

Bør oljenæringen bli verdensledende innen HMS?

av

professor Terje Aven, Høgskolen i Stavanger
professor Jan Erik Vinnem, Høgskolen i Stavanger/Preventor

Oljedirektoratet har nylig utfordret oljenæringen til å forklare hvorfor Norge skal være ledende på helse, miljø og sikkerhet (HMS) i petroleumsvirksomheten – Et sett med vektige argumenter vil være et godt utgangspunkt for å få et løft i HMS-nivået på norsk sokkel, sier direktør for oppfølging i Oljedirektoratet og leder av Sikkerhetsforum, Magne Ognedal. Stortinget har sagt at petroleumsektoren skal være en foregangsnæring i HMS i alle faser av virksomheten. Ognedal viser til at satsing på sikkerhet er viktig både ut fra et samfunnsmessig hensyn og et langsiktig økonomisk perspektiv. Erfaringene viser at ulykker og skader er fryktelig kostbare – både for dem som berøres direkte og for selskap og samfunn for øvrig. Ognedal påpeker at næringen ofte har en overdreven oppmerksomhet på kostnader knyttet til HMS-tiltak, i stedet for de mer langsiktige mål.

Ognedals utspill er etter vår vurdering meget viktig. Er det slik at næringen virkelig ønsker å satse på HMS og bli ledende i verdensmålestokk? Såkalte ”nullvisjoner” og høyt profilerte uttalelser kan tolkes dit hen at flere selskaper har en slik målsetting. Men tror næringen på at en slik satsing er lønnsom? Eller er det slik at dette med å være best på HMS er mest honnørord og når det kommer til realitetene så mener en at en satser nok på HMS. Ytterligere satsing kan simpelthen ikke forsvares i forhold til en forretningsmessig drift.

Diskusjonen kan illustreres med et eksempel. Kan vi forsvare å kjøpe en Mercedes i stedet for en Lada? Det er åpenbart at en Mercedes har bedre kvalitet, gir gjennomgående mindre feil og bedre sikkerhet, men den er samtidig betydelig dyrere. Hvis det legges til grunn en tenkning som fokuserer på hva som er godt nok, er kanskje Ladaen svaret. Den kan vise til rimelig god kvalitet og sikkerhet, og den er billig. Men ingen kan da si at en satser betydelig på sikkerhet og er ledende i verdenssammenheng. For sikkerhet koster. Og en bedriftsøkonomisk tenkning resulterer ofte i at Ladaen velges, ikke Mercedesen. Alternativet til Ladaen er ofte ikke en Mercedes, men ingen bil.

Moderne tenkning omkring HMS er basert på risiko- og kost/nytte-betraktninger. Hvis Ladaen har en bedre beregnet forventet diskontert kostnad enn Mercedesen, og Ladaen har en tilstrekkelig lav beregnet risiko, skal Ladaen velges. Prinsippet om diskontert kostnad betyr at kostnader i framtiden får mindre betydning enn kostnader i dag. Hva som skjer etter 20 år får ubetydelig verdi hvis en legger til grunn en slik tenkning. Dette gjelder også for ulykker som skjer om 20 år.

Stortinget har, gjennom stortingsmelding nr. 7 om HMS i petroleumsvirksomheten, stilt spørsmål om de metoder næringen bruker, vedrørende risiko- og kost/nyttevurderinger, ivaretar hensynet til HMS på en god nok måte. Og et forskningsprogram i regi av

Norges Forskningsråd er etablert for å se nærmere på dette og videreutvikle de metoder som brukes. Forskningen utføres av forskningsmiljøene i Norge i tett samarbeid med næringen.

Det er bred enighet om at vi trenger bedre metoder slik at beslutningstakerne kan få et bedre grunnlag for å foreta de riktige valgene, når det gjelder å velge løsninger og tiltak (Lada eller Mercedes, eller en annen type). Men det er ikke nok å gjøre beregninger av risiko og kost/nytte. Disse beregningene har sine begrensninger. Vi må også inkludere vurderinger knyttet til arbeidsmiljø, sikkerhetskultur, opplevelse av risiko, m.m. Og dialog er viktig der ulike aktører får komme med sine betraktninger om hvordan HMS-nivået er. I Oljedirektoratets Risikonivåprosjekt (RNNS-prosjektet) ble det helt fra starten lagt til grunn en slik tilnærming, og den har vist seg å gi gode resultater. Før prosjektet ble satt i gang var det stor uenighet om sikkerhetsnivået på norsk sokkel, men RNNS-prosjektet har bidratt til å gi en felles plattform for å vurdere status og trender når det gjelder utviklingen på sokkelen. I prosjektet inngår vurderinger basert på historiske tall over lekkasjer, brønnsparke etc., og det inngår intervjuer og spørreundersøkelser, faglige diskusjonsfora og partsammensatt gruppe som forsøker å komme fram til en felles forståelse av status og hva som er nødvendig for å bringe næringen i ønsket retning.

RNNS-prosjektet viser med tydelighet behovet for en bred og reflektert tilnærming til HMS. Faglig sett kan vi ikke si at Mercedesen skal velges framfor Ladaen, vi kan kun beskrive våre faglige vurderinger om hva et slikt valg forventes å ville innebære. Faglige vurderinger inneholder viktig informasjon som beslutningstakerne bør lytte til, og faglige vurderinger må også inneholde informasjon knyttet til arbeidsmiljø, sikkerhetskultur, opplevelse av risiko, osv. Men en må erkjenne at HMS også i stor grad handler om politikk og overordnede strategier. Hvordan skal vi forholde oss til risiko og usikkerhet? Hvis vi bygger ut og driver et oljefelt i en Mercedes ånd, vil vi kunne redusere antall ulykker, men det koster. Alternativt hvis vi bygger ut i en Lada ånd får vi en billigere løsning, men vi må regne med flere ulykker. Hva som er det riktige valget kan ikke bestemmes ut fra et faglig ståsted alene. Økonomisk tenkning kan vise oss hva som er det optimale valg, ut fra et gitt økonomisk perspektiv, men et slikt perspektiv er ofte basert på forenklete metoder og forståelse av hva verdien er av et høyt HMS-nivå. For hva er verdien av et høyt HMS-nivå? Hvordan skal vi vurdere verdien av trygghet, godt arbeidsmiljø, et godt renome osv? Det er åpenbart at vi må se utover de vanlige bedriftsøkonomiske beregninger. Vi ledes over til vurderinger av politisk og strategisk karakter. Tenk på problemstillingen knyttet til å ha enmanns rom på offshore innretninger. Det er vanskelig å beregne seg fram til at en bør innføre enmannsrom. Vi har imidlertid kunnskap om at samsøving er et problem for mange, og at søvnproblemer kan svekke sikkerheten, men det er et sprang derfra til å si at en må innføre enmannsrom. Det blir en avveining av fordelene mot ulempene (de økte kostnadene). Og den avveiningen er primært av politisk og strategisk karakter.

Et annet forhold ved sikkerhet, når en fokuserer på storulykker, spiller også inn. Storulykker er heldigvis sjeldne hendelser, i norsk petroleumsvirksomhet har en de siste 20 år kun hatt 2 slike hendelser, kantringen av West Gamma i 1990, og helikopterulykken utenfor Brønnøysund i 1997. Dette innebærer at for et enkelt felt, eller en enkelt innretning med 15-20 års produksjonstid, er det overveiende sannsynlig at de ikke vil oppleve noen storulykke noen gang. Hvis et spesielt sikkerhetstiltak innføres (eksempelvis nødavstengningsventil på havbunnen på gassrørledning), er det overvei-

ende sannsynlig at dette kun blir ekstrakostnader til investering, installasjon, drift og vedlikehold i hele feltets levetid. Men det er en liten sannsynlighet for at stigerørsbrudd skal inntreffe. For en 20 års periode viser beregningene en sannsynlighet som ikke er større enn sannsynligheten for å få 4 seksere i ett kast, hvis vi kaster med 5 terninger. Hvis et stigerørsbrudd imidlertid skulle skje, kan sikkerhetstiltaket begrense omfanget av skadene i betydelig grad, både for personell og selve innretningen.

En del beslutningssituasjoner karakteriseres slik sett av små sannsynligheter og meget store konsekvenser. Vanlig teori som brukes av både økonomer og ingeniører, fokuserer på forventningsverdier, som innebærer at en multipliserer små sannsynligheter med store ulykkes- eller kostnadstall. Matematisk er dette korrekt, men det kan stilles spørsmål om dette gir en tilstrekkelig nyansert måte å framstille godheten av alternativene på, for at beslutningstakere skal fatte en balansert og ”riktig” beslutning.

Myndighetene ønsker et løft for HMS innen petroleumsvirksomheten, og at vi skal bli ledende. Skal dette bli mer enn honnørord trenger vi å utvikle en strategi for hvordan vi skal oppnå dette. Og vi må som Ognedal understreker, ha en klar forståelse av hvorfor en slik satsing er ønskelig. Til det trengs blant annet forskning. Vi må tydeliggjøre hvorfor satsing på HMS-arbeid, enten det gjelder risikoanalyse, kost/nytte-analyser, eller arbeid med sikkerhetskultur, er ønskelig. Hvis vi ikke greier å synliggjøre en slik gevinst av HMS-satsingen vil signalet være at vi bruker for mye penger på HMS. Og en overinvestering gir et lite positivt signal for investorer i næringen.

Investeringene i oljenæringen er på grunn av skattesystemet i hovedsak statens investeringer. Det er da betimelig å stille spørsmål om økt satsing på HMS i oljenæringen er riktig bruk av midler, når en ser hvilke utfordringer en har i samfunnet ellers når det gjelder HMS, blant annet innen transportsektoren. Hvis staten skulle investere 5 milliarder på HMS, hvor bør disse gjøres? Det er ikke opplagt at det skal være innen oljevirkosomheten, selv om investeringene her ventelig også ville gi positive utslag i forhold til produksjon og leveringsregularitet. Vi trenger en grundig debatt om hva som skal være grunnlaget for en prioritering av ressurser på HMS-området. Og til det trenger vi egnede metoder, men først og fremst trenger vi politisk vidsyn, perspektiv og helhetstenkning.