn i disse.

Fartøy som blir brukt til tankbåtoppkopling og nødslep beredskap skal ha ombord og være kjent med spesifikke rutiner tilknyttet dette. Spesifikke prosedyrer for tankbåtoppkobling ligger under vedlegg D-09

Fartøy med beredskapsklasse skal systematisk trene og gjennomføre øvelser knyttet til beredskapsfunksjon. Dette skal rapporteres som beskrevet på vedlagt skjema (C-03) til sjotran@equinor.com per skift.

Alle fartøy skal informere berørt(e) innretning(er) om tidspunkt for overtakelse av beredskapstjenesten. Kontaktinfo (VHF og Telefon) for de ulike innretningene er beskrevet i vedlegg D-02. I tillegg informeres LE OPC om avgang / ankomstidspunkt.

4.1.1 Beredskap, eget fartøy

Alle offshore service fartøy i tjeneste for Equinor på norsk sokkel skal alltid varsle direkte til HRS ved en beredskapssituasjon på eget fartøy. Plattformsjef varsles umiddelbart dersom beredskapssituasjonen representerer en risiko for innretningen.

Fartøyet skal ivareta beredskap med egne kompetente ressurser (1. linje). Reder er ansvarlig for 2. linje og 3. linje beredskap, dvs organisasjon på land, ekstraressurser utover HRS sitt bidrag, personalomsorg, mediakontakt etc. Reder skal selv ivareta personalomsorg for egne og kontraktørs ansatte om bord.

5 Varsling og rapportering

Rapporteringsrutiner i dette kapitlet gjelder ikke for IMR- og Surveyfartøy. Disse skal følge nærmere anvisninger fra Equinor representant om bord. Se kapittel 8 "IMR og Survey operasjoner" for nærmere beskrivelse.

Ankerhåndterings-, beredskaps-, vakt- og forsyningsfartøy er pålagt å rapportere sine bevegelser i henhold til Equinor rapporteringsrutiner. Nedenfor vises en generell beskrivelse. En detaljert oversikt finnes i vedlegg C-07.

5.1.1 HMS varsling

Ved varslingspliktige uønskede hendelser så som personskader, tilløp til personskader, alvorlige HMS-hendelser, utslipp og hendelser med alvorlig potensial, skal varsling skje umiddelbart til LE OPC på tlf nr 55 14 20 90 eller VHF-kanal for aktuelt felt. Dersom hendelsen representerer en risiko for installasjonen, skal plattformsjef informeres om hendelsen omgående.

5.1.2 HMS rapportering

Alle hendelser, reelle så vel som tilløp, relatert til Helse, Miljø, Sikkerhet og Kvalitetsavvik som skjer ombord i ankerhåndterings-, beredskaps-, vakt- og forsyningsfartøy under utøvelse av tjeneste for Equinor skal rapporteres så raskt som mulig til ruhmo@equinor.com. Alle rapporter som sendes inn skal inneholde korrigerende aksjoner med tidsfrister.

Rederiene/fartøyene kan benytte egne RUH-skjema.

Innrapporterte HMS avvik vil bli lagt over i Equinors eget rapporteringssystem, SYNERGI. Fartøy/ Rederi skal rapportere om at tiltak er lukket innen angitt frist, eventuelt be om utsatt frist som inkluderer begrunnelse.

Ved rapportering av tilløp, hendelser og avvik innenfor sikkerhetssonen, skal innretning alltid informeres muntlig om at RUH rapport vil bli sendt i etterkant.

5.1.3 Driftsavvik

Driftsavvik som påvirker fartøyets operative evne skal straks rapporteres til LE OPC. Dersom driftsavviket skjer innenfor sikkerhetssonen til en installasjon, skal fartøy straks sette i verk tiltak for å avslutte operasjonen og forlate sikkerhetssonen. Plattformsjef varsles omgående, med informasjon om hvilke konsekvenser avviket medfører. Rutiner for dette er nærmere beskrevet i tabell i vedlegg C-07.

5.1.4 Daglige Operasjoner – Fartøylogg – levering / tilbakelevering

Ankerhåndterings-, beredskaps-, vakt- og forsyningsfartøy skal rapportere om daglige bevegelser som vist i vedlegg C-07.

Brukerdokumentasjon til fartøylogg i VTMS på web vises i vedlegg C-02 og tilgang blir gitt av Equinor Marin (OPC).

Ved differanse i kvantum i forbindelse med lasting/lossing av bulk skal dette anmerkes i fartøylogg.

Når fartøyet går på/av kontrakt, eventuelt tilbakeleveres til rederi for reparasjon eller andre forhold skal oversikt over beholdninger sendes til Equinor. Eksempel i vedlegg C-04 beskriver hva som skal inkluderes i slik "statement".

Dokumentasjon på fuel-beholdning ved levering / tilbakelevering skal legges ved. Godkjent dokumentasjon er print-screen av fuelpeile system på overføring/tilbakeleveringstidspunkt. Print screen skal inneholde dato og tidspunkt.

6 Ankerhåndtering og riggflytt operasjoner

Ankerhåndtering og riggflytt operasjoner planlegges og utføres i henhold til "GOMO kap 11

I forkant av en riggflytt operasjon skal det utføres en brief av fartøy som vil være involvert i operasjonen.

Etter utført brief og mobilisering av utstyr, skal fartøyene kalles ut til feltet av LE OPC. Ved ankomst på feltet skal sjekklister etter utført brief, rapport etter utført Sikker Jobb Analyse, stabilitetsberegninger og skiftplan for fartøyet sendes til Equinor Marine Rep. på riggen. Mail adresser skal være oppgitt i Riggflyttplanen/Scope of Work (SoW).

Equinor Marine Representant vil være kontaktperson på riggen i forhold til disponering av fartøyet og generell informasjon vedr. operasjonen. Forhold som direkte angår operasjonen skal også adresseres til plattformsjef / OIM på riggen.

Etter endt operasjon vil LE OPC gi endelig melding/informasjon om seilas til base for demobilisering eller annen aktivitet. Ved avgang fra feltet skal melding sendes base og øvrige aktører, ref. liste gitt i SoW, hvor

fartøyet skal demobiliseres med info om ankomsttidspunkt, lastelister for utstyr som skal demobiliseres og øvrige behov fartøyet har i forhold til basen.

7 IMR og Survey operasjoner

Dette kapittelet er gyldig for IMR- og Surveyfartøy i tjeneste for Equinor

Kaptein og fartøysledelse skal forholde seg til de kontraktuelle krav som er gjeldende for tjenesten som Offshore Service Fartøyet skal utføre for Equinor. Ved avvik mellom dette dokument og kontraktuelle krav, skal kontraktens ordlyd ha prioritet. Ved tvil skal Equinors Representant om bord konsulteres for avklaring.

IMR- og Surveyfartøy skal sende POB data til POB@Equinor.com etter nærmere avtale med Equinor representant om bord.

IMR- og Surveyfartøy benytter NMO som beskrevet i OM01.14 Marine Operations for innhenting av AT og bridging med installasjonene. Daglig statusrapport rapporterer fartøyets bevegelser siste 24 og neste 48 timer

Identifiserte avvik:

1.1.3 Kapteinens ansvar

Seilingsordre gis av Equinors Representant om bord. Nødvendig tilleggsinformasjon gis via Equinor OPC

1.3 Operasjon ved innretningene

Før fartøyet ber om tillatelse til å entre innretningens sikkerhetssone skal kapteinen forvise seg om at Equinors Representant har innhentet formell godkjenning til å utføre oppdraget

1.4 Personelloverføring med MOB-Båt

Mannskapsskifte bør fortrinnsvis gjøres når fartøyet er under land. For fartøy som har helikopterdekk kan mannskapsskifte gjennomføres ved bruk av helikopter. Dette forutsetter at mannskap har nødvendig trening ref. gjeldende NOROG retningslinjer.

Eventuelle mannskapsskifter med MOB-Båt skal være akseptert av rederi, fartøy og operatør. Risikovurdering skal være gjennomgått, og værforholdene skal være akseptable for sikker operasjon.

Uavhengig av planlagte mannskapsskifter, kan MOB båt ved tungtveiende eller personlige grunner benyttes for å skifte enkeltpersoner i åpen sjø. Dette forutsetter følgende:

- Equinor representanter skal informeres og gi sin godkjenning.
- Den/de det gjelder skal ha gjennomført sikkerhetsopplæring, ref NOROG/NR retningslinjer.
- Sikkejobb analyse skal gjennomføres og kapteiner på begge involverte fartøy skal akseptere fremgangsmåten inkludert værforholdene.

2. HMS

Ved transport av LRA og utstyr som inneholder isotoper vil kapteinen bli varslet av Equinors Representant. Equinors styrende dokument: WR 0208 detaljerer håndtering av dette. Ved håndtering av transpondere med store litium batterier vises det til Equinors styrende dokument WR 1502

3.1.6 Kommunikasjon

Equinors Representant vil avtale med innretningen hvilke VHF og UHF kanaler det skal kommuniseres på med innretninger i operasjonsfasen. Ved entring sikkerhetssone skal fartøyets kaptein innhente tillatelse fra den plattformsjefen har bemyndiget til å gi slik tillatelse.

Vær spesielt oppmerksom på samtidige operasjoner innefor sikkerhetssonen.

4.1.1 Baseinformasjon

Equinors Representant vil gi tilleggsinformasjon vedrørende mobilisering og demobilisering av fartøyet

4.1.3 Bunkring og transport av diesellole

Equinors Representant vil informere kapteinen om hvor utgifter til drivstoff og forbruksoljer skal belastes

5.1.1 Beredskap

Equinors representant varsler Equinors landorganisasjon i henhold til egen varslingsplan

6.1.1 HMS varsling

Equinors representant varsler Equinors landorganisasjon i henhold til egen varslingsplan

6.1.2 HMS rapportering

Equinors Representant er ansvarlig for at hendelser som rapporteres fra fartøyet legges inn i Equinors Synergi

6.1.3 Driftsavvik

Equinors Representant varsles om eventuelle driftsavvik

6.1.4 Daglige operasjoner

Fartøyets beholdning rapporteres til Equinors Representant

8 Walk to Work – W2W

For fartøyer som skal gjennomføre Walk 2 Work operasjoner for Equinor, så skal en møte de tilleggskrav til disse operasjoner som selskapet etablerer. Operasjonen skal styres av Sentralt Kontrollrom (SKR) til den innretning som har ansvar for sikkerhetssonen til den ubemannete innretningen. Følgende tilleggskrav vil være knyttet til fartøyets operasjon:

- Fartøyet skal møte de tilleggskrav som Equinor og myndighet krever. Fartøyet skal operere i SPS-modus så lenge det er «industrielle passasjerer» om bord
- Før entring sikkerhetssonen skal det gjennomføres en SJA med fokus på samhandling mellom fartøyets bro og gangbro operatør. I tillegg skal kranfører fra innretningen være med i SJA, dersom det skal gjennomføres kranoperasjoner mellom innretning og fartøy
- SJA skal inkludere;
 - Gjennomgang av ASOG'er for både fartøy og gangbro

- Trening på manuell overtakelse av DP
- Gjennomgang av «blackout recovery» prosedyrer
- Fartøyets deplasement skal være innenfor begrensinger i datacard
- Aktuell vær-situasjon skal være gjennomgått og operasjonen skal foregå i hht. «response forecast» som skal være tilgjengelig
- Fartøyene skal ha oppdaterte ASOG for både DP-operasjon og gangbro operasjon
- Operasjon skal foregå med fokus på drift-off posisjonering av fartøyet
- Posisjonering må hensyntas en tentativ gass eksponering fra innretning, så lang det er mulig

9 Transport av personell med fartøy og FROG

Transport av passasjerer til/fra innretning kan gjennomføres innenfor fartøyets kapasiteter, med inntil 12 passasjerer for fartøy som ikke har SPS-klasse, og over det for fartøyer med SPS-klasse.

Fartøyet skal ha egnet dekk for overføring av personell med FROG med innretningens kran. Kranen skal være sertifisert for personell transport.

Før operasjonen starter skal det gjennomføres en før jobben samtale mellom kranfører og skipsbesteningen og en skal operere i hht. NORSOK R003.

10 Revisjon, Avviksbehandling og Oppfølging

10.1.1 Revisjon

Dette tillegget revideres normalt 1 gang per år. Mindre justeringer gjennomføres etter behov.

10.1.2 Avviksbehandling

Søknad om avvik fra retningslinjene som inkluderer samhandling med innretning rettes mot den aktuelle innretning. Andre avvik rettes mot LE OPC for videreformidling.

For IMR- og Surveyfartøy rettes avvikssøknad til Equinor representant om bord.

Alle avvikssøknader skal inkludere kompenserende tiltak.

10.1.3 Logg

Justeringer av dokumentet for de 2 siste årene vil vise under.