

Intervju av Lars Martin Hjorthol

Et langvarig samarbeid mellom NTNU-forskere, Statoil og mannskap på offshore servicefartøyer har resultert i langt bedre fartøysikkerhet. Både personskader og kollisjoner mellom forsyningsfartøy og offshoreinstallasjoner er kraftig redusert.

Helhetlig tilnærming, langvarig engasjement og tett dialog med "problemeierne", det vil si de fartøyansatte, har vært grunnleggende for dette sikkerhetsarbeidet, oppsummerer forskningsleder Trond Kongsvik ved Studio Apertura, NTNU Samfunnsforskning. Prosjektet startet for ti år siden. Statoil Maritime Operasjoner var alvorlig bekymret for sikkerhetsutviklingen ved de innleide service-

- Følte seg hardt kjørt

På oppdrag fra Statoil gjennomførte Studio Apertura i 2000 en spørreundersøkelse blant mannskapene på fartøyene. En viktig konklusjon var at økt aktivitetsnivå koblet med effektiviseringstiltak hadde bidratt til større belastning for de fartøyansatte. - Fartøyene følte seg hardt kjørt av Statoil. Vi arrangerte møter og konferanser med folk fra fartøyene og Statoil. Det resulterte blant annet i reduserte effektivitetskrav og bedre tillit mellom aktørene, forteller Trond Kongsvik.

Etter den første undersøkelsen ble det gjort en rekke endringer i regelverk og praksis, blant annet for å sikre at forsyningsfartøy fikk regelmessig hviletid under land. Statoil samlet og forenklet sin

Samhandling

Det ble også gjennomført en rekke tiltak for å øke forståelsen for hverandres arbeidshverdag, og dermed bedre samhandling mellom aktørene. Det ble også etablert møteplasser der folk kunne møtes ansikt til ansikt. Et av dem er det årlige Kapteinforum. Hvert år siden 2001 har kapteiner på servicefartøy og statoilansatte møttes for å diskutere sikkerhetsspørsmål. - De første årene var temperaturen høy, med klare meldinger fra de seilende. Resultatet var mange gode tiltaksforslag, og en stor del ble satt ut i livet. De senere årene har Kapteinforum vært preget av godt samarbeid for å bedre sikkerheten, forteller Trond Kongsvik. De mange tiltakene har gitt overbevisende resultater: Mens det i år 2000 var hele tolv kollisjoner mellom fartøy og innretning, har det i

- Dette er klassisk aksjonsforskning. Her er det ikke snakk om å rykke inn, skrive en rapport og ferdig med det, men om et vedvarende engasjement. Dette arbeidet har pågått i ti år, og pågår fortsatt. Jeg kjenner ikke til andre former for aksjonsforskning som har vedvart så lenge, sier Kongsvik. Prosjektet har gitt grunnlag for en rekke mastergrads- og doktorgradsarbeider, samt flere vitenskapelige artikler.

LANGVARIG AKSJONSFORSKNING HAR GITT BEDRE FARTØYSIKKERHET

Forskningsleder Trond Kongsvik, Studio Apertura, NTNU Samfunnsforskning
Avdelingsleder Ole Steinar Anderssen, Statoil Marine Operasjoner

fartøyene. Både personskader og antallet kollisjoner mellom fartøy og innretning økte sterkt på slutten av 1990-tallet. Slike kollisjoner gir også fare for storulykker. Fartøyvirksomheten i Statoil framsto på et tidspunkt som den mest risikoutsatte næringen innen petroleumsindustrien.

- Den negative sikkerhetsutviklingen var bakgrunnen for at prosjektet ble satt i gang, sier Ole Steinar Anderssen, som leder avdeling for fartøystøtte i Statoil Marine Operasjoner. Han er godt fornøyd med resultatet av samarbeidet.

- For oss har det vært nyttig å ha folk som kunne se forholdene fra utsiden, og gå litt dypere inn i problemene. Forskerne har vært med og tilrettelagt prosessen, der både folk fra fartøyene og ulike aktører i Statoil-systemet har vært med. Gjennom denne prosessen har forskjellige problemstillinger blitt synlige, og vi har fått et klarere bilde av helheten. Det løpende samspillet mellom ulike aktører har gitt en felles forståelse av problemene, sier Anderssen.

styring av maritime operasjoner, slik at all relevant informasjon ble samlet på ett sted. Bemanningen ble styrket, og det kom nye krav til støyskjerming av mannskapslugarer.

- Før var det så mye støy at mannskapene aldri fikk sove godt nok. Nå er "comfort class" støyskjerming blitt bransjestandard, etter krav fra Statoil. Nye båter får ikke oppdrag uten slik standard, sier professor Per Morten Schiefloe ved Studio Apertura.

Tiltakene har gitt dobbelt gevinst, påpeker han.

- For det første er tallet på skader redusert. Men tiltakene har også gitt økonomisk vinning. Styrking av sikkerheten krever bedre planlegging og mer ryddighet i organisasjonen. Det har gitt betydelige innsparinger, sier Schiefloe.



årene etterpå ligget på fra null til to hvert år. Personskadefrekvensen er mer enn halvert i løpet av de ti siste årene.

Kontinuerlig prosess

Arbeidet med å forbedre sikkerheten på servicefartøyene har vært en kontinuerlig prosess, der forskerne har vært med hele veien. Sikkerhets- og arbeidsmiljøundersøkelser er blitt gjennomført annethvert år siden 2001. I tillegg er det gjort en rekke enkeltundersøkelser, for eksempel om informasjonsflyt, spesielle utfordringer for båter på korttidskontrakt, kapteinsrollen, ulike vaktordninger, med mer.

Resultater av undersøkelsene og forslag til mulige tiltak er blant annet blitt presentert og diskutert på det årlige Kapteinforum. - Vår arbeidsmåte har vært å trække tett oppi folk, bruke kvalitative intervjuundersøkelser og ha en tett dialog med de som kjenner problemene på kroppen, sier Kongsvik. Han beskriver forskernes rolle som en slags meklere og tilretteleggere.