

Norge fortsatt verdensledende på HMS – vi mangler viktig forskning

Av Prof.em. Jan Erik Vinnem, Preventor AS, 29.5.2021

Norge mangler viktig forskning som kan hjelpe oss å fortsatt være verdensledende på HMS i petroleumsindustrien. Dette er alvorlig, ettersom alle parter uttaler at ambisjonen er fortsatt å være verdensledende. Likevel synes det ikke å bli tatt alvorlig, verken av industrien eller myndighetene, det synes å ha blitt et munnhell uten konkret betydning.

Vi kan starte litt retorisk med å spørre om vi er verdensledende? Vår mening er at det har vi vært i noen år allerede. Men det er heller grunn til å spørre om det vil fortsette?

Artikkelen om [dødsulykker på verdensbasis](#) viste at FAR verdier på norsk sokkel er lavere enn gjennomsnitt på verdensbasis. Artikkelen som [sammenlignet de ulike landene](#) som rapporterer til International Regulators Forum (IRF) viser at norsk petroleumsindustri kommer ut som det laveste av de land det er mulig å sammenligne med.

Så vi kan konstatere at så langt vi kan måle er vi på et lavere nivå enn andre land. Men hva med framtida? Det er en lang rekke andre forhold som ikke er tilsvarende målbare, men det er ingen grunn til å anta at Norge taper i forhold til andre land på disse områdene heller.

ROSS-senteret på NTNU har formulert uttrykket "Sikkerhet er ferskvare", som innebærer at sikker drift må gjenskapes hver dag, det hjelper ikke hva vi har gjort før.

Det kan virke som at det er blitt et munnhell at Norge skal være verdensledende på HMS, det gjentas og gjentas uten at det innses at det er en utfordring å fortsette å være det.

Det er undertegneds klare oppfatning at Solberg-regjeringen ikke har prioritert HMS i petroleumssektoren, Arbeids- og Sosialministerne har ikke preget dialogen omkring HMS, med unntak av da 'HMS-meldingen' ble fremlagt våren 2018. For øvrig har departementet hatt høyt fokus på helt andre saker, som feiltolkningen av EU-regler som NAV har gjort og Corona-pandemien. HMS-meldingen i 2018 inneholdt etter undertegneds mening få satsinger for å heve HMS-nivået. Arbeids- og Sosialministeren prøvde å løse striden mellom arbeidsgiverne og arbeidstakerne omkring lovregulering av virksomheten til de såkalte 'flerbruksfartøyene', men uten å lykkes med å finne en løsning som begge parter kunne akseptere.

Det er også grunn til å merke seg at Storbritannia har samme målsetting som Norge, å være verdensledende på HMS i petroleumssektoren. EU har hatt ambisiøse regler for HMS offshore siden 2013, dette direktivet har Norge ikke innført for norsk petroleumsindustri, etter enighet mellom arbeidsgivere, arbeidstakere og myndigheter, til undertegneds overraskelse. EU-direktivet bygger i betydelig grad på 'Safety Case' lovgivningen i Storbritannia, som bl.a. har gode prinsipper om dokumentasjon av sikkerhet som norsk regelverk mangler.

De siste 7–8 årene er rammebetingelsene for norsk petroleumsindustri endret betydelig, som følge av oljepris fallet i 2013/2014. Endringer innbefatter:

- Store organisatoriske endringer
- Reduksjon av ansatte på innretningene
- Endring av rollefordelingen mellom egne ansatte og leverandøransatte
- Rotasjon av ansatte mellom innretninger
- Roller trekkes på land

Videre så har selskapene hatt et prosjekt gående i flere år for å redusere arbeidet med risikoanalyser, men paradoksalt nok så viser granskinger gang på gang at det gjøres for dårlige risikovurderinger.

Petroleumstilsynet (Ptil) sier de identifiserte endringene i rammebetingelser for flere år siden, men hva har de gjort med? Selskapene er ikke interessert i en grundig vurdering av endringene i rammebetingelser. Trolig må det offentlig finansiert forskning til for å gå i dybden på effekten av endringer i rammebetingelser, det kunne Ptil ha tatt initiativet til gjennom Forskningsrådet, men dedikert program for HMS-forskning innenfor petroleumsforskningen under Forskningsrådet har vært fraværende i mer enn 10 år. Det var sammenhengende dedikerte forskningsprogrammer fra 1978 til 2010, men det ble ikke fortsatt. Forskningsrådet sier midlene er stilt til rådighet hvert år, men mangler gode søknader. Trolig er nåværende satsing på HMS-forskning usynlig, siden den inngår i de store programmene.

Det burde også vært offentlig finansiert forskning på effekten av nye konsepter og nye driftsformer, men det skjer heller ikke. Petroleumstilsynet sier de er forberedt forskriftsmessig, men det er vanskelig å oppdage, nye konsepter som er dekket er kun enklere brønnhode innretninger som besøkes en gang i blant med 'Walk-to-Work' fartøyer.

Det er kanskje usikkert om hva som er årsak og virkning, men det kan synes som om det har vært en forvitring av forskningsmiljøene. Den betydelige satsingen som var på å bygge opp sterke forskningsmiljøer med god domenekunnskap om HMS i petroleumsnæringen har kanskje i betydelig grad har forvitret, om dette er årsak til fravær av gode søknader eller om forskningsmiljøene har satset på andre områder som følge av usynlighet fra forskningsrådet side, er vanskelig å avklare. Oppbyggingen av forskningsmiljøene hadde pågått siden de store forskningsprogrammene rundt 1980, i miljøer i Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim. Men når forskningsmidlene uteblir (eller en tror de ikke er tilgjengelig), snur forskerne seg mot andre næringer, det har skjedd allerede i betydelig grad. Ikke utelukkende negativt, men for å løse utfordringene i petroleumsnæringen er det negativt.