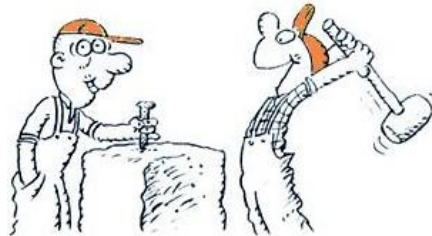
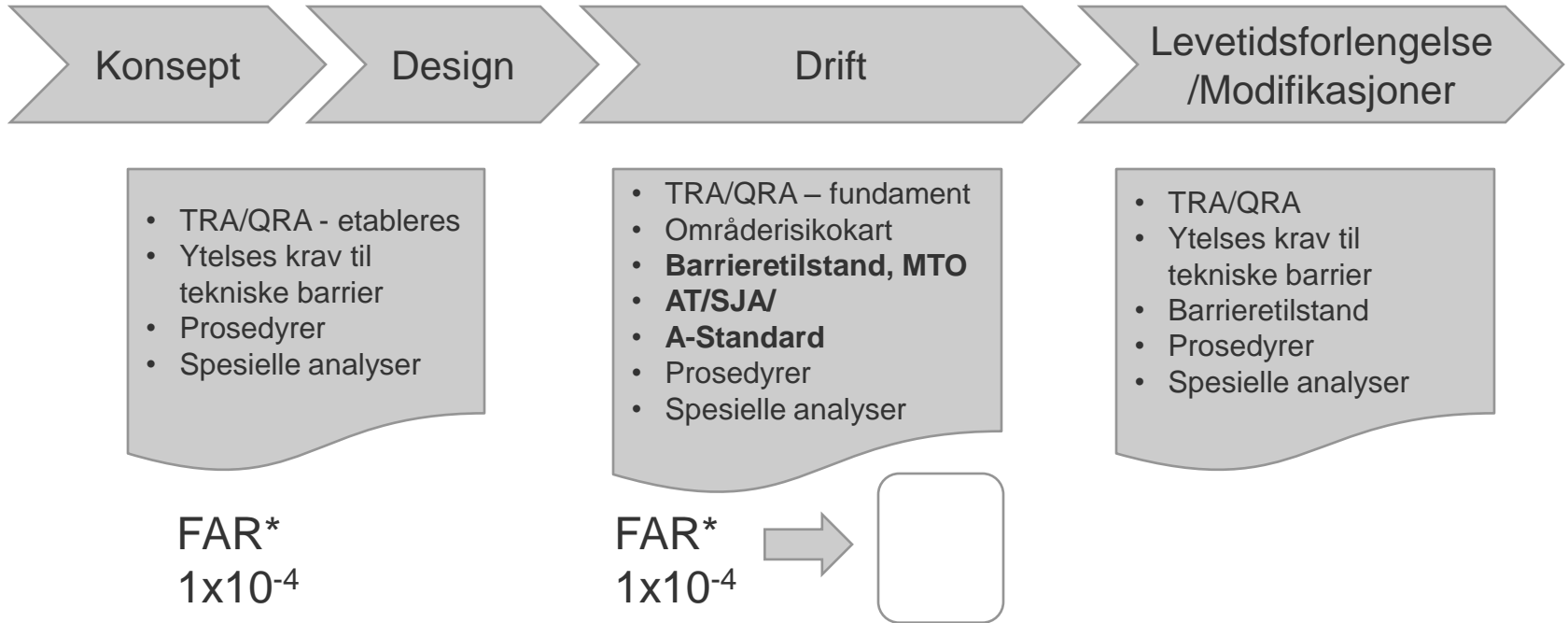




Risikostyring i driftsfasen – basert på tall eller vurderinger?

ESRA 10.12.15

Risikostyring i en livssyklus



*FAR - Fatal Accident Rate. Dødsfrekvens - antall omkomne per 100 mill eksponerte timer

Bakgrunn - Statoil



TRA – Total risikoanalyse

- Det brukes betydelige midler og ressurser ca. hvert 5. år for rutinemessig oppdatering TRA eller gjennomføre TRA på nytt i driftsfasen.
- Det har blitt stilt spørsmål ved dagens tilnærming til oppdatering av TRA samt brukbarheten av TRA-formatet.
 - TRA er en kvantitativ analyse av om et design møter satte toleransekriterier under gitte antakelser og forutsetninger
 - FAR - Fatal Accident Rate. Dødsfrekvens - antall omkomne per 100 mill eksponerte timer.
 - Tap av hovedsikkerhetsfunksjon, f eks. Sikre områder, rømningsveier, ...
 - Utarbeides ifm bygging av nytt anlegg
 - Vedlikeholdes i driftsfasen

Ramme og mål

Ramme

- Vi skal styrke vår operasjonelle risikostyring.

Mål

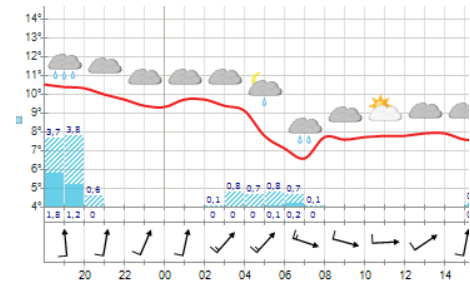
- Et oppdatert og relevant risikobilde for aktiviteten som skal utføres

Prosjekt mål

- Etablere en metodikk for vurdering av behovet for en full eller delvis oppdatering av TRA
- Bedre risikoforståelse og eierskap



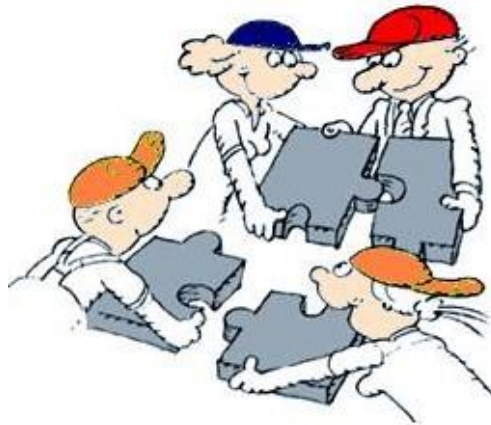
Kontekst, hvor blåser vinden...?



- Kvantitative analyser, f eks TRA, er best egnet for nybygg og store modifikasjoner, underlag for design.
- Kvalitative vurderinger med basis i kvantitative analyser er normalt best egnet i drift?
 - Usikkerheten blir ikke borte fordi om noen har skrevet ned et tall
 - Mekanisk bruk av sannsynlighet kamuflerer usikkerheten i en operativ setting
- Mer oppmerksomhet på usikkerhet, kunnskap og endringer i f eks antakelser og forutsetninger
- Barrierestyring er det viktigste for operasjonell risikostyring
 - «Det må utviklast robuste og spesifikke barrierestrategiar og krav til yting. Ein må synleggjera operasjonelle, organisatoriske og tekniske barriereelement i risikovurderingane»

Tanker basert på kartleggingen

- TRA'en utgjør en god kunnskapsbase for teknisk sikkerhet i teknisk integritet og nytt nøkkelpersonell i drift, f eks plattformssjefer og produksjonssjefer.
- TRA'en utgjør et fundament for operasjonell risikostyring.
- TRA'en er i seg selv lite egnet for operasjonell risikostyring.
- Ikke-tekniske barrierer og usikkerheten i disse står sentralt i operasjonell risikostyring



Forslag til metodikk

Vi skal til enhver tid skal ha et oppdatert risikobilde i vår daglige risikostyring som grunnlag for beslutninger. TRAen er ett av flere referansedokument for dette.

Behovet for å oppdatere TRAen må vurderes ut fra et framtidig behov for beslutningsstøtte og om det har skjedd endringer som vil ha stor betydning for TRA-resultatene.

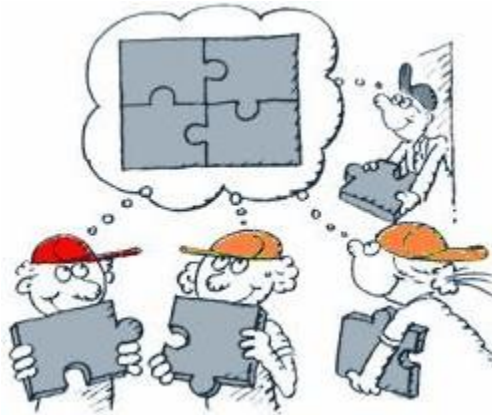
Målet er en behovsstyrt oppdatering i stedet for en datostyrt.

Det anbefales å gjøre en formalisert og strukturert kvalitativ 2-trinns vurdering av behovet for oppdatering av TRAen. Vurderingen initieres av produksjonssjef og gjøres årlig av representanter fra drift, teknisk sikkerhet på anlegget, og vernetjenesten i samarbeid med fagekspertisen.

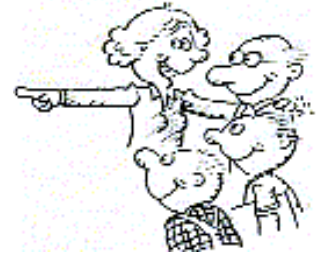
Et eventuelt behov for hel- eller delvis oppdatering skal grunngis og dokumenteres.

Effekter

- Styrket operasjonell risikoforståelse og –styring gjennom en formalisert og strukturert kvalitativ risikovurdering
- Sikrer at vi til en hver tid har et oppdatert risikobilde, og tilrettelegger for å dokumentere dette.
- Større eierskap og kunnskap om TRA og rammebetingelser for risikostyring i drift
- Metoden sikrer faglig integritet/kvalitet, sporbarhet, dokumentasjon
- Standardisering



Veien videre



- Prøve ut og beslutte anbefalt metodikk
- Anbefale tiltak for å styrke bruken av kvalitative vurderinger i operasjonell risikostyring
- Anbefale tiltak for å forbedre vår forståelse av ikke-tekniske barrierer og usikkerheten i disse
- Anbefale en enda større grad av standardisering av TRA'en, f eks sensitiviteter
- Sikre samordning med Norsk Olje og Gass sitt arbeid på området
 - Arbeidsgruppe etablert