

Hvorfor det er så viktig for meg å skrive denne boka

I 2023 var det akkurat 50 år siden jeg i mitt siv.ing. studium på NTNU ble introdusert for fagområdet sikkerhet og pålitelighet, og hele mitt yrkesliv har dreid seg om dette. Som 73-åring betrakter jeg meg fortsatt på topp faglig, og kjenner at jeg ennå har mange år igjen før jeg legger inn årene og setter meg på kafé hver formiddag!

I all beskjedenhet tror jeg at få andre har den samme brede oversikten og den lange erfaringen som klargjør sikten av de lange linjene på feltet. Jeg møter for eksempel ikke noen av de fagpersonene jeg ble kjent med de første årene lenger, og hører heller ikke fra dem, med ett unntak, professor emeritus Jan Hovden, NTNU, som har gitt meg verdifull faglig input i arbeidet med boka.

Gjennom de siste ti årene har bekymringen min vokst, og jeg føler sterkt for å vise fram det bildet jeg ser – i håp om at det kan stimulere til endringer som kan forbedre samfunns- og arbeidstakeres sikkerhet i Norge. Selv om vi har kommet langt, tror jeg fortsatt vi kan bli mye bedre med målrettet innsats!

La meg starte med å stille følgende spørsmål:

Er Norge verdensledende på HMS i all energiproduksjon offshore?

Lenge har vi vært det, og både myndigheter og politikere er stolte av dette. Faren i dag er at fokus på forbyggende sikkerhet – som etter min mening er alfa og omega for norsk petroleumssikkerhet – er i ferd med å glippe. Det kan få alvorlige konsekvenser. Vi vil ikke tilbake til slik det var på 1970-tallet med nye storulykker på sokkelen hvert år.

Det som får mest oppmerksomhet når det gjelder petroleumsvirksomheten i Norge i dag, synes å være hvor fort selskapene kan skifte fra fossil til fornybar energi.

Men bruk av fossile råstoffer har flere tiår igjen, og hvis vi fokuserer for ensrettet på overgang til fornybar energi, kan det skje alvorlige feil på andre områder.

I stedet bør vi fortsette å holde et vedvarende høyt HMS-nivå på norsk sokkel, slik at også dette kan videreføres i de grønne energiformene som gradvis skal ta over. Etter hvert vil petroleumssikkerheten gå over i en nedbyggings- og avviklingsfase. Da blir det dårligere inntjening, og sannsynligvis enda større press på forebyggende sikkerhet og beredskap.

Mye av denne boka dreier seg derfor om verdien av å forebygge. Gjennom et historisk perspektiv ser vi at forebygging er det Norge alltid har satt høyt i kurs, og vært tjent med, økonomisk og humanistisk, og hvordan forebygging kan bidra til å forhindre storulykkene, selve skrekks scenariene.

Forebygging er imidlertid krevende fordi en trenger lang erfaring (god domenekompetanse vil forskerne si) og ikke minst meget god analytisk kompetanse for å forutse hvilke tiltak som vil være mest effektive.

Det er enklere å jobbe med beredskap, altså å sette inn avgrensede, konkrete tiltak som bidrar til å hjelpe på en ulykke som allerede er ute. Politikere er ofte på ballen når det gjelder dette. Men vi må aldri glemme det store bildet.

For konsekvensen av en slik holdning kan bli drastisk: Hvis en storulykke skulle skje på norsk sokkel slik omstendighetene er i dag, kan det i tillegg til fatale konsekvenser bli kroken på døra for norsk petroleumsvirksomhet i løpet av kort tid.

Formålet med denne boka er å gi en bred oversikt over utviklingen av HMS-tilstanden i norsk offshore petroleumsvirksomhet, som grunnlag for diskusjon om utfordringene frem mot 2050. Jeg vil også foreslå fem konkrete tiltak til forbedring.

«Bedre føre var ...»

Forholdet mellom forebyggende sikkerhet og beredskap er et viktig tema i boka. Et eksempel: Debatten om et ekstra beredskapshelikopter i Tromsø etter Viking Sky, er konkret og lett å følge med på. «Alle vet» at et ekstra helikopter betyr bedre beredskap for mer begrensede hendelser, men når vi snakker om en cruise-ulykke der opptil flere tusen personer trenger rask redning i løpet av få timer, er et ekstra helikopter i beste fall å regne som en dråpe i havet.

En lignende debatt så vi da det for ca. 20 år siden ble innført såkalt «områdeberedskap» på norsk sokkel, der flere petroleumsfelt samarbeider om felles beredskapsressurser. Det ble færre beredskapsfartøyer på feltene, og arbeidstakerne protesterte til å begynne med fordi synlige tiltak (beredskapsfartøyer) ble redusert. I ettertid synes det dog som de fleste er enige om at endringen har gitt bedre beredskap, selv med færre fartøyer.

Forebyggende sikkerhet er vanskeligere å konkretisere enn beredskap. Hvis vi vil forebygge forlis av cruiseskip, er holdninger og situasjonsforståelse blant de viktigste, men også mest krevende, forholdene vi må forbedre. Noen tiltak er riktignok håndgripelige, som å innføre seilingsbegrensninger for cruiseskip i spesielle perioder eller farvann, men generelt krever forebyggende sikkerhet at en går analytisk til verks. Beredskap er derfor enklere for mange å forholde seg til fordi en kan se med det blotte øye hva som skal til for å bedre situasjonen.

Boka søker å illustrere sammenhengene mellom forebyggende sikkerhet og beredskap ved å ta utgangspunkt i ulykker og -tilløp, i hovedsak fra norsk sokkel fra 1970-tallet og frem til utgangen av 2023, med særlig oppmerksomhet på storulykker. La meg også presisere at jeg bruker beredskap i en tradisjonell betydning, ikke i en betydning der forebyggende sikkerhet blir en del av beredskap.

Hovedfokus er som tidligere nevnt på petroleumsutvinning offshore, og offshore vind som skal ta over for petroleum.

Hva er en storulykke?

Storulykker kan ramme mange mennesker. Hvis et fly kolliderer med terrenget, vil ofte alle om bord omkomme, i verste fall flere hundre mennesker. Hvis en arbeidstaker på et stillas faller ned, er det vedkommendes eget liv som er utsatt. Om arbeidstakeren omkommer, er det ikke mindre tragisk for familie og etterlatte, men omfanget for samfunnet er mindre. Noen ganger brukes en grense på potensielt 5 omkomne for å avgrense hva som er en storulykke, men det gir inntrykk av en for presis grense. Det viktigste er at dersom det går galt, er det flere som rammes.

Boka omhandler akutte ulykker for mennesker og miljø, som forstås som ikke-planlagte hendelser som kan medføre umiddelbare negative konsekvenser for menneskers liv og helse og/eller miljø. I hovedsak er fokuset begrenset til storulykker. Ikke fordi mindre ulykker er uinteressante eller mindre viktige, men fordi storulykker er sjeldnere. Dermed vil de ofte tape i kampen om oppmerksomheten i det lange løp, slik at risikoen øker uten at vi er oppmerksomme på det. Mindre ulykker opptrer som regel hyppigere, og faller ikke så lett ut av bevisstheten. I tillegg er det andre tiltak som ofte må settes inn i forbindelse med storulykker, som tilsier at det er viktig å være spesielt oppmerksom på disse.

Da håper jeg leserne forstår hva jeg brenner for, som grunnlaget for å lese boka. God lesing!