

Kapittel 3

Før havariet

Eierskap og ledelse:

De to kommandittselskapene Stavanger Drilling (I og II) kontraherte de to Pentagon-riggene «Alexander L. Kielland» og «Henrik Ibsen» – begge levert av det franske verftet CFEM i 1976. Stavanger Drilling I A/S & Co (Ibsen) og Stavanger Drilling II A/S & Co (Kielland) ble etablert i april 1974. Målet for eierne var å kontrahere to flytende boreplattformer for drift i Nordsjøen.

Det var rederiet Brødrene Olsen AS som bestilte Ibsen og Kielland gjennom skipsaksjeselskapet Solvang i 1973. I tillegg til dette aksjeselskapet fungerte selskapet A. Gowart-Olsen & Co. som et personlig eid disponentsselskap, med Sverre Bjørn-Nielsen som utøvende disponent.

1 ***Hvilken bakgrunn og kompetanse hadde eiere og ledere i Stavanger Drilling knyttet til drift av flyttbare innretninger?***

Den franske rapporten beskriver selskapet slik:

1. Før «Henrik Ibsen» og «Alexander L. Kielland» ble bestilt, hadde ledelsen i SD³² (Stavanger Drilling) ingen erfaring med oljeutvinning til havs. De skaffet seg da kapital til å sette i gang med denne nye virksomheten. Hver av plattformene tilhørte i rettslig forstand forskjellige selskaper, og selskapet «Stavanger Drilling II A/S & CO» ble opprettet utelukkende for å operere P-89 (ALK).³³ Selskaper som starter opp og opererer bare ett skip, anses innen sjøfarten generelt som uerfarne.

³² Den franske rapporten bruker forkortelsen SD – Stavanger Drilling

³³ Den franske rapporten bruker forkortelsen ALK – Alexander L. Kielland

2. Den tekniske avdelingen i Stavanger Drilling hadde bare én ingeniør, Janssen.³⁴ Han arbeidet for første gang på marine plattformer, og påtok seg ansvaret for to av dem.

3. ... SDsadministrerende direktør Sverre Bjørn-Nielsen (ble) nylig dømt for skatteunndragelse (han hadde skjult en inntekt på ca. 200 000 franc). Phillips bemerket da 9. august 1984 (dokument P-4-7) at denne dommen ikke hadde noen forbindelse med ulykken. Likevel er det slik at SDs administrerende direktør ble funnet skyldig i å lyve for retten. Man kan derfor lure på hvor ærlig han svarte de sakkyndige (se punkt 4.1.1.1.4 ovenfor).³⁵

Rederiet Brødrene Olsen AS var et etablert og profesjonelt rederi, og fungerte som management-selskap for Kielland og Ibsen.

Det er to forhold som svekker denne profesjonelle kompetansen:

For det første gikk Gowart-Olsen for første gang inn i rigg-markedet. Ibsen og Kielland var konstruert som halvt-nedsenkbare flytende plattformer, og var dermed fartøy. Slike rigger gir imidlertid helt andre driftsutfordringer enn tradisjonelle skip, og her hadde rederiet ingen erfaringer fra tidligere drift. Dette gjaldt for flere norske rederier. De franske sakkyndige peker på og beklager rederiets *manglende erfaring når det gjaldt plattformvirksomhet*.³⁶

De kritiserer også underbemanninga på riggen og mange andre feil i driften av riggen.

For det andre er det grunn til å spørre om eierskapsformen – kommandittselskap – var egnet til å sikre forsvarlig drift. Denne selskapsformen kom i stand for at det skulle bli mulig for redere å investere i oljevirksomheten. Kapitalbehovet var vesentlig større enn ved bygging av skip. Et etablert rederi holder seg med teknisk og maritim kompetanse. Men et kommandittselskap med finansielle eiere?

Selv om forsikringsselskapet Storebrand hadde en betydelig eierandel i riggen, var det likevel Storebrand som brakte de to riggene inn som forsikringsobjekt i Norsk Oljeforsikringspool.

³⁴ Janssen – her vises det til daværende teknisk sjef Christen Magne Jensen

³⁵ Den franske rapporten, 4.2.4.1 «Kritikk vedrørende ALKs eierselskap»

³⁶ Den franske rapporten pkt 3.4.3.4.8, underpunkt 2

I tillegg til Gowart-Olsen (20 %) og Storebrand (20 %), deltok rederiene Brøvig, Mosvoll, Klaveness, Selvig, Jepsen og skipsmeglerselskapet K. S. Platou.³⁷

Dette innebar at flere anerkjente rederier var representert i styret for Stavanger Drilling. Her var det solid rederkompetanse. Men det hjelper lite når selskapet underbemanner både riggene og sin egen tekniske avdeling.

Nytt management-selskap

Sverre Bjørn-Nielsen opprettet 29. februar 1980 – fire uker før havariet – Stavanger Drilling AS som et eget driftsselskap for de to plattformene, med seg selv som administrerende direktør og den tidligere telegrafisten Alf Kaasen som viseadministrerende direktør. Virksomheten til det nye driftsselskapet Stavanger Drilling AS kom dermed i direkte konkurranse med Gowart-Olsen-systemet, ifølge Carsten Gowart-Olsen.³⁸ Da styret i Gowart-Olsen AS oppdaget hva Sverre Bjørn-Nielsen holdt på med, fikk han sparken fra rederiet 9. juni 1980. Han fortsatte likevel som sjef i Stavanger Drilling AS fram til slutten av 1980-tallet, da selskapet ble avvirket.

Det er grunn til å spørre hvorfor Sverre Bjørn-Nielsen etablerte det nye driftsselskapet, bare fire uker før havariet, i strid med rederiets interesser. Dette grepet førte til at de to riggene mistet et anerkjent rederi som management-selskap.

Den nye kontrakten med Shell innebar at Kielland skulle over til boreoppdrag på britisk sektor, med langt høyere dagrater. Ibsen skulle overta flotell-oppdraget for Phillips på Ekofiskfeltet.

Det må undersøkes nærmere om etableringa av et nytt driftsselskap hadde en direkte sammenheng med Shell-kontrakten. Kiellands oppdrag for Shell skulle starte 1. april. Bare fire dager før havarerte riggen.

2 ***Hvordan ble denne kompetansen / manglende kompetansen vurdert av operatørselskapet Phillips Petroleum Company Norway (PPCN)?***

³⁷ Smith-Solbakken m.fl., RÅOLJE bind 1 s. 227

³⁸ Tungland, Rederidynastiet, Jæren Forlag 2018

Boligplattformen Alexander L. Kielland var i hele sin levetid leid av operatørselskapet Phillips Petroleum Company Norway (heretter Phillips) og brukt som flotell flere steder på Ekofiskfeltet, sør i Nordsjøen. De fleste av omtrent åtti bore- og serviceinstallasjoner i Nordsjøen var lokalisert i dette området i 1980. Den siste plasseringen av Kielland, fra august 1979, var ved den faste boreplattformen Edda 2/7 C. Kielland var forbundet med Edda-plattformen med en gangbro.

Operatøren Phillips var og er i utgangspunktet ansvarlig for alt som skjer i deres operasjonsområde. Når det leies inn andre aktører for å ivareta ulike oppgaver knyttet til produksjonen, ligger fremdeles det overordnede ansvaret hos operatøren. Dette ansvaret gjaldt også for drift og sikkerhet på Kielland.

Det er så langt ikke kjent om operatørselskapet Phillips konkret vurderte kompetanse / manglende kompetanse hos Stavanger Drilling. Etter alt å dømme ble slike vurderinger ikke foretatt. Det er også viktig å huske at hele offshorevirksomheten på denne tida var preget av hastverk og begrenset kompetanse.

Flytende rigger sorterte under en annen lovgivning enn faste installasjoner, og mye tyder på at operatøren i liten eller ingen grad tok det lovpålagte ansvaret for driften av slike rigger. Verken Phillips eller andre private selskap som Veritas og Storebrand har gitt innsyn i sine arkiver. Dette er en vesentlig årsak til at mange spørsmål fortsatt står ubesvarte.

Tiltak for å komme lenger i søket etter svar er derfor fortsatt innsats for å få full tilgang til private arkiver.

Samspill rederi / verft / konstruktør / operatør

Det er solid dokumentert av den norske granskingskommisjonen at hydrofoninnfestinga midt på D6-staget hadde en sveisefeil. Dette er også den franske kommisjonen enig i. Mens den norske kommisjonen mente at dette var årsaken til utmattingssprekken, mente den franske kommisjonen at utmattingsbruddet oppsto uavhengig av denne sveisefeilen.

Da riggen ble besluttet anvendt til boligformål og ikke til boreformål, slik den var konstruert for, ble servicekontrakten med konstruktør Forex Neptune kansellert.³⁹

³⁹ Weihe, Hans-Jørgen Wallin (red.), Kielland-nettverkets forskningsseminar 2017, ISBN 978-82-690983-0-3 (heretter Konferanserapport 2017), s 17

3

Hvilket samspill og samarbeid fant sted mellom operatør og reder på den ene siden, og konstruktør og verft på den andre – etter at riggen ble levert i 1976?

Samspill og samarbeid mellom operatør Phillips og eier Stavanger Drilling ser ut til å ha begrenset seg til økonomi. Phillips blandet seg i liten grad inn i driften av Kielland, men de godkjente eller avsto henstillinger fra plattformsjefer – dersom det gikk ut over produksjonen. Et konkret eksempel: Plattformsjef Torstein Sæd ønsket høsten 1979 å heve riggen for å inspirere nedre horisontale stag. Phillipssjefen på Edda avsto, siden dette ville bety produksjonsstans for den tiden heving, inspeksjon og senkning ville ta.⁴⁰

Både Kielland og Ibsen ble bygd som boreplattformer, men Kielland ble i hele sin korte levetid brukt som boligplattform. Markedet for borerigger var mettet, mens etterspørselen etter boligplattformer fortsatt var stor. Rett etter leveringen av Kielland i 1976 ble det plassert store containere på dekk som skulle tjene som en bolig- og servicedel på fire etasjer. Containerne ble montert i flere faser uten medvirkning fra CFEM-verftet, og det meste av arbeidet ble gjort ute i Nordsjøen. Riggens konstruktør Forex Neptune tilbød også driftsopplæring ved egne mannskaper, men dette ble avvist av Stavanger Drilling. Det var uvanlig. De fleste eiere av nye rigger gjennomførte opplæring via konstruktør og verft i drift, sikkerhet og tekniske installasjoner for å sikre at mannskapene som etter hvert overtok, var grundig opplært og hadde tilstrekkelig kompetanse.

De franske sakkyndige slår fast at det «ikke (ble) inngått noen vedlikeholdsavtale for plattformen, verken med Forex eller noe annet selskap. De sakkyndige beklager for øvrig dette, tatt i betraktning Stavanger Drillings manglende erfaring når det gjaldt plattformvirksomhet.»⁴¹

Oppsummert er svaret at Phillips overstyrte rederi og kaptein dersom de tapte penger på kapteinens beslutninger om egenkontroll. Og at samspill mellom verft og konstruktør og rederiet Stavanger Drilling opphørte ved levering av riggen i 1976.

⁴⁰ Maskinsjef Leif Barkved i beediget erklæring 1986, Aftenbladet 28.9.2020

⁴¹ Den franske rapporten, pkt 3.4.3.4.8, underpunkt 2

Dersom dagens ConocoPhillips åpner arkivene for innsyn, vil vi kunne få mer informasjon om disse forholdene.

4

Hadde hydrofonen / sonaren oppgaver av militær / forsvarsmessig karakter i tillegg til posisjonsberegning for riggen?

Bakgrunnen for spørsmålet er den kalde krigen. Ubåtspørsmålet var stadig framme i offentlig debatt og et viktig anliggende for Forsvaret. Det må kunne antas at Forsvaret i samarbeid med øvrige norske myndigheter tok ulike grep for å sikre installasjonene på norsk sokkel. Overvåking av ubåtaktiviteter fra installasjoner i Nordsjøen er derfor sannsynlig. Hydrofonen i D6-staget var et redskap for posisjonering av riggen. Siden riggen ikke ble brukt som borerigg, er det mulig å tenke seg at Forsvaret fikk anledning til å montere en sonar eller lignende for å avsløre eventuell ubåtaktivitet. Det foreligger så langt ingen dokumentasjon som knytter Kielland til slik overvåking. Det er heller ingen grunn til å tro at eventuelle installasjoner for å lytte og overvåke undervannsaktivitet hadde noen reell innvirkning på driften av Kielland.

29

Drift

Både den norske og den franske kommisjonen vurderte ulike spørsmål knyttet til driften av riggen.

5

***Hvor ofte ble stabilitetsberegninger utført, og hvilket skjema ble brukt ved slike beregninger?* ⁴²**

Ukjent.

Den norske kommisjonen har gjengitt en stabilitetsoversikt for 27. mars 1980, basert på den avtroppende kapteinens hukommelse. Veritas-arkivene vil være en sentral kilde for å få svar på dette. Veritas har som privat selskap ikke gitt tilgang til arkivene.

⁴² Konferanserapport 2017, s 16

6

Ble det tatt hensyn til boretårnet og boreblokken i stabilitetsberegninger?

Usikkert. Det hevdes av noen at boreblokka var oppe i tårnet. I så fall ville dette svekke stabiliteten sterkt – etter at riggen tiltet til 30–35°. Overlevende Leif Wiig Abrahamsen fra Stavanger Drilling arbeidet med opplasting av boreutstyr denne dagen, og opplyser at boreblokka sto i skinnegangen, fortsatt på boredekket.⁴³ Dette bør undersøkes nærmere med resten av det overlevende mannskapet, og med professor Emil Aall Dahle som utarbeidet stabilitetsrapporten for den norske kommisjonen.

7

Hvorfor ble stabilitetsanalyser som ble utført for kommisjonen hemmeligstemplet?

30

Hele granskingsprosessen i 1980–1981 var lukket for innsyn. Både stabilitetsrapporten og andre rapporter og utredninger som kommisjonen hentet inn, ble klausulert og hemmeligstemplet.

Stabilitetsrapporten ble skrevet på oppdrag fra kommisjonen av dr.ing. Emil Aall Dahle. Den ble offentlig kjent i 2017, etter arkivøk utført av Marie Smith-Solbakken ved UiS. Her dokumenteres det at katastrofen hadde mer enn én årsak.

Den norske kommisjonen skriver i sin rapport:

Når de gjelder de operasjonelle forhold, har det vært mangelfull oppfølging av instruksene om stengning av lukningsmidler på søyler og i dekkskonstruksjonen. På bakgrunn av den betydning dette fikk for fyllingsforløpet, må denne mangel ansees som en medvirkende årsak til ulykkens omfang.⁴⁴

⁴³ Fanebust, Frode. 2022. *Katastrofe og korrupsjon* (heretter Fanebust) side 46

⁴⁴ NOU 11:1981, side 117

Dette gjelder både vanninnstrømming i søyle C og E med åpne dører, i tillegg til åpne dører i overbygningen. Det antydes at hvis dørene hadde vært stengt slik forskriftene og operasjonsmanualen krevde, ville kantringen tatt rundt én time. Dette hadde reddet mange liv. De franske sakkyndige antyder at kantringen ville tatt opp til to timer. Her vises det også til spørsmål 40.

Den norske kommisjonens viktigste anliggende var etter min vurdering å rette søkelyset på ett forhold: Den dårlige sveisen i hydrofonholderen i D6-staget. Dermed ble ansvaret sendt ut av landet og til Frankrike. Kommisjonen tok bare med en begrenset og forsiktig oppsummering av stabilitetsrapporten. Jeg mener det er rimelig å anta at en offentliggjøring av stabilitetsrapporten i sin helhet i 1981 ville forstyrret dette anliggendet, og derfor ble hemmeligstemplet.

8 ***Hvilke styringsystemer var etablert om bord på plattformen?***

31

Regler og krav for flytende plattformer sorterte under Sjøfartsdirektoratet. Disse reglene var generelt en del av styringssystemet både på Kielland og på alle andre flytende plattformer i den norske delen av Nordsjøen. I tillegg fastsatte klasseinstitusjonen Veritas krav og regelverk for hver enkelt plattform som de klasset.

At driftshåndboken er å betrakte som instruks, framgår av Sjøfartsdirektoratets anmerkning på Fartssertifikatet for Alexander L. Kielland. Der er det anført at plattformen *skal opereres i henhold til driftshåndboken* og godkjente stabilitetsberegninger. Ansvaret for oppfølging av instruksene i driftshåndboken hviler på rederen og plattformsjefen.⁴⁵

Den norske kommisjonen understreker i kapittel 3.1.4.1:

Plattformens integritet under operasjon avhenger av den styrke som er bygd inn i konstruksjonen, og at de operasjonelle forutsetninger, slik de er nedfelt i driftshåndboken, er oppfylt ... Ansvaret for oppfølging under operasjon hviler i første

⁴⁵ NOU 11:1981, side 107

rekke på mannskapet. Det skal påses at operasjonene utføres i henhold til driftshåndboken.⁴⁶

Driftshåndboken

«Stavanger Drilling opererte langt på utsiden av de operative forutsetningene og manglet store deler av det operative styringssystemet.»⁴⁷ Skipsingeniør Nils Gunnar Gundersen med lang driftserfaring fra pentagonriggen «Drill Master» er sterkt kritisk til Stavanger Drillings drift av plattformen.

Da riggen ble levert av CFEM fulgte operasjonsmanualen med. Denne kalles gjerne for Driftshåndboken, men var mer en teknisk manual. Den var utviklet av Forex Neptune og omhandlet en rekke operative retningslinjer, først og fremst for drift av riggen som boreplattform. Siden riggen ikke ble brukt som boreplattform, var det rederens ansvar å sørge for en oppdatert driftshåndbok som passet for formålet.

De franske sakkyndige ble bedt av domstolen om å vurdere kvaliteten på driftshåndboka. De skriver i sin rapport:

De sakkyndige deler i stor utstrekning DnVs vurdering i rapport nr. 80-0392 av 29. mai 1980 (dokument N-8). Nedenfor følger en delvis gjengivelse:

«Operasjonsmanualen til «A. L. Kielland» er et meget omfattende verk hvor det ser ut til at alle tenkelige ting er tatt vare på. Når det gjelder stabilitet er alt som i henhold til reglene skal være med inkludert. Men dette stoffet er så omfattende at de vesentlige tingene drukner i mindre vesentlige ting. Denne manualen kan være fin å ha på rederikontoret, men ombord bør det være en manual som er mer praktisk rettet.»⁴⁸

Nils Gunnar Gundersen har i flere artikler beskrevet styringssystemet som var utviklet av Forex Neptune for driften av «Drill Master». Forex hadde en operasjonskontrakt for «Drill Master» i fire år. Manualen inneholdt ifølge Gundersen en rekke tekniske detaljer, men var

⁴⁶ NOU 11:1981, s. 50

⁴⁷ Konferanserapport 2017, s. 19

⁴⁸ Den franske rapporten, 3.4.3.5.9 Generell vurdering av driftshåndboken, s. 188

svak på konkrete prosedyrer – hvordan en utfører de konkrete handlingene. Gundersen lagde derfor en mer detaljert operasjonsmanual med nødvendige prosedyrer for «Drill Master». Stavanger Drilling fikk et tilbud om to kopier for 50 000 kroner, men dette ble for dyrt for dem.

Manualen for Kielland inneholdt teknisk informasjon, designkriterier og prosedyrer for oppankring, ballastering og andre operative forhold. Dommen fra Nils Gunnar Gundersen er hard:

Manglende kunnskap blant ledelsen i hele Stavanger Drilling samt manglende styringssystem på hvordan de to plattformene (Kielland og Ibsen, red.) skulle opereres i henhold til de operative forutsetningene spesifisert av Forex Neptune, har utvilsomt, slik jeg ser det, spilt den vesentligste rollen når det gjelder årsaken til den fatale katastrofen.⁴⁹

Flere av mannskapet oppfatter den sterke kritikken av Stavanger Drilling ikke bare som en kritikk av ledelsen, men også en kritikk av mannskapets bruk og operasjon av plattformen. Dette oppleves som urettferdig og urimelig.

9, 10, 11, 12 og 13

– Hvilke tilpasninger til boreoppdrag ble utført, og hvordan var last i denne sammenheng sikret?

– Hvem var ansvarlig for at det kunne foregå reparasjoner og modifikasjoner på plattformen?

– Hvorfor var dører ikke stengt i henhold til regelverket?⁵⁰

– Boreutstyr ble tatt om bord uten at det ble sikret, ref. den klausulerte stabilitetsrapporten og flere dokumenter i kommisjonen som viser at dette ikke var sikret. Hvorfor var dekkslasten ikke sikret/sjøklar?⁵¹

⁴⁹ Nils Gunnar Gundersen i epost til forfatteren 24.2.2023

⁵⁰ Konferanserapport 2017, ss 12-13

⁵¹ Konferanserapport 2017 s. 20, ref. s. 13

– Plattformen var rotete, kaotisk, med åpne døråpninger og ikke sikret last. Hva var begrunnelsene til regelbrudd og hvem hadde ansvar for at plattformen ikke var gjort sjøklar slik den skulle etter regelverket?

Spørsmål 9: Det var hektisk aktivitet om bord de siste dagene. Boreutstyr som riggen var utstyrt med fra verftet i 1976 var fortsatt om bord, under hoveddekket. Oddbjørn Lerbrekk opplyste at det lå mye utstyr i sekkerommet. I tillegg ble det fraktet ut masse utstyr med supplybåter, som ble lastet opp på dekk uten sikring. Usikrede containere skled på dekket da riggen tiltet, og drepte flere. Magne Sildelid, som var ny om bord, reagerte på at kabler og rør gikk gjennom dører som skulle vært stengt. Dette bekreftes av flere av det faste mannskapet: Oddbjørn Lerbrekk, Ragnvald Ofte og Kåre Magne Kvåle.⁵² Flere ekstra sveisere var om bord, og vi vet at det ble sveist på stag D4 – og kanskje flere stag. En ny og vesentlig tyngre BOP (blow-out-preventer) skulle monteres, flere lasteluker skulle sveises. Både den norske og den franske kommisjonen bekrefter at en mengde utstyr ikke var sikret.

34

Spørsmål 10: Stavanger Drillings ledelse ved hovedkontoret, i samråd med plattformsjef, var ansvarlig. Phillips hadde det overordnede ansvaret, men ser ut til å ha begrenset sin innblanding til spørsmål som innbefattet midlertidig driftsstans. Se spørsmål 2.

Spørsmål 11, 12 og 13: 27. mars 1980 var det bare fire dager igjen til riggen skulle over til Fulmar-feltet i britisk sektor. Kontrakten med Phillips ville bli overført til Henrik Ibsen, mens Kielland nå skulle brukes til det den var bygd for – som boreplattform. Denne endringen krevde et omfattende arbeid om bord. Boresystemet, tårnet, store mengder boreutstyr skulle klargjøres, mens den midlertidige boligseksjonen – som gjestene ofte kalte «Bangladesh» – skulle av.

Opplastinga av boreutstyr, mellomlagring på dekk og et omfattende arbeid med å konvertere riggen til boring, er etter alt å dømme årsakene til åpne dører.

Svaret på spørsmålet kan være at det ikke var praktisk mulig å sikre så store mengder med utstyr før boligseksjonen var demontert og lastet av.

⁵² Mannskapsseminar 2018, ss. 6-7

Riggens tilstand var også et ansvar for plattformsjefen som mønstret av 27. mars.

Den franske rapporten beskriver situasjonen om bord på plattformen slik:

Sikkerhetsinstruksene var diskutabile, anvendelsen av dem var slakk, besiktelsen og vedlikeholdet av lukningsmidlene var ikke sikret, og bortsett fra brann- og rømningsøvelser var øvelser ikke-eksisterende. Mangel på øvelser som kunne ha veid opp for mangel på opplæring på land av mesteparten av mannskapet, er en av hovedårsakene til den raske kantringen og det påfølgende tapet av menneskeliv.⁵³

Overlevende mannskap fra Kielland vil kunne bidra med mer detaljerte svar.

14

Hvilke avviksprosedyrer ble benyttet av plattformsjefene når / om det ble oppdaget sprekker eller ytre skader på strukturen og hvor ble slike avviksrapporter sendt?

35

Ukjent. Overlevende mannskap fra Kielland og andre med driftserfaring fra Pentagon vil kunne belyse dette. Igjen er Veritasarkivene sentrale for å få flere svar.

15

Hva med Phillips sin rolle? Er ikke operatøren forpliktet til å sikre at innleid materiell opereres i henhold til regelverket?

Det enkle svaret er at Phillips hadde det overordnede ansvaret. Og at de var forpliktet til å følge regelverket. Selvsagt var de det.

På tross av dette ble det forbausende lite oppmerksomhet om operatørens rolle og ansvar. I kampen om snuing av riggen var det Norsk Oljeforsikringspool og Stavanger Drilling som var de synlige aktørene, mens Phillips holdt seg i skyggen.

⁵³ Den franske rapporten pkt. 3.6.5, underpunkt 7

Operatøren hadde det overordnede ansvaret for alle riggene i Ekofisk-lisensen, herunder også flytende rigger som Kielland. Det gjeldende regelverket forpliktet operatøren til å sørge for at både eget og innleid materiell ble operert i tråd med regelverket. Det er så langt ingen dokumentasjon på at Phillips utførte det pålagte tilsynet med riggen. Phillips hadde ansvar for å ta Kielland til land og ta av boligkteinere. Igjen støtter vi på et gjennomgående problem: Phillips har så langt nektet innsyn i sine arkiver.

Riksrevisjonen skriver i sin rapport fra 2021 at den norske kommisjonen ikke vurderte ansvar for reder og operatør:

Det er sterkt kritikkverdigg at myndighetene ikke gjennomførte en fullstendig kartlegging av ansvaret til Stavanger Drilling og Phillips Petroleum etter ulykken. Kommisjonen la liten vekt på å vurdere hvordan rederen (Stavanger Drilling) og operatøren (Phillips Petroleum) ivaretok ansvaret sitt.

I rapporten påpeker Riksrevisjonen at det var en utydelig rolle- og ansvarsfordeling mellom Sjøfartsdirektoratet og Oljedirektoratet, myndighetene og private aktører, og mellom reder og operatør av flyttbare innretninger. Sjøfartsdirektoratet delegerte gjennom en avtale tilsynsoppgaver på flyttbare innretninger til Det Norske Veritas. Avtalen gjaldt imidlertid for skip, og var ikke tilpasset kontrollsystemet for flyttbare innretninger. Myndighetene identifiserte gjennom syttiårene flere svakheter og behov for tiltak. De nødvendige tiltakene ble likevel ikke gjennomført, noe Riksrevisjonen beskriver som alvorlig.

Den norske kommisjonen påpekte mange svakheter både i Sjøfartsdirektoratets og Det Norske Veritas' oppfølging av Alexander L. Kielland-plattformen. Riksrevisjonen framhever at kommisjonen gjorde en grundig vurdering av myndighetenes og Det Norske Veritas' oppfølging av plattformen under planlegging, bygging og drift fram til ulykka skjedde – mens ansvarsspørsmålet ble liggende ubesvart.

Riksrevisjonen skriver:

Siden Alexander L. Kielland-plattformen var innleid av Phillips Petroleum fra Stavanger Drilling, innebar dette at Phillips Petroleum hadde et overordnet ansvar for å påse at nødvendige inspeksjoner, tiltak og vedlikehold ble gjennomført på plattformen.⁵⁴

... Industrikomiteen understreket i Innst. S. nr. 166 (1976–77) rettighetshavernes ansvar for at sikkerhetsforskrifter for installasjoner på sokkelen blir fulgt. Vår undersøkelse viser at kommisjonen ikke gjorde en systematisk undersøkelse av hvordan Phillips Petroleum og Stavanger Drilling hadde ivarettatt ansvaret for egenkontrollen på Alexander L. Kielland-plattformen. Rapporten fra granskingskommisjonen ga derfor ikke et fullstendig grunnlag for å vurdere ansvarsforholdene.⁵⁵

Disse manglene er svært alvorlige. De inngår i det generelle inntrykket av at kommisjonen og myndighetene var lite interessert i å plassere ansvar hos de amerikanske og norske aktørene. Ansvar ble plassert i Frankrike.

Feil oppankring

37

Flere aktører vektlegger at feil oppankring og omfattende inn- og uthalingsaktivitet mellom Kielland og faste installasjoner har vært en av de sentrale bakenforliggende årsakene til utviklingen av utmattingsbruddet i D6-staget. Professor Marie Smith-Solbakken ved UiS har foretatt en gjennomgang av Stavanger Drillings og den norske granskingskommisjonens arkiver, men har ikke hatt tilgang på arkiver fra Phillips og Veritas.

16, 17 og 18

– Eksisterer det en avviksrappport – foreligger det Veritas-godkjenning av endringene av oppankring fra 10 til 8 ankre?⁵⁶

– Hvilke verifikasjoner hadde Veritas utført i forkant av avgjørelsen for å forsikre seg om at den strukturelle

⁵⁴ Riksrevisjonen, Dokument 3:6 (2020–2021) Rapport, s.78

⁵⁵ Riksrevisjonen, Dokument 3:6 (2020–2021) Rapport, s.143

⁵⁶ Konferanserapport 2017, s. 16

integriteten på Kielland ble opprettholdt ved å anvende kompensierende tiltak?

– Hvordan fulgte Sjøfartsdirektoratet opp kravet om oppankring skulle skje i henhold til designkriteriene? Hvordan fortolket Veritas sjøfartsdirektoratets krav?

I dagene etter katastrofen kurset Nils Gunnar Gundersen kommisjonen om Pentagon-rigger, som han hadde lang erfaring fra. Han har opplyst at politiet viste ham et Veritas-dokument der det ble gitt godkjenning av endringen fra 10 til 8 ankre.⁵⁷

Den norske kommisjonen skriver:

Særlig er det grunn til å påpeke at tillatt ankerlinekraft var høy. Driftshåndboken er heller ikke blitt ajourført når det gjelder beskrivelse og operasjon av ankersystemet. Mens et system med 10 ankerliner i et symmetrisk mønster var planlagt, ble systemer med 8 og 9 ankerliner i asymmetriske leggemønstre stort sett anvendt.⁵⁸

Nå var det vel strengt tatt ikke meninga at driftshåndboka skulle ajourføres etter praksis – men at operativ praksis skulle gjennomføres i tråd med driftshåndboka. Forholdet må undersøkes nærmere, både i forhold til Veritas og Sjøfartsdirektoratet.

Veritas – rederi og operatør

Veritas som klasseselskap hadde et omfattende ansvar for å gjennomføre kontroller både av den alminnelige drift, samsvaret med designkriterier og endringer som operatør og reder ønsket å foreta. Veritas har bekreftet tilsyn høsten 1979. Det er dokumentert at Veritas var om bord så sent som i februar 1980, for å sjekke riggen før den ble tilbakeført til borerigg, med oppdrag for Shell i britisk sektor. De godkjente utsettelse av fireårskontrollen bare få dager før ulykka 27. mars.

⁵⁷ TV2 dokumentarserie 2022, 2. episode

⁵⁸ NOU 11:1981 s. 51

19

Hvorfor godkjente Veritas utsettelse av fireårskontrollen?

Stavanger Drilling søkte 26. februar 1980 om utsettelse av deler av fireårskontrollen. De opplyste at riggen skulle til land «i midten av mars 1980 for å ta i land boligmodulene og bygge plattformen om til boreplattform igjen. Alexander L. Kielland skulle da avløses av søsterplattformen Henrik Ibsen ... Ibsen var forventet å være ferdig 25. mars 1980.»⁵⁹

Det var i søknaden forutsatt at kontroll av nedre stag skulle gjennomføres i mars 1980, i tråd med fireårs-regelen.

24. mars 1980 – tre dager før katastrofen – meddelte Veritas at fullføringen av fireårskontrollen kunne utsettes til 1. juli 1981. Utsettelse av fireårskontroller med ett år var etablert praksis i 1980. Men det ble presisert at utsettelsen ikke gjaldt inspeksjon av de nedre horisontale stagene.

Riksrevisjonen skriver:

24. mars 1980 meddelte Det Norske Veritas både Stavanger Drilling og Sjøfartsdirektoratet i brev at fullføringen av fireårskontrollen kunne utsettes til 1. juli 1981. I brevet til Stavanger Drilling ble det presisert at utsettelse ble gitt under forutsetning av at «besiktigelsesmannen finner dette ubetenkelig etter en besiktigelse». Det Norske Veritas understreket at en slik besiktelse (tilsyn) minst måtte tilsvare et årlig tilsyn i undersøkelsesomfang og metode. Det siste årlige tilsynet Det Norske Veritas gjorde på plattformen, ble utført høsten 1979, og det er ikke rapportert at Det Norske Veritas utførte noe nytt årlig tilsyn i forbindelse med utsettelsen. Derimot utførte selskapet et tilsyn i henhold til det britiske regelverket for utstedelse av «certificate of fitness», som var påkrevd av det britiske energidepartementet. Dette ble utført i februar 1980 og omfattet delvis inspeksjon av skrog, maskineri og elektriske installasjoner.⁶⁰

⁵⁹ Riksrevisjonen s. 84

⁶⁰ Riksrevisjonen s. 84

Forsinkelsen av Ibsen førte til endringer i planene: Riggen rakk ikke ilandføringen, men skulle direkte til britisk sektor for boreoppdrag for Shell i april 1980. Flere av mannskapene har opplyst dette. Arkivene til Stavanger Drilling mangler dokumentasjon også på dette området. Men den norske kommisjonen har tatt med en interessant opplysning:

Etter anmodning fra «Alexander L. Kielland»'s rederi ble den spesielle periodiske besiktelsen («fireårsbesiktelsen») som skulle vært utført i 1980, utsatt fullført til utgangen av juli 1981. Imidlertid var det planen at inspeksjonen skulle påbegynnes da plattformen ble tatt i land for ombygging til boreplattform **sommeren 1980** (forfatters utheving).⁶¹

Ombyggingen var i praksis i gang da ulykka skjedde. Siden de ikke rakk å ta riggen til land i mars, kan denne siste setningen tyde på at ombyggingen skulle foregå i to trinn: Først ute på feltet i mars 1980, og deretter siste trinn der riggen skulle tas i land sommeren 1980 for ferdigstilling. Var det planlagt å ta av boligseksjonene sommeren 1980? Og var det samtidig planlagt å gjennomføre inspeksjonen av de nedre horisontale stagene sommeren 1980?

Ingenting av dette framkommer av arkivene til Stavanger Drilling, som åpenbart har vært rensert. Både Veritas og Phillips må ha vært kjent med dette, men de nekter som kjent innsyn i sine arkiver.

20

Hvor er Veritas-dokumentene som begrunner deres godkjenning?

Det norske Veritas (1980) D/R Alexander L. Kielland – 100071 – LFOA Brev til Sjøfartsdirektoratet 24 mars 1980.

Riksrevisjonen skriver:

Sjøfartsdirektoratet førte tilsyn med blant annet stabiliteten og redningsutstyret og la Det Norske Veritas' klassegodkjenning for styrke, konstruksjon og maskineri til grunn

⁶¹ NOU 11:1981, s. 52

for den generelle godkjenningen. Både i direktoratets sikkerhetsforskrifter og i Det Norske Veritas' regelverk var det gitt anledning til å utsette fireårskontrollen med inntil ett år.⁶²

21 og 22

– Kielland-nettverket har fått opplysninger om at det ble vurdert å bytte klasseselskap til Lloyds og at dette klasseselskapet foretok en vurdering av plattformen. Vurderte Lloyds plattformen og hva var i så fall deres vurdering og krav for å klasse plattformen?

– Siden Lloyds klasset andre plattformer av samme konstruksjon, bør kravene fra de to klasseselskapene sammenlignes og det samme bør de inspeksjonsrutiner de to klasseselskapene hadde. Det har ikke vært noen gjennomgang av arkiver eller dokumentasjon fra Lloyds.

Alle skip og flytende plattformer må sertifiseres gjennom et internasjonalt anerkjent klasseselskap. Det britiske *Lloyds Register of Shipping* (heretter Lloyds) er det største klasseselskapet.

De fleste Pentagon-plattformene var klasset i Lloyds. Kielland, Ibsen og norskeide Gulnare var klasset i Det norske Veritas.

Ble det vurdert å klasse Kielland og Ibsen hos Lloyds? Dette må undersøkes nærmere direkte med Lloyds. Vi vet at den norske kommisjonen møtte Lloyds – og det britiske Department of Energy – 15.–18. juli 1980, sammen med norske politietterforskere.⁶³ Det må sjekkes hva som ble tatt opp på disse møtene, og om konkrete sammenligninger ble gjort. På flere områder er det fornuftig å sammenligne operasjon og drift av de ulike Pentagon-plattformene: Inspeksjonsrutiner, stabilitetsrutiner og strukturer, sprekkutvikling i stag og andre driftsforhold.

⁶² Riksrevisjonen, ss. 83–84

⁶³ Riksrevisjonen s. 32, tabell samt s. 38

Det er ellers verdt å merke seg at den norske kommisjonen mente at Lloyds ikke hadde gjort det bedre som klasseselskap enn Veritas (DnV). Den franske kommisjonen foretar en konkret sammenlikning og skriver:

3.4.4.2

1. (Den norske) kommisjonsrapporten (punkt 3.1.5.6 side 200) påpeker to punkter der Lloyds' regelverk er overlegent DnVs regelverk: Merknaden om konstruksjonsområder der det er en fare for utrivningsbrudd, og besiktelsen i tørrdokk annethvert år ...

6. DnVs regelverk var altså kanskje litt mindre strengt enn regelverket til de andre konkurrerende klasseinstitusjonene, men ingen hadde kritisert disse forskjellene før ulykken. DnV, som var ny når det gjaldt klassifisering av pentagonrigger, hadde dessuten mindre erfaring med denne typen plattform enn konkurrenten LRS.⁶⁴

⁶⁴ Den franske rapporten, pkt. 3.4.4.2