

**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		
Dokument nr.:	Kontrakt:	Prosjekt:

Gradering: Open	Distribusjon: Kan distribueres fritt
Utløpsdato: 2024.12.31	Status Final

Utgivelsesdato: 2022.01.31	Rev. nr.: 17	Eksempel nr.:
--------------------------------------	------------------------	---------------

Forfatter(e)/Kilde(r): Marine Operasjoner	
Omhandler (fagområde/emneord): Equinor spesifikke retningslinjer. Tillegg til GOMO og Operasjonsmanual for Offshore service fartøy Norsk sokkel	
Merknader:	
Trer i kraft: 2022.01.31	Oppdatering: 2022.01.31
Ansvarlig for utgivelse: Marine Operasjoner	Myndighet til å godkjenne fravik: Marine Operasjoner

Fagansvarlig (organisasjonsenhet): JOS LE MO	Fagansvarlig (navn): Trond Møgster Solbakken	Dato/Signatur:
Utarbeidet (organisasjonsenhet): JOS LE MO	Utarbeidet (navn): Marine Operasjoner	Dato/Signatur:
Anbefalt (organisasjonsenhet): JOS LE MO	Anbefalt (navn): Ole Steinar Anderssen	Dato/Signatur:
Godkjent (organisasjonsenhet): JOS LE MO	Godkjent (navn): Morten Sundt	Dato/Signatur:

Innholdsfortegnelse

1	Generelt	5
1.1.1	Formål.....	5
1.1.2	Gyldighet.....	5
1.1.3	Kapteinens ansvar	5
1.1.4	Besetningskvalifikasjoner.....	6
1.2	Logistikk og beredskap Operasjonssenter (LE OPC) – Equinor Marin.....	6
1.3	Operasjon ved innretningene.....	7
1.4	Personelloverføring med MOB-båt i åpen sjø.....	7
1.5	Mannskapsskifte ved kai.....	8
2	HMS	8
3	Feltinformasjon og spesielle rutiner på sokkelen	8
3.1	Faste innretninger	8
3.1.1	Generisk informasjon	8
3.1.2	Håndtering av bulkslanger ved innretning.....	8
3.1.3	Feltspesifikk informasjon (Vedlegg)	9
3.2	Flyttbare innretninger (Vedlegg)	9
3.3	Spesielle forhold	9
3.4	Kommunikasjon	9
3.5	Helikoptersoner	9
3.6	Baseinformasjon	10
3.7	Spesiell aktsomhet ved frakt av skadelige produkter i bulk.	10
3.8	Bunkring og transport av dieselolje.....	11
3.9	Transport av ferskvann til offshore installasjoner.....	12
3.10	Tankvask.....	12
3.10.1	Intern tankvask med eget system på lastetanker.....	12
3.10.2	Ekstern tankvask/offhire vask.	13
3.10.3	Rengjøring av interne tanker.....	13
3.11	Paperless - overføring av skipningsdokumentasjon	13
4	Beredskapstjeneste	13
4.1.1	Beredskap, eget fartøy.....	14
5	Varsling og rapportering	14
5.1.1	HMS varsling.....	14
5.1.2	HMS rapportering.....	14
5.1.3	Driftsavvik	15
5.1.4	Daglige Operasjoner – Fartøylogg – levering / tilbakelevering	15
5.1.5	Utslipp fra fartøy.....	15
6	Ankerhåndtering og riggflyttoperasjoner.....	15

7	IMR og Survey operasjoner	16
8	Walk to Work – W2W	17
9	Transport av personell med fartøy og FROG	18
10	Revisjon, Avviksbehandling og Oppfølging.....	18
10.1.1	Revisjon	18
10.1.2	Avviksbehandling	18
10.1.3	Logg	19

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 og W2W fartøy (Olje og gass) - som opererer for JOS LE MO (heretter kalt Marine Operasjoner) 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 7.

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;
 - G-OMO
 - 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. Equinor sitt styringssystem ARIS
- Følge seilingsordre fra Equinor Marin. IMR- og Surveyfartøy skal følge seilingsordre fra Equinor representant om bord.

- Dersom kaptein mener værforholdene er slik at seilas bør avventes, diskuteres dette med Equinor Marin. Dersom det grunnet meldte, og rådende værforhold er fare for skade på mannskap, skip eller last, har kaptein siste ord om seilas skal avventes
- 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 nytes av mannskapet i kontraktsperioden
- Påse at kvalifikasjoner på mannskap ombord er i tråd med myndighetskrav, bransjeretningslinjer, samt fartøyet spesifikk kontrakt
- Påse at alle 3. parts kostnader som Equinor skal betale i henhold til kontrakt, betales av rederi for viderefakturerings 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 (heretter kalt Equinor Marin), eventuelt Equinor representant om bord informeres.

1.1.4 Besetningskvalifikasjoner

Ankerhåndterings-, beredskaps-, vakt- og forsyningsfartøy som opererer for Marine Operasjoner 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 (MoC).

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 Equinor Logistikk & Beredskap (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 Fartøy og forsyning har ansvar for oppfølging av fartøyer som ligger WOW ved base og som er ferdig lastet, og basen har overlevert til OPC. Dersom det blir besluttet å laste om fartøyene, skal OPC overlevere ansvaret tilbake til aktuell forsyningsbase.

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 VTMS og fartøylogg på web.
For å få tilgang 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 Equinor Marin.

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. Fartøy skal gjennomføre sjekkliste før oppstart av operasjonen.

Ved denne manøveren, skal fartøyet seile med optimal heading, aldri heading mot innretning, og minst mulig risiko for å eksponere innretningen med «drift-on» og «drive-on» risiko. Innretningens feltinformasjons- kart (datacard) skal benyttes som underlag for operasjon. Alle operasjoner i sikkerhetssonen skal skje utenfor forbudssonene som vist på kartet.

Ved operasjon på LO-side skal det gjennomføres risikovurdering for robust DP2 operasjon.

Ved stand-by/venting operasjon på feltet (WOW/WOP), skal fartøyet være posisjonert i en «drift-off»-posisjon utenfor sikkerhetssonen, med «heading» utenfor innretningen(e).

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

Minimumsavstand til innretning er 10 meter.

Ved avgang fra innretning (fra DP til transitt), skal fartøyet seile utenfor forbudssoner som er angitt innenfor 500m, som er beskrevet på innretningens feltinformasjon.

Spesielle tilfeller:

Det kan gjøres unntak med hensyn til minimumsavstand og værkriterier dersom det oppstår behov. Dette forutsetter at det gjøres en kvalifisert sikker jobb analyse (SJA). Plattformesjef skal sende en skriftlig begrunnelse for avviket til fartøyets kaptein, og sammen skal plattformesjef og kaptein være enige om at den planlagte operasjon kan gjennomføres på en sikker måte.

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 7 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. 16.00.

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

2 HMS

Rederi og fartøylederen 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 Equinor Marin, 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 Marine Operasjoner er nærmere beskrevet i kapittel 5.

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

3 Feltinformasjon og spesielle rutiner på sokkelen

3.1 Faste innretninger

3.1.1 Generisk informasjon

Sikkerhetssonen utstrekker seg 500 meter rundt innretningene. Eventuelle avvik er presisert i vedlegg A - 1. Fiske er forbudt innenfor sikkerhetssonen.

Ved operasjon på lo side av plattformen skal tabell i vedlegg A – 1, med bølgehøyder mot deplasement, benyttes. Krankapasiteter er avhengig av vind- og bølgeforhold.

Ved melding om mulig gasslekkasje fra havbunnen eller plattformen skal fartøy raskest mulig forlate sikkerhetssonen, primært mot vindretningen.

3.1.2 Håndtering av bulkslanger ved innretning

Ved håndtering av bulkslanger i normal operasjon, skal disse ikke kobles fra før kranen er klar til å returnere slangen etter ferdig bunkring. Bakgrunnen er at slanger skal ryke på «weak-link» på midten av slangen dersom fartøyet beveger seg og det blir strekk i slangen, samt at personell på dekk skal eksponeres minst mulig.

Dersom et fartøy ligger koblet til plattformen med slange ved melding om mulig gasslekkasje fra havbunnen eller plattform, skal kapteinen, om nødvendig, ikke avvente frakopling, selv om dette medfører slangebrudd. Dersom generell alarm utløses på plattformen, skal kapteinen umiddelbart avslutte bunkring og klargjøre for frakopling. Avklar med innretningsspesifikt kontaktpunkt, som definert i vedlegg A - 1, om frakopling kan skje kontrollert, eller om fartøyet skal gå ut av området umiddelbart med påfølgende slangebrudd.

3.1.3 **Feltspesifikk informasjon (Vedlegg)**

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

3.2 **Flyttbare innretninger (Vedlegg)**

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

3.3 **Spesielle forhold**

For informasjon om spesielle forhold henvises det til de innretningsspesifikke vedleggene under forgående punkt. Foruten av dette kreves det spesiell aktsomhet av alle fartøy ved manøvrering i nærheten av **Lastesystem for bøyelastere**. (Se vedlegg A-8)

3.4 **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-003 Forsyningstjeneste og mobilisering av utstyr ved baser.

Det er i dag også noen installasjoner som har Tetra radioer (digitale). Disse radioene vil være tilgjengelig via nevnte UHF frekvenser. Det må gjøres oppmerksom på at kommunikasjon hvor Tetra radioer er involvert kan innebære noen forsinkelser på sambandet.

3.5 **Helikoptersoner**

Vedlegg A viser innretningenes hinderfrie inn- og utflygningssoner for helikopter. En helikopteroperatør kan kun benytte et helikopterdekk dersom det:

1. i 210° inn- og utflygingssektor ikke er hinder som rager over helikopterdekkets nivå.
2. i 180° inn- og utflygingssektor ikke er hinder fra helikopterdekkets nivå og ned til havoverflaten.

Følgende skal all fartøystrafikk i sektorene klareres med innretningens kontaktpunkt (definert i vedlegg A) og koordineres i henhold til helikoptrenes inn- og utflygingsplan.

3.6 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 Equinor sine Forsyningsbaser er ikke beskrevet i disse retningslinjene.

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

G-OMO 10-F skal brukes på **all** våt returbulk.

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

3.8 Bunkring og transport av dieselolje

Ved bunkring av diesel for Equinor sin regning skal Equinor sine rammeavtaler benyttes.

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

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» (bunkringsseddel) 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 ihht. 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

Tilsetting av Biosider til dieselolje som skal leveres til installasjoner er ikke tillatt. Tilsetting 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 vedlikeholdssystem.

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

3.9 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 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.

3.10 Tankvask

Det er utarbeidet et eget tankvaskdokument, [B-11.01 Tankvask for offshore servicefartøy](#). Dette dokumentet er ingen fasit, men skal fungere som en lede-tråd for gode vaskerutiner.

3.10.1 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/Equinor Marin 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.

3.10.2 *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.

Equinor Marin informeres av fartøy om valgte vaskekategori som en ønsker å benytte fra eksternt firma. Dette som en kvalitetssikring i forhold til kvalitet og kostnad.

3.10.3 *Rengjøring av interne tanker*

Rengjøring av diesel og vanntanker arrangeres av fartøy.

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

3.11 **Paperless - overføring av skipningsdokumentasjon**

Equinor har elektronisk overføring av skipningsdokumenter i fra forsyningsbase til fartøy og fra innretning til fartøy. Fartøy vil få skipningsdokumenter via e-post 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 selv og fartøymannskap inn i disse.

Fartøy som blir brukt til tankbåtoppkobling og nødslep beredskap skal ha om bord, 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 Equinor Marin om avgang / ankomsttidspunkt.

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. Med dette menes 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 kapittelet gjelder ikke for IMR- og Surveyfartøy. Disse skal følge nærmere anvisninger fra Equinor representant om bord. Se kapittel 7 «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.

Det er for samtlige aktører lytteplikt på feltkanal ved operasjon i sikkerhetssonen.

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 Equinor Marin 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 Equinor sitt 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 Equinor Marin. Dersom driftsavviket skjer innenfor sikkerhetssonen til en installasjon, skal fartøy straks sette i verk tiltak for å avslutte operasjonen og forlate sikkerhetssonen. Plattformssjef 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.

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.

5.1.5 Utslipp fra fartøy

Fartøyer innenfor sikkerhetssonen er normalt ikke regulert ihht. petroleumsregelverket mht. til utslipp av oljeholdig vann. Her er det MARPOLs regelverk og utslippsgrenser for slopvann som gjelder. Det er kun oppankrede borerigger / boreskip, eventuelt fartøyer som bedriver brønnoperasjoner som reguleres ihht. til petroleumsregelverket.

6 Ankerhåndtering og riggflyttoperasjoner

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 Equinor Marin.

Ved ankomst på feltet skal sjekkliste etter utført brief, rapport etter utført Sikker Jobb Analyse (SJA), stabilitetsberegninger og skiftplan for fartøyet sender 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 Equinor Marin 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 Equinor sin 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 Equinor sin Representant om bord. Nødvendig tilleggsinformasjon gis via Equinor Marin.

1.3 Operasjon ved innretningene

Før fartøyet ber om tillatelse til å entre innretningens sikkerhetssone skal kapteinen forvisse seg om at Equinor sin 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
- Sikker jobb 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 Equinor Representant. Equinor sitt styrende dokument: WR 0208 detaljerer håndtering av dette. Ved håndtering av transpondere med store litium batterier vises det til Equinor sitt styrende dokument WR 1502.

3.1.6 Kommunikasjon

Equinor 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 innenfor sikkerhetssonen.

4.1.1 Baseinformasjon

Equinor Representant vil gi tilleggsinformasjon vedrørende mobilisering og demobilisering av fartøyet.

4.1.3 Bunkring og transport av dieselolje

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

5.1.1 Beredskap

Equinor Representant varsler Equinor sin landorganisasjon i henhold til egen varslingsplan.

6.1.1 HMS varslingsplan

Equinor Representant varsler Equinor sin landorganisasjon i henhold til egen varslingsplan.

6.1.2 HMS rapportering

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

6.1.3 Driftsavvik

Equinor Representant varsles om eventuelle driftsavvik.

6.1.4 Daglige operasjoner

Fartøyets beholdning rapporteres til Equinor Representant.

8 Walk to Work – W2W

For fartøyer som skal gjennomføre Walk 2 Work operasjoner for Equinor innen olje og gass segmentene, 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 Vedlegg A til Equinor spesifikke retningslinjer, 10.1; Vedlegg feltinformasjon
- Aktuell vær-situasjon skal være gjennomgått og operasjonen skal foregå ihht. «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
- Nøkkelpersonell (brobesetning og gangbrooperatører) skal være kjent med det samlede omfanget av relevant arbeidet om bord på innretning, erfaring fra lignende operasjoner, feltspesifikke krav, prosedyrer og beredskapsrutiner (risikoer) og kommunikasjons- og koordineringsprosedyrer
- Gangveisoperatører skal tilfredsstillende IMCA Guidance on Competence Assurance and Assessment, IMCA C 002 Rev. 3
- SOV fartøy skal ha tilstrekkelig kapasitet på MOB/FRC løsning slik at personell som må evakuere fra innretning ved en brann/gass situasjon, blir plukket opp fra innretningens evakuerings- strømpe og flåte som den er knyttet til. Dette gjelder når gangbro er utilgjengelig for en evakuering

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 skipsbesetningen og en skal operere ihht. 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 Equinor Marin 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 vises i tabellen under.

Rev.	Dato	Ansvarlig	Justeringer
17	2022.01.31	Trond Møgster Solbakken	1.1.3 – Kapteinens ansvar 1.2 – Logistikk og beredskap operasjonssenter 1.3 – Operasjon ved innretningene 3.10 – Tankvask 5 – Varsling og rapportering 8 – Walk to Work
16	2020.05.15	Trond Møgster Solbakken	1.1.3 – Operasjon ved innretningene 1.3.1 – Generisk informasjon faste innretninger
15	2020.02.28	Trond Møgster Solbakken	1.3 – Operasjon ved innretningene 3.3 – Spesielle forhold 5.1.5 – Utslipp fra fartøy