



SAFE – Sammenslutningen  
av fagorganiserte i energisektoren  
Postboks 145, 4001 Stavanger  
safe@safe.no, www.safe.no

Et rettferdig arbeidsliv

Arbeidsdepartementet  
postboks 8019 Dep  
0030 Oslo

[postmottak@ad.dep.no](mailto:postmottak@ad.dep.no)

27.11.2013

## **Høringssvar på rapport om tilsynsstrategi og HMS regelverk i petroleumsindustrien**

Generelt innledningsvis:

SAFE setter pris på initiativet fra departementet med denne gjennomgangen av regelverks- og tilsynsregime. SAFE vil fortsatt understreke vårt syn på at petroleumsregelverket er for målbeskrivende og funksjonelt uten klare krav og derfor krevende for brukerne. Arbeidsmiljøbestemmelsene rundt arbeidstid, kjemikalier og støy må erstattes av mer spesifikke regelverkskrav som ikke kan tøyes og omgås.

I forhold som gjelder arbeidstid og hvile er det behov for å forsterke regelverket ytterligere med krav til at arbeidsgiver skal ha vurdert om det foreligger arbeidsmiljøfaktorer som støy, kjemikalie, tung ergonomi og andre faktorer som medfører at arbeidet kan karaktereres som risikoutsatt.

Dersom arbeidet utføres av risikoutsatte grupper, må arbeidsgiver, etter at alle risikoreducerende tiltak er utført, foreta nødvendige endringer i eksponering ved å lette arbeidstidsbelastningene for å redusere tiden man er uheldig eksponert.

Arbeidsgiver må også søke å tilrettelegge arbeidet slik at de som er risikoutsatt, kan overføres regelmessig til annet arbeid så langt det er mulig for å redusere tiden man er risikoutsatt.

Tilgang til Standarder er fortsatt et uløst problem. Det er også foreslått at NORSOK standardene skal bli tatt betaling for. Dette vil medføre at de også faller utenfor vår rekkevidde.

### **ROV/flerbruksfratøy:**

Her er det bare flaggstatens regelverk som slår inn, og som kun har fokus på de maritime forholdene som for eksempel stabilitet og ballast.

De forhold som berører de petroleumstekniske forhold, ligger i ingenmannsland. Det betyr at Storulykkespotensialet er stort på et område som er uregulert.

Norsk petroleumsvirksomhet baserer seg nå i økende grad på subseabrønner. Vi ser bruk av flerbruksfartøy ved installering av utstyr, brønnoperasjoner, vedlikehold osv. Prosjektpersonellet som utfører oppgavene er ikke regnet som maritimt personell, og er unntatt av SDir og flaggstatenes regelverk som bare ivaretar de maritime sikkerhetsforholdene, og ikke de petroleumsrelaterte. SAFE ønsker derfor at

departementet griper fatt i disse utfordringene og kartlegger omfanget av problemet, i dialog med partene i industrien. Sikkerhetsforum og Regelverksforum er også arenaer der utfordringene med flerbruksfartøy/ROV må ha fokus.

Viser forøvrig til avsnitt fra veiledningen til Rammeforskriftens §2:

#### **«Petroleumsvirksomhet til havs**

*Petroleumslovens virkeområde innebærer blant annet at denne forskriften og forskrifter som er gitt i medhold av den, får anvendelse for all aktivitet i tilknytning til gjennomføring av petroleums-virksomhet på den norske delen av kontinentalsokkelen, også dersom virksomheten gjennomføres fra fartøy.*

*Det følger av petroleumsloven § 1-4 at Arbeidsdepartementet kan fast-sette nærmere krav til sikkerheten for den petroleumsvirksomheten som finner sted om bord på fartøy. Denne adgangen er begrenset til å gjelde utstyr og operasjoner som er direkte knyttet til gjennomføringen av petroleums-virksomheten, og ikke maritime forhold.*

*I merknaden til petroleumsloven § 1-6 er det særskilt omtalt hva som regnes som fartøy og innretning i lovens forstand. Det presiseres at aktiviteter som enkle pumpeaktiviteter uten brønnstyring, installasjon eller demontering på sikrede og forlatte brønner samt vedlikeholds-arbeid på brønnrammer eller brønnhoder uten penetrering av brønnens barrierer, regnes som aktivitet som utføres fra fartøy. Dette er i henhold til gjeldende praksis.»*

Ut ifra denne teksten ser vi behov for at departementet fastsetter krav til tilsyn og regelverk for ROV/flerbruksfartøy. Viser også til brev og møter mellom både Ptil, Departementet med fagforeningene SAFE og Industri Energi.

Se også følgende rundskriv fra SDir:

<http://www.sjofartsdir.no/regelverk/rundskriv/om-skipsarbeidslovens-virkeomrade/>

Se også anbefaling M5.4 om regelverk for mobile fartøyer til kortvarig produksjonformål.

#### **IO- Integreerte operasjoner:**

Det er med stor bekymring vi ser BP har fått lov til å fjernstyre fra land. Fjernstyring av bemannede innretninger er en sikkerhetstrussel vi ikke aksepterer. Arbeidstilsynet på land vil ivareta lys, regulerbare bord osv. i kontrollrommene men vil ikke ivareta de petroleumsrelaterte HMS utfordringene. Kontrollromspersonell som befinner seg om bord på installasjonen vil ha en helt annen reell forståelse av de faktiske forhold enn personell som er plassert et annet sted. Også om man velger å bruke personell som er kjent på innretningen, er det grunn til å frykte at plattformspesifikk kompetanse fort forvitrer etter at kontrollrommet er flyttet på land. Vi anser dette som et forhold med storulykkespotensiale.

#### **Tre-partsmedvirkning og arbeidstakermedvirkning lokalt i bedriftene:**

De fleste trepartsarenaene er velfungerende. SAFE ser allikevel tegn til at ikke alle er like velfungerende. Siste tids forslag fra industrien om å kutte ned på den grunnleggende sikkerhetsopplæringen viser at arbeidstakerne alene ikke klarer å påvirke beslutninger industrien ta i sine styrende organer. Her er det kun krav fra myndighetene som kan utgjøre en forskjell.

Lokalt i bedriftene ser vi at nye ledelsesmodeller, hard HR ledelse, BBS, medfører at den valgte vernetjeneste og de tillitsvalgte ikke klarer å påvirke beslutningsprosesser i det omfang som er forventet av AML og petroleumsregelverket.

Vi ser også med bekymring på at kompetanse og bruken i petroleumsregelverket fortsatt er for lav hos arbeidstakerne. Antall deltagere på RVK kursene er for lav blant tillitsvalgte, verneombud og AMU representanter. Vi registrer at i mange selskap blir det hevdet at det er for dyrt å sende arbeidstakerrepresentanter på RVK kurs. SAFE vil

hevde at det har vært en viktig forutsetning for vår regelverks- og tilsynsmodell at arbeidstakerne har kompetanse i regelverket og blir gitt mulighet til å utøve denne kompetansen i de relevante omstillings- og HMS prosesser. Vi forventer et løft og tydelig signal fra myndighetene på dette området.

### **Arbeidstakermedvirkning i lisenser:**

Medvirkning fra arbeidstakerne er en forutsetning for det funksjonelle regelverket. Denne forutsetningen brister når arbeidstagerne er utelatt fra beslutningsprosessene i lisensstyrene. Rapporten må derfor gi en anbefaling om å løse denne problemstillingen. Vi ser fare for at flere beslutninger blir løftet opp i lisenskomiteene slik at de faller utenfor arbeidstakernes rekkevidde. Vi blir allerede møtt med «dette er allerede bestemt av lisensen» fra arbeidsgiversiden. Passivitet fra myndighetene på dette området vil bare føre til at tunge saker blir løftet ut av arenaene der vi har medvirkning, og opp til lisenskomiteen. Som generell erfaring, også utenom lisensene, kan anføres at drøftingsplikten synes å bli tatt stadig mindre alvorlig og i stedet erstattes av (for sen) informasjon.

### **HMS i nordområdene:**

Regelverk, standarder og tekniske løsninger i dag er designet for sørlige områder. De vil ikke strekke til når det gjelder HMS i nord. Et omfattende utviklingsarbeid må påbegynnes for å ta fatt i de utfordringene som allerede er identifisert. Næringen sitter på gjerdet og det er fortsatt lite samarbeid mellom selskapene i utviklingen av HMS for nordområdene. Tydeligere krav og forventninger til næringen er nødvendig.

### **BAT/ALARP prinsippene:**

Vi har med beklagelse sett at når det utvikles ny teknologi som fjerner/reduserer problem med støy og kjemikalier, så blir de ikke tatt i bruk. Ref. systemet MUDCUBE. Gamle og helseskadelige løsninger blir kjøpt inn. Ptil har ikke maktet å håndheve BAT/ALARP prinsippene i regelverket. Om det er regelverket, Ptil eller begge som har sviktet er uklart, men saken viser at BAT prinsippet ikke blir fulgt i næringen. Støy og kjemikalier er områder der vi sliter med å få næringen til å gå fremover. Manglende vilje til å løse utfordringene er påtakelig.

### **Internasjonalisering:**

SAFE ser store utfordringer knyttet til internasjonalisering. Sosial dumping, språkutfordringer, svekkelse av VO ordningen er bare innledende symptomer på utfordringene. Amerikaniserte ledelsesverktøy og styringssystem undergraver også Arbeidsmiljølov og verneombudsordningen. LEAN og Adferdsbasert sikkerhet er eksempel på slike systemer.

### **Språk utfordringer, ref anbefaling M5.5**

Økende bruk av engelsk språk truer sikkerheten. Manglende språkkunnskap både hos arbeidstakere og ledelse gir rom for misforståelser, og vi ser at det generelle kompetansenivå lider. I sin ytterste konsekvens kan språklige misforståelser gi storulykkepotensiale. Vi frykter også at arbeidstakere med lang erfaring og nødvendig realkompetanse kan bli faset ut grunnet språkkrav. Dersom industrien ønsker å bruke andre språk enn norsk på sokkelen, må den tilby tilstrekkelig opplæring for alle aktuelle målgrupper.

### **Incentivordninger:**

Det er med stor bekymring vi ser at bonus og incentivordninger har stort omfang i næringen. Når ulykker, hendelser skal granskes, rapporteres eller klassifiseres så kan utfallet medføre store personlige økonomiske konsekvenser. Dette medfører manipulering, straff og underrapportering rundt hendelser og ulykker. Det fører også til manipulering av indikatorer, slik at vi ikke kan stole på indikatorene lenger. SAFE vil derfor at næringen pålegges åpenhet rundt alle incentiver, slik at eventuelle habilitetsforhold kan avklares før beslutninger tas.

**Kapasitet og kompetanse:**

Fortsatt grunn til bekymring rundt det høye aktivitetsnivået i næringen.

**Bruk av rapporten:**

SAFE ser for seg at rapporten må brukes aktivt i de ulike arenaer i næringen slik som sikkerhetsforum. Rapporten kan være et godt verktøy for dialog om de ulike HMS utfordringer vi har i næringen.

SAFE vil avslutningsvis også vise til høringssvar fra Lederne og Industri Energi, og stille oss bak innspill fra dem.

Med vennlig hilsen  
SAFE

Roy Erling Furre  
2. nestleder