

## **B-09 Sikkerhetsperm fornyning**

Tittel:  <b>B-09 Sikkerhetsperm fortøyning</b>		
Dokumentnr.: <b>B-09</b>	Kontakt: <b>Trond Møgster Solbakken</b>	Prosjekt:

Gradering: <b>Open</b>	Distribusjon: <b>Kan distribueres fritt</b>
Utløpsdato:	Status: <b>Final</b>

Utgivelsesdato: <b>20.01.2021</b>	Rev. nr.: <b>1</b>	Eksemplar nr.: <b>1</b>
--------------------------------------	-----------------------	----------------------------

Forfatter(e)/Kilde(r): <b>Bjørn Jarle Nilsen Trond Møgster Solbakken</b>	
Omhandler (fagområde/emneord): Sikkerhet ved fortøyning av offshore fartøyer	
Merknader:	
Trer i kraft: <b>20.01.2021</b>	Oppdatering:
Ansvarlig for utgivelse: <b>DPN JOS LE MO</b>	Myndighet til å godkjenne fravik: <b>DPN JOS LE MO</b>

Utarbeidet (organisasjonsenhet/ navn):  DPN SSU SSEP WES/ Bjørn Jarle Nilsen	Dato/Signatur:  X _____
Ansvarlig (organisasjonsenhet/ navn):  DPN OTE TM SM/ Trond Møgster Solbakken	Dato/Signatur:  X _____
Anbefalt (organisasjonsenhet/ navn):	Dato/Signatur:  X _____
Godkjent (organisasjonsenhet/ navn):  DPN JOS LE MO/ Morten Sundt	Dato/Signatur:  X _____

## Innhold

Innholdet i sikkerhetspermen inngår i de nye prosedyrene for fortøyning.

## Gyldighet

Fortøyningsprosedyrene som er beskrevet i denne permen gjelder i utgangspunktet for alle fartøy i Equinor sin portefølje som anløper forsyningsbasene. Unntaket er de fartøy som krever en egen spesiell fortøyningsprosedyre. Herunder spesialfartøy og fartøy over en viss størrelse

Fortøyning skal her forstås som:

- når fartøyet legger til kai
- når det kastes loss

Dette inkluderer forhaling innenfor samme base.

## Hensikt

Hensikten med denne sikkerhetspermen er å ivareta sikkerheten til det personellet som utfører fortøyning av fartøy som opereres av Equinor.

## Omfang

Sikkerhetspermen omfatter 8 kapitler.

## Fortøyning skal utføres av personell på land

Fortøyning skal alltid utføres av fortøyningspersonell på land, som har gjennomført dokumentert opplæring og har tilstrekkelig kunnskap om de lokale fortøyningsforholdene og risiko-/ faresituasjonene ved fortøyning.

Fortøyningspersonell skal varsles ved alle behov for bevegelser til/fra og innenfor basen, ref. kap. 1.1.

### Fartøymannskap

Det er ikke tillat for mannskap om bord i Equinor opererte fartøy å hoppe i land.

Ferdigmontert gangvei skal benyttes.

Dersom personell fra fartøy hopper i land og selv utfører fortøyning/ annet, skal dette rapporteres- og registreres i Equinor Synergi.

Dette begrenser ikke kvalifisert fartøymannskap i å delta i fortøyningsarbeid på land, så lenge kapteinen anser dette som påkrevd, og mannskapet samtidig kan:

- Trygt bevege seg mellom fartøy og land ved bruk av skipets gangvei
- Settes i land med MOB båt på en trygg måte

---

Fartøy har herunder plikt til å forhåndsvarsle ankomst og bevegelser, samt operere i henhold til denne prosedyren.

*Merk:*

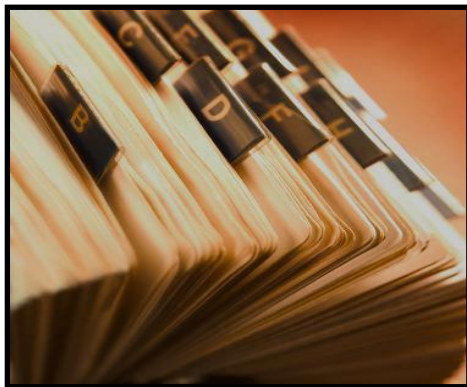
*Fartøyspersonell som eventuelt måtte delta i fortøyningsarbeid på baseområde, skal følge de krav som stilles til fortøyingsvakt i denne prosedyre. Blant annet krav til bekledning, verneutstyr, ref. kap. 2. Dette også dersom arbeid utføres f.eks. i forbindelse med å sette ut ekstra trosser i dårlige værforhold.*

### Arkivering av skjema

Fortøyningsansvarlig på aktuell base har ansvar for at skjema, som er utfyllt i forbindelse med fortøyning, oppbevares og arkiveres i egnet arkivsystem.

Dette gjelder blant annet:

- Signert opplærings skjema for ny medarbeider
- Før Jobben Samtale – skjema (FJS)
- Skjema for rapportering av HMS- og sikringshendelser
- Andre relevante skjema



### Nye medarbeidere

Nærmeste leder har også ansvar for at innholdet i sikkerhetspermen blir systematisk gjennomgått, og at opplæringsplanen blir detaljert gjennomført for nye medarbeidere, som skal utføre fortøyning. Se Kapittel 8.

---

## Ansvar og myndighet

Nærmeste leder har ansvar for at innholdet i sikkerhetspermen gjøres kjent for- og etterleves av personell, som utfører fortøyning på aktuell lokasjon. Den enkelte, som skal utføre fortøyning, skal på forhånd også kunne dokumentere systematisk gjennomgang av innholdet i sikkerhetspermen.

*Sikkerhetsperm for fortøyning er gjennomgått og godkjent av lokal fortøyningsansvarlig, og Equinor lokalt:*

---

**Fortøyningsansvarlig**

---

**Equinor ASA v/ ansvarlig leder**

---

**Fortøyningsperson**

## Innhold

1	<b>VARSLING &amp; SAMBANDSKOMMUNIKASJON</b> .....	7
1.1	<b>VARSLINGSPROSEDYRER FOR FARTØY</b> .....	7
1.2	<b>UHF-RADIO &amp; KOMMUNIKASJON MED FARTØY</b> .....	7
2	<b>BEKLEDNING &amp; UTSTYR</b> .....	7
3	<b>RISIKOFAKTORER VED FORTØYNING &amp; TILTAK</b> .....	8
3.1	<b>Risikoanalyse av fortøyning</b> .....	9
4	<b>Forklaring til prosedyren</b> .....	12
5	<b>«FØR JOBBEN SAMTALE»</b> .....	13
5.1	<b>Sjekkliste for «Før Jobben Samtale» (FJS)</b> .....	14
6	<b>Rapportert uønsket HMS - hendelse</b> .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
6.1	<b>Hva er en uønsket HMS-hendelse</b> .....	15
6.2	<b>Hvorfor rapportere en uønsket HMS-hendelse</b> .....	15
6.3	<b>Krav til rapportering</b> .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
6.4	<b>Informasjon i forbindelse med utfylling av rapport</b> .....	15
7	<b>UTFØRING AV FORTØYNING</b> .....	16
7.1	<b>Trosser fra ulike fartøy på samme pullert</b> .....	17
8	<b>OPPLÆRINGSPLAN FOR NYE MEDARBEIDERE</b> .....	17
8.1	<b>Praktisk sikkerhetsrunde på kaiene</b> .....	18
8.2	<b>Praksis</b> .....	18
8.3	<b>SKJEMA NY MEDARBEIDER</b> .....	19

---

## 1 VARSLING & SAMBANDSKOMMUNIKASJON

### 1.1 VARSLINGSPROSEDYRER FOR FARTØY

- Fartøy skal alltid varsle fortøyningspersonellet på aktuell lokasjon før ankomst
- Minimum varslingsstid for de ulike forsyningsbasene er en time før ankomst. Ved avgang og forhaling skal fartøyet varsle fortøyingsvakt så snart tidspunkt foreligger
- Det kreves at fortøyingsvakt alltid er tilgjengelig på vakttelefon
- Fortøyningspersonellet skal alltid være på kaien beredt til å utføre fortøyning, før fartøyet anløper/ legger til kai
- Dersom fartøy legger til kai uten å ha varslet fortøyingsvakt på forhånd, skal dette rapporteres og registreres i Equinor Synergi

### 1.2 UHF-RADIO & KOMMUNIKASJON MED FARTØY

- Fortøyningspersonell skal alltid benytte UHF radiosamband
- Ved ankomst/ avgang kai, skal fartøymannskap og fortøyningspersonell opprette kommunikasjon på sambandet via fastsatt frekvenskanal for fortøyning.
- Fortøyningspersonell skal via sambandskommunikasjon sikre at:
  - Trosser skal trekkes og festes på pullerter i omforent forståelse med fartøymannskapet
  - Trosser skal trekkes inn/ kastes løs i omforent forståelse med fartøymannskapet

*Frekvenser som skal benyttes under fortøyning finnes i Operasjonsmanualen Kap. 10.4 Vedlegg D-07.01 ([Link](#))*

NB! Alt fortøyningspersonell skal kunne dokumentere opplæring i bruk av UHF-samband.

Herunder minimum "Begrenset radiotelefonisertifikat" m/ tilhørende- og dokumentert sikkerhetsopplæring, lokalt.

## 2 BEKLEDNING & UTSTYR

Fortøyningspersonell skal benytte følgende verneklær/ verneutstyr:

- Flammehemmende- og signalfarget arbeidsantrekk m/refleks
- Hjelm
- Hansker
- Vernesko
- Flytevest eller redningsvest (under fortøyningsoperasjonen)

---

Flyteutstyr skal være godkjent av Sjøfartsdirektoratet eller annen navngitt offentlig myndighet. Det skal være typegodkjent i henhold til Sjøsikkerhetskonvensjonen, eller produsert og varedeklart av produsent eller importør etter anerkjente normer fastsatt i samsvar med CEN eller NS/ISO-standard. Flyteutstyret skal være varig merket, slik at godkjenningen, typegodkjenningen eller varedeklarasjonen vises på flyteutstyret.

- NB! Husk alltid å medbringe UHF – radio

Tillegg:

- Fortøyningspersonell skal ha hodelykt lett tilgjengelig
- Mobiltelefon skal medbringes i tilfelle det forårsakes en nødssituasjon

### 3 RISIKOFAKTORER VED FORTØYNING & TILTAK

#### Personer som hopper mellom fartøy og kai

Risiko: Personell som hopper til kai, faller på sjøen, eller faller og skader seg på kaien. Spesielt stor risiko på vinterstid med glatte kaier.

Tiltak: Det er ikke tillat for fartøymannskap å hoppe i land for å utføre fortøyning. Ferdigmontert gangvei skal benyttes.

#### Fanglinen som kastes fra fartøy til kai

Risiko: Fortøyningspersonell og annet personell på land kan treffes av fangline/ blåse/ ball.

Tiltak:

- Det er viktig å klargjøre kaien forut for fortøyning, og se til at det ikke oppholder seg andre personer på kaien når fortøyningen utføres
- Det må før hvert kast kommuniseres/ anvises fra fartøymannskapet hvor fanglinen/ kastelinen er tiltenkt å bli kastet
- Vær oppmerksom på fanglinen når denne kastes/ skytes ut fra fartøyet, slik at man ikke blir truffet. Det skal kun benyttes standard/ godkjent gummiblåse/ ball i enden av fanglinen

#### Vedrørende bruk av PLT («Pneumatic line trower»)

PLT er i utgangspunktet ikke tillatt å benytte PLT i forbindelse med fortøyning.

Bruksområdet til PLT er for å skyte en line fra fartøy til havarist.

Fortøyningspersonell, annet personell og utstyr på land kan treffes av fangline/ kule, som skytes ut av PLT dersom den benyttes i sammenheng med fortøyning.

Det har blitt forårsaket flere hendelser der kula løsner fra fanglinen, og kula skytes ukontrollert inn over kai.

I slike tilfeller er det stor fare for at både personell og utstyr kan komme til skade.

Dersom en grunnet kaiutfordringer eller design på fartøy (overbygget fordekk) og anser det som sikkerhetsmessig nødvendig å allikevel benytte PLT, kan en unntaksvis benytte PLT når samtlige kompenserende tiltak er utført:

- SJA/RA



- Benytte godkjent kule, som er tiltenkt brukt sammen med PLT, men beregnet til fortøyning
- Varsle fortøyningsmannskap på land om å holde sikker avstand og at PLT skal benyttes
- Justere til egnet trykk på PLT, alt etter distanse til kai
- Vurdere siktelinje og ta høyde for sikker avstand til både mobilt- og fast utstyr på land, i felles forståelse med fortøyningsmannskap, før utskyting
- Loggføre utførte tiltak i dekkingsdagbok

Brudd på ovenstående skal umiddelbart varsles til ansvarlig leder i rederi- og ansvarlig leder hos baseselskap, med påfølgende registrering av HMS-hendelse i Equinor Synergi.

### Fortøyning av trosser på pullerter

Risiko: Fare for å bli dradd på sjøen av trossen. Samt risiko for å klemme fingre, hender, armer, ben og føtter mellom trosser og pullerter.

Tiltak: Det er viktig å ha fokus på å ikke få fingre/ hender/ armer/ ben/ føtter mellom fortøyningsløkke og pullert. Spesielt viktig er det å ha fokus på dette når fortøyning skal fjernes fra pullert. Hvis kommunikasjonen ikke er tilfredsstillende kan det bli forårsaket at fartøymannskapet begynner å hive inn på fortøyningsvinsjen for tidlig.

### Sambandskommunikasjon

Risiko: Dårlig sambandskommunikasjon kan forårsake uklarheter og misforståelser mellom fortøyningspersonellet om bord i fartøyet, og fortøyningspersonellet på land.

Det har eksempelvis forekommet at fartøymannskapet har strammet inn på trossene, uten at dette har blitt oppfattet av fortøyningspersonellet på land, som derav har blitt dradd på sjøen eller fått klemt fingre/ hender/ armer/ ben/ føtter mellom trosse og pullert.

Tiltak: Det er viktig at fortøyningspersonell har fått dokumentert opplæring i bruk av radiosamband, og har god kommunikasjon med fartøyet. Spesielt i forhold til når trossene skal strammes/ slakkes.

Se Kapittel 1.2

### 3.1 Risikoanalyse av fortøyning

Tabellen nedenfor er en analyse av de spesifikke aktivitetene og risiko- /faresituasjonene, som er definert i forbindelse med fortøyning. Samt tiltak som skal gjennomføres av fortøyningspersonell for å redusere-/ eliminere disse risikofaktorene.

	AKTIVITET	RISIKO	TILTAK
1	Klargjøring av kaien. Kontroller sikkerhetsmessige forhold som f.eks.; - At kumlokk er på plass	Manglende klargjøring kan få alvorlige konsekvenser under utførelsen av fortøyningen. Åpne kummer, parkerte kjøretøy og andre hindringer	Klarere kai i god tid før fartøyets ankomst. Se til at kumlokk er på plass, at kjøretøy som vil hindre arbeidet er

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- At kai er fri for slanger i nødvendig omfang</li> <li>- At det ikke oppholder seg unødvendig kjøretøy/ personell på kaien</li> </ul>	kan skape farlige situasjoner for involvert personell.	<p>fjernet, og at det ikke ligger slanger på kaiområdet.</p> <p>Bortvis uvedkomne kjøretøy/ personer.</p>
2	<p>Sikre forholdene på kaifront.</p> <p>Sikre at forholdene på kaifront og inne på kaien er slik at det er mulig å gjennomføre fortøyning, og annet arbeid i forbindelse med fartøyankløp.</p>	Obstruksjoner/ hindringer på kaifront kan skade skipet og kan videre føre til utslipp.	Klarere kaifront i god tid før skipsankløp.
3	Etablering av kommunikasjon med fartøy.	<p>Manglende kommunikasjon kan føre til;</p> <p>1) Uklare retningslinjer for utførelse 2) Redusert mulighet for direkte varsling mellom de involverte for å avverge mulige farer</p>	<p>Både radio og sambandskanaler skal forhåndstestes.</p> <p>Alle involverte må forsikre seg om at fortøyningspersonell til enhver tid har direkte/ åpen kommunikasjonslinje med fartøymannskapet via UHF samband.</p> <p>Benytte godkjente radiofrekvenser.</p>
	<b>AKTIVITET</b>	<b>HVILKEN RISIKO?</b>	<b>TILTAK</b>
4	Kast av fangline m/blåse eller ball.	Fortøyningspersonell kan falle til sjø.	<p>Hver enkelt kai skal minimum være utstyrt med livredningsutstyr, som ledere/ stiger og livredningsbøyer m/ line.</p> <p>Kun personell med relevant dokumentert sikkerhetsopplæring skal benyttes under operasjonen.</p> <p>Alt fortøyningspersonell skal være iført godkjent flytevest, synbarhetstøy m/ refleks, hjelm, hansker og vernesko under utførelsen.</p> <p>Gjennomgang av FJS eller SJA før utførelse.</p> <p>Hver enkelt må være bevisst sin egen plassering, og holde trygg avstand til kai/ fyllingskant.</p> <p>Etabler øyekontakt mellom fartøymannskapet og fortøyningspersonell.</p>
		Fortøyningspersonell kan falle til sjø og å bli trukket inn i fartøyet propeller.	Hver enkelt må være bevisst sin egen plassering, og holde trygg avstand til kaikant eller fyllingskant.
		Klemfare mellom kai og skip.	Samme som overstående punkt.

		Fangline/ blåse/ball kan treffe fortøyningspersonell, materiell på land, og forårsake slagskader.	<p>Fortøyningspersonell må observere mot fartøypersonell om bord i fartøy, som kaster fangline mot land.</p> <p>Fangline skal falle ned på kaien og deretter plukkes opp.</p> <p>Det er ikke tillat å motta fangline i lufta.</p> <p>Vedrørende bruk av PLT, Ref. innhold i kap.3</p>
5	Trekke trosse til pullert.	Trosser kan vikle seg inn i fartøyets truster og dra med seg fortøyningspersonell til sjø.	<p>Unngå å vikle kasteliner rundt hender eller andre kroppsdelar.</p> <p>Hold fangline og trosser unna trustere og propeller.</p>
	Trekke trosse til pullert.	Fortøyningspersonell kan falle til sjø.	Samme som ovenfor.
		Fortøyningspersonell kan falle til sjø og å bli trukket inn i fartøyets propeller. Klemfare i trosser.	Bruke verneutstyr og flytevest som beskrevet. Være bevisst egen plassering og hold trygg avstand til kaikant eller fyllingskant.
		Klemfare mellom kai og skip.	Være bevisst din egen plassering og hold trygg avstand til kaikant eller fyllingskant.
			Unngå å vikle kasteliner rundt hender eller andre kroppsdelar i forbindelse med forhaling. Unngå å stå i tauverk.
6	Legge trosse rundt pullert.	Klemfare mellom pullert og trosse.	Trekk trosse litt forbi pullert og slipp deretter trosseløkken fritt ned over pullert, på en slik måte at det ikke er mulig å klemme fingre/ hender/ armer/ ben/ føtter mellom trosse og pullert.
7	Trosser strammes opp fra fartøy.	Fare for slag fra trosser som kan slitne under oppstramming. Fortøyningspullert fra fartøy kan i ytterste konsekvens	Være bevisst din egen plassering i forhold til trosser fra fartøy, når disse strammes opp. Unngå å stå bak pullert når oppstramming blir utført, samt øk sikkerhetsavstanden til pullertområdet.

		løsne og bli slengt/ skutt mot kai.	
8	Evaluere utførelsen med involvert personell etter utført oppdrag.	Manglende evaluering kan føre til at relevante erfaringer for sikker gjennomføring ikke kommer involvert personell til gode.	Dokumentere funn, årsaker og tiltak.  Erfaringsoverføre ovenstående.

#### 4 Forklaring til prosedyren

Under fortøyning og når fartøyet kaster loss, er det ikke tillat for fartøymannskapet og fortøyningspersonellet å hoppe mellom fartøyet og kaien. Bruk av ferdigmontert landgang er påkrevd for alle bevegelser mellom fartøy og kai under oppholdet.

Det skal ikke forekomme at personell hopper mellom fartøy og kai for å håndtere gangvei

Dersom det viser seg at en person ikke kan utføre fortøyningsoppdraget på en forsvarlig måte, skal ekstra personell tilkalles.

Viktige faktorer som bestemmer antallet personer er:

- Vær, føre, reduserte lysforhold
- Kaier hvor det er utfordrende å fortøye
- Kaier hvor man må trekke trossene gjennom ulent terreng (steinfyllinger, fjære, etc.)
- Fartøytype, og størrelse på fartøy
- Personlige fysiske egenskaper

Fortøyningspersonellet på kai skal i tillegg til beskrevet arbeidsantrekk og tjenesteuniform for vektere benytte hjelm, hansker og vernesko. Bruk av vernebriller reguleres gjennom lokale instruksjer.

Godkjent flytevest skal alltid benyttes av fortøyningspersonell. Flytevest skal alltid oppbevares lett tilgjengelig og benyttes under fortøyning. Flyteutstyr skal være godkjent av Sjøfartsdirektoratet eller annen navngitt offentlig myndighet. Den skal være typegodkjent i henhold til Sjøsikkerhetskonvensjonen, eller produsert og varedeklart av produsent eller importør etter anerkjente normer fastsatt i samsvar med CEN eller NS/ISO-standard. Flyteutstyret skal være varig merket, slik at godkjenningen, typegodkjenningen eller varedeklarasjonen vises på flyteutstyret.

Det er ikke tillat å gå med ringer (giftering, etc.) for fortøyningspersonell.  
(Det er et generelt ringforbud for alt operativt personell i Equinor).

Fortøyningspersonellet skal alltid kontrollere at området er klargjort for fortøyning, og se til at eventuelle hindringer (kjøretøy, slanger, lastbærere etc.) er fjernet før fortøyningen starter.

Det skal heller ikke oppholde seg uvedkommet personell på kaiområdet.

Fortøyningspersonellet skal alltid utvise stor varsomhet, og tenke egen sikkerhet.

Når to eller flere personer utfører fortøyning sammen, skal man sikre hverandre, og hjelpe hverandre med hver enkelt trosse.

Ved ankomst kai, skal fortøyningspersonellet opprette kommunikasjon med fartøyet via mannskapet på dekk, og UHF-radiosamband (Egen fastsatt frekvens, som skal benyttes før, under og etter fortøyning).

---

Fortøyningspersonellet skal avbryte fortøyningen i omforent forståelse med fartøymannskapet, dersom dette blir nødvendig av sikkerhetsmessige hensyn.

Fartøymannskapet skal påse at det ikke er festet farlige gjenstander i enden av fanglinen. Det skal kun benyttes standard/ godkjent gummiblåse/ ball i enden av fanglinen.

Fortøyningspersonellet må være ekstra oppmerksom når fanglinen kastes, slik at man unngår å bli truffet. (Samt at det ikke oppholder seg uvedkommet personell på kaien).

Plassering av trosser/ spring utføres i omforent forståelse med fartøymannskapet, via kommunikasjon på UHF – Radiosambandet.

Ved fortøyning på pullertene skal en påse at trosser ikke setter seg fast under-/ på kaien eller i fylling/ fjære. OBS! Klemfare (fingre/ hender/ armer/ ben/ føtter).

Det er særdeles viktig at fortøyningspersonellet og fartøymannskapet viser avtalte tegn til hverandre under fortøyning, slik at uønskede HMS-hendelser ikke forårsakes.

## 5 «FØR JOBBEN SAMTALE»

Før Jobben Samtale (FJS) gjennomføres for å avdekke feil- fare- eller ulykkessituasjoner og derigjennom kunne iverksette forebyggende tiltak, som reduserer-/ eliminerer risikoen, slik at man kan gjennomføre fortøyning på en sikker måte.

Typiske forhold, som spesielt krever at fortøyningspersonellet gjennomfører en FJS forut for fortøyningsoperasjonen, kan være:

- Dårlig vær (sterk vind/ høye bølger)
- Dårlig sikt (området er ikke belyst/ ikke tilstrekkelig belyst/ tett snøvær/ tåke)
- Dårlig underlag (is/ snø/ ujevnheter)
- Fartøystørrelse (tunge trosser)
- Unntaksvis benyttelse av PLT («Pneumatic line trower») krever i tillegg SJA/ RA

## 5.1 Sjekkliste for «Før Jobben Samtale» (FJS)

<b>Fartøy:</b>	<b>Kai:</b>	<b>Kl. slett:</b>	<b>Dato:</b>
----------------	-------------	-------------------	--------------

	<b>SJEKKPUNKTER</b>	JA	NEI
1.	Er kaiområdet klargjort og eventuelle hindringer fjernet?		
2.	Pågår det andre arbeidsoperasjoner på kaiområdet?		
3.	Har vi tilgjengelig og i bruk alt påkrevd utstyr/ verneutstyr, som flammehemmende og signalfarget arbeidsantrekk m/ refleks, hjelm, vernesko, hansker, flyteutstyr, hodelykt, mobiltelefon og UHF- radio?		
4.	Er UHF-radiokommunikasjon etablert med fartøy?		
5.	Har vi riktig antall personer til å håndtere fortøyningsoperasjonen?		
6.	Skal trosse trekkes gjennom fjære/ fylling, etc.?		
7.	Er det tunge trosser?		
8.	Er det dårlig underlag på kaiområdet (snø, is, ujevnheter)?		
9.	Er det dårlig vær/ sikt (mørke, regn, snø, manglende/ mangelfull belysning)?		
10.	Er det dårlige forhold som påvirker fortøyningsoperasjonen (vind, bølger og strømninger)?		
11.	Finnes det en egen spesiell fortøyningsrutine for det aktuelle fartøyet?		
12.	Skal fanglinen skytes ut fra fartøyet? Hvis ja, viser til innhold i kap. 3.		
13.	Når det kastes loss - Ligger det flere trosser på samme pullert?		
14.	Har alt personell fått kvalifisert -og dokumentert opplæring i fortøyning?		
15.	Andre ting som krever spesiell oppmerksomhet?		
16.	Er obligatorisk livredningsutstyr, som leder/ stige og livredningsbøye m/ line, tilgjengelig, egnet og i orden på den aktuelle kaien for umiddelbart å kunne trekke person opp fra sjø?		
Pkt. Nr.	Dersom du har fått <b>rødt svar</b> på et av spørsmålene ovenfor, vennligst beskriv her hvilke <u>tiltak</u> som er iverksatt for å redusere risikofaktoren(e):		

## 6 RAPPORTERT UØNSKET HMS-HENDELSE

### 6.1 Hva er en uønsket HMS-hendelse

Definisjon:

- HMS-hendelser er fare- eller ulykkessituasjoner som har resultert i, eller kunne ha resultert i, skade på mennesker eller miljø
- Materielle skader og andre økonomiske tap fra uønskede hendelser og situasjoner skal inkluderes når HMS-hendelser klassifiseres

### 6.2 Hvorfor rapportere en uønsket HMS-hendelse

- Uønskede HMS-hendelser skal rapporteres for at det skal kunne iverksettes konkrete og forebyggende tiltak for å hindre at det blir forårsaket lignende hendelser i fremtiden
- Rapportering av uønskede HMS-hendelser er også viktig med tanke på erfaringsoverføring. Herunder å kunne informere andre enheter i organisasjonen om risikomomenter relatert til en spesifikk arbeidsoperasjon

### 6.3 Krav til rapportering

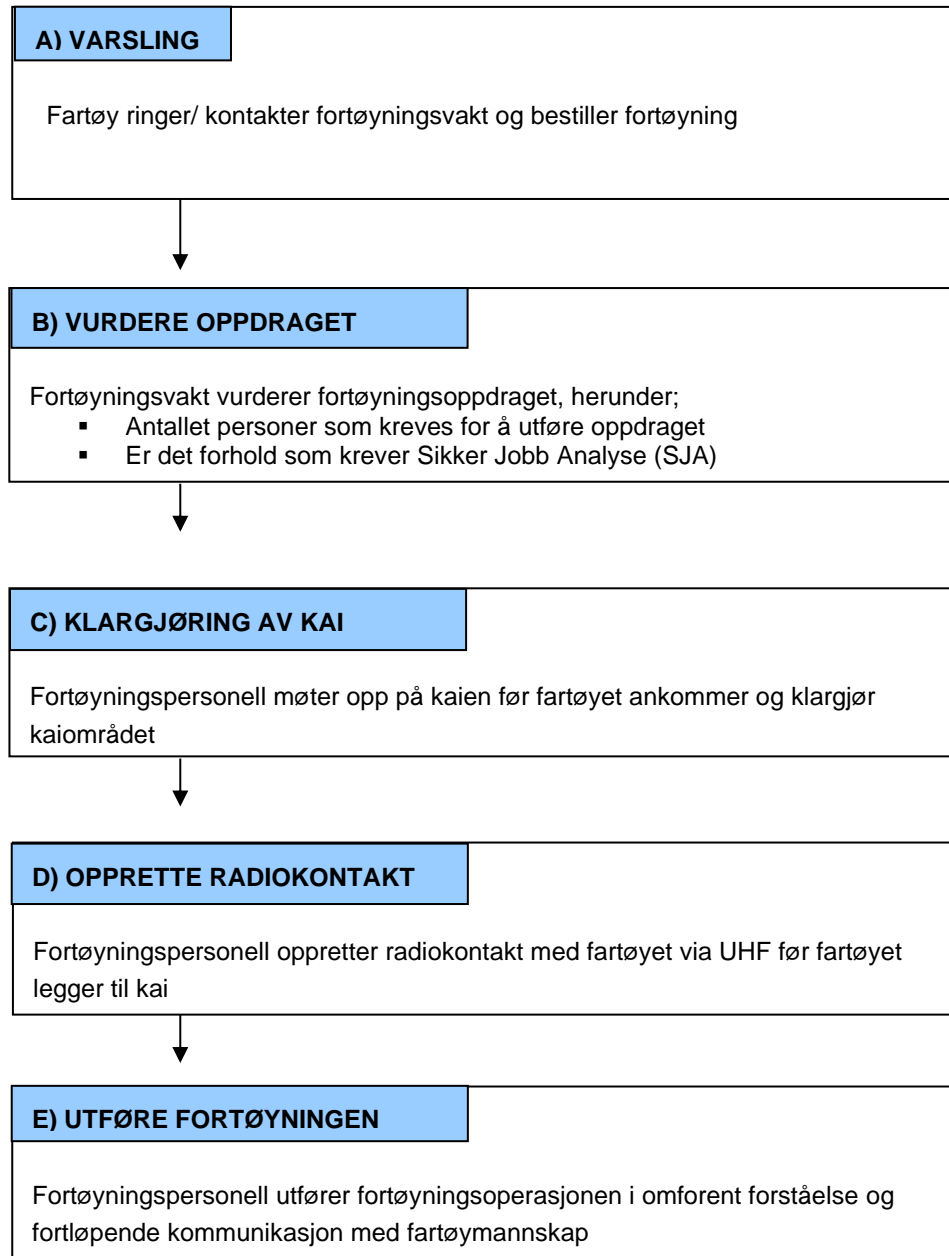
Alle uønskede HMS- og sikringshendelser skal rapporteres og registreres i Equinor Synergi.

### 6.4 Informasjon i forbindelse med utfylling av rapport

- Etter at rapport er skrevet skal rapporten sendes eller leveres til arbeidsleder, HMS-ansvarlig eller verneombud
- Kontakt arbeidsleder, HMS-ansvarlig eller verneombud for hjelp eller mer informasjon angående rapportering
- System for rapportering skal til enhver tid være tilgjengelig for alle mannskaper/ driftspersonell

## 7 UTFØRING AV FORTØYNING

### START



### SLUTT



## 7.1 Trosser fra ulike fartøy på samme pullert

**NB! Den siste trossen skal alltid føres gjennom løkka til den første trossen**

Dersom man fortøyer en trosse på en pullert hvor det allerede er en trosse fra et annet fartøy (som ligger på en annen kai), er det viktig at den siste trossen føres gjennom løkka til den andre trossen, før den legges rundt pullerten.

Se bilde 1 og 2



Bilde 1  
Ulike fartøy fortøyd på samme pullert



Bilde 2  
Den siste trossen (den blå trossen) føres gjennom løkka til den trossen, som allerede ligger rundt pullerten (den røde trossen) før den legges rundt pullerten

Grunnen til at fortøyningspersonell ikke skal legge den andre trossen direkte over pullerten, men føre den gjennom løkka til den andre trossen først, er for å unngå at man blokkere for den trossen som allerede ligger rundt pullerten.

Dersom den blå trossen på bilde 2 hadde ligget over den røde trossen, ville man ikke hatt mulighet til å kaste loss med den røde trossen, uten å ha fjernet den andre trossen først.

## 8 OPPLÆRINGSPLAN FOR NYE MEDARBEIDERE

- Alle nye medarbeidere som skal utføre fortøyning – skal gjennomgå en kvalifisert og dokumentert opplæring på forhånd
- Fortøyningsansvarlig på aktuell lokasjon har ansvaret for at den dokumenterte opplæringen blir gjennomført
- Det er også fortøyningsansvarlig på aktuell lokasjon, som har ansvaret for å godkjenne nytt fortøyningspersonell
- Vedkommende person på opplæring skal ha fått innføring i innholdet i sikkerhetspermen, samt være i stand til å gjengi innholdet i de ulike momentene, som inngår i fortøyning.

Etter at opplæringen er fullført skal opplærings skjema for nye medarbeidere fylles ut, signeres og arkiveres (se eget avsnitt for opplærings skjema).

## 8.1 Praktisk sikkerhetsrunde på kaiene

Praktisk sikkerhetsrunde skal gjennomføres på de ulike kaiene.

Under sikkerhetsrunden skal man gjennomgå følgende punkter for hver enkelt kai;

- Lokalisering av pullerter
- Lokalisering og kontroll av livredningsutstyr (leidere/ stiger, livredningsbøyer, etc.)
- Eventuelle utfordringer i forhold til å trekke trossene til pullerter
- Bulkproblematikk og andre parallelle operasjoner som foregår på kaien. Dvs; slanger, utstyr, personell og annet arbeid som er (eller kan være) til hinder for fortøyningsoperasjonen. Hvordan løser man dette?
- Landstøm, oppkoblingspunkt og kabler
- Samt andre relevante risikofaktorer i forhold til fortøyning, som vedkommende på opplæring bør få informasjon om

## 8.2 Praksis

På minimum tre fortøyningsoppdrag skal den, som er under opplæring, assisteres av erfarent fortøyningspersonell. Den som er ansvarlig for opplæringen, har blant annet ansvar for at vedkommende under opplæring;

- Har vist at han/ hun behersker sambandskommunikasjon, både teknisk og med riktig kommunikasjonsspråk
- Kommuniserer korrekt med fartøymannskapet
- Kan gi beskjed til fartøymannskapet når det skal strammes/ slakkes på trossene for å unngå at det blir forårsaket risikosituasjoner (klemfare, blir trukket til sjø av trossen, annet)
- Er i stand til å vurdere risiko i hver enkelt fortøyningsoperasjon
- På egenhånd kan vurdere tilstrekkelig antall fortøyningspersonell, som må tilkalles for å kunne utføre hver enkelt fortøyningsoperasjon på en sikker og ergonomisk korrekt måte
- Etterlever innholdet i styrende dokumentasjon med hovedfokus på sikkerhet, arbeidsmiljø og miljø



### 8.3 SKJEMA NY MEDARBEIDER

Etter at man har gjennomført opplæring av ny medarbeider, skal man krysse av for at punktene er gjennomgått og signere skjemaet. Skjemaet skal signeres av både leder og ny medarbeider, før skjemaet arkiveres.

	Følgende punkt er gjennomgått med- og forstått av ny medarbeider:	Sett kryss
1	Varslingsrutiner	
2	Opplæring i bruk av UHF – Radio og sambandskommunikasjon	
3	Risikofaktorer ved fortøyning	
4	Før jobben samtale (FJS)	
5	Bekledning og personlig verneutstyr	
6	Fortøyningsprosedyre	
7	Trosser fra ulike fartøy på samme pullert	
8	Klargjøring av kai	
9	Telefonliste og nød prosedyre/ instruks	
10	Basekart og livredningsutstyr på kaiene	
11	Sikkerhetsgjennomgang av lokale fortøyningsforhold og utfordringer	
12	Rapportering av uønskede HMS- og sikringshendelser	
13	Gjennomført runde på alle kaiene, og fått informasjon om; <ul style="list-style-type: none"> <li>- Spesielle forhold/ utfordringer på de ulike kaiene</li> <li>- Hvilket- og hvor livredningsutstyr er lokalisert på de ulike kaiene</li> </ul>	
14	Ny medarbeider har etter gjennomført opplæring utført fortøyning av minimum tre fartøy under tilsyn av kvalifisert instruktør, og er funnet godkjent av både instruktør og ansvarlig leder  Ny medarbeider har trent på hvordan livredningsutstyret brukes, kontrolleres, vedlikeholdes, og hvor-/ hvordan livredningsutstyret skal være plassert i beredskapsposisjon	

**Signaturer:**

\_\_\_\_\_  
Ansvarlig leder

\_\_\_\_\_  
Ny medarbeider

\_\_\_\_\_  
Instruktør

**Egne notater:**