

Jeg oppfatter meg, med rette eller urette, som en av mange ukjente pionerer i norsk oljeindustri.

Jeg var en av de første journalister som skrev om mulighetene for oljefunn i Nordsjøen i «Norges Handels- og Sjøfartstidende» i august 1964, og har fulgt nøye med siden. Jeg ble ansatt for å arbeide med oljesektoren i Norsk Hydro mens selskapet vurderte drivverdigheten av Cod-funnet i 1968. Fra 1972 til 1979 arbeidet jeg full tid med utviklingen av Ekofisk for Phillips Petroleum Company Europe-Africa i London og Phillips Petroleum Company Norway i Stavanger. Også i min senere virksomhet som h.r.advokat og statsautorisert translatør i engelsk i Stavanger, Oslo og Bergen, og som honorær konsul for Nederland i Stavanger 1985-2015 har jeg hatt tallrike kontaktpunkter med og oppdrag for oljeindustrien.

Basert på bevisopptak i erstatningsrettssaker etter 'Alexander L. Kielland'-ulykken i 1970 skrev jeg manuskriptet til en bok forlaget ikke turte å utgi i 1986. Manuskriptet er nå allment tilgjengelig i mitsem-blogg.com i avsnittet ALK-ulykken under tittelen «Sannheten om 'Alexander L. Kielland'-ulykken». Lærdommen etter ulykken, slik jeg ser det, er at man aldri må fravike de programmer som er etablert for inspeksjon og vedlikehold av plattformer, i alle fall ikke for å spare på småpenger, slik rederi og operatørselskap gjorde sommeren 1969.

Det ville være lettere å stole på oljeindustrien og myndighetene hvis denne lærdom var blitt reflektert og uttrykt i de undersøkelser som ble foretatt etter ulykken. Det skjedde dessverre ikke. «Alexander L. Kielland-kommisjonen» var helt taus, og fra politiet kom bare et gjesp, til tross for at statsadvokat Åsmund Norheim uttalte til «Stavanger Aftenblad» 15. mai 1986 at nye opplysninger fremkommet i forbindelse med bevisopptaket gjorde at han hadde besluttet å gjenoppta etterforskningen med første prioritet. Schibstedpressen, med «Stavanger Aftenblad» i spissen, slo høsten 2016 opp å få det til at det var feil under oppankring av «Alexander L. Kielland» som forårsaket katastrofen. Det forhold at dette pølsevev fikk fokus, uten at oljeindustrien eller myndighetene satte tingene på plass, har neppe styrket tilliten til norsk oljeindustri. I 1986 utkom en ny bok, «'Alexander L. Kielland'-ulykken. Hendelsen, etterspillet, hemmelighetene» med nye og viktige vitneopplysninger om ulykken. Jeg henvendte meg da til Riksadvokaten og statsadvokatene i Rogaland og ba om ny etterforskning. Mine henvendelser om dette er referert i mitsem-blogg.com. Jeg kan ikke være sikker på om mine hendelser har brakt påtalemyndighetene eller oljenæringen ut at sitt stabile sideleie.

Bortsett fra at mye fra «Alexander L. Kielland»-ulykken er feid under teppet, er det bare en fundamental svakhet ved måten tingene skjer på i norsk oljeindustri i dag. Det er at helikopter med én hovedrotor og ett hoved-gir benyttes for persontransport mellom land og plattformer. Man vet i dag at helikopter med én hovedrotor og ett hoved-gir før eller senere vil svikte under lange flyvninger, med katastrofale følger, uansett hvor godt vedlikeholdet er! Det har ingen sammenheng med typen av helikopter - de katastrofale ulykker er rimelig jevnt fordelt mellom Sikorsky S-92 og Airbus Super Puma. Vil man at transporten av oljearbeidere til plattformer skal være sikker, må man enten bruke helikoptre med dobbelt sett hoved-rotorer og hoved-gir, som Sikorsky Chinook, eller begrense bruken av helikopter til overføring av folk fra tilbringerbåter i cruise-standard fra land til plattformene. Disse korte flyvninger har så langt skjedd helt uten ulykker på norsk sektor. Noe av det siste jeg gjorde som ansatt i Phillips Petroleum Company Norway var å legge til rette for en slik ordning med cruisebåter fra Jahre line (nå Color Line). Jeg erkjenner at den økonomiske besparelse var del av begrunnelsen - men skal det være et skjellsord? Neste gang et helikopter faller ned, og det vil sikkert skje, vil saken kanskje bli tatt opp av såkalte ansvarlige instanser.

Norsk oljeindustri har også vært utrolig svak i offentlig debatt i de siste år på to punkter.

Det ene gjelder det såkalte grønne skiftet! Norsk oljeindustrien er tvunget tilbake i defensive posisjoner, til tross for at det ikke er noe land i verden som har kommet så langt i gjennomføring av det grønne skiftet som Norge. Ingen land i verden har kommet så langt i bruk av naturlig regenererende og forurensningsfri energi som Norge. At det skyldes vannkraften, er et stolthetsmerke, og ikke noe man skal si unnskyld for!

Og så har vi maset om fredning av visse områder for oljeleting og oljeutvinning!

Det virker ikke som norsk oljeindustri har klart å få frem den enkle sannhet at det ikke er noe sted i verden der oljeindustri og oljeulykker har medført annet enn kortvarige miljøskader som naturen har tatt igjen med! Man kan selvsagt påstå at visse områder er mer sårbare enn andre. Det har aldri vært dokumentert, og står ikke i skapelsesberetningen, så vidt jeg vet! Man må ha strenge regler for å sikre at oljeindustrien blir trygg for de som arbeider i den og miljøet. Men jeg synes det er tilnærmet pinlig å se hvordan oljeindustriens talsmenn tidvis opptrer som flagellanter i det offentlig hylekor som politikere klarer å skape om oljeleting og oljeutvinning i nye områder på norsk sokkel, i

stedet for å vektlegge at olje er et naturprodukt som brytes ned i det naturlige kretsløp, også om en ulykke skulle skje!

Det er sysselsetting og nasjonaløkonomi som er problemene i Norge, og ikke oljeindustrien, hverken i etablerte områder eller nye leteområder.

Stavanger 6/1-2017, Pål Mitsem,