

Kapittel 6

Kommisjon og snuforsøk

Manglende beslag

Politiet nedsatte ei etterforskningsgruppe med fire deltakere morgenen etter havariet, ledet av Kjell Larsen. Statsadvokaten beordret samme dag «full etterforskning». Riksadvokaten fulgte opp 10. april, der han skriver til statsadvokaten at det er viktig at politiet sikrer bevis, og at det blir iverksatt «etterforskning av årsaks- og ansvarsforholdene». Siden det ikke var noen representanter fra politiet eller påtalemyndigheten i kommisjonen, var det «helt nødvendig at politiet og sjøfartsinspektøren foretok en parallell etterforskning». Dette var altså Riksadvokatens klare pålegg.¹⁰⁶

65

46

Hvorfor tok ikke politiet umiddelbart beslag i rederiets og operatørens dokumenter?

Riksrevisjonen om politiets manglende etterforskning

I praksis ble politiets innsats en supplerende etterforskning, ikke en parallell. Kommisjonen gransket årsaksforhold, mens politiet bisto dem med praktiske oppgaver og vurderte fortløpende etterforskning av mulige overtredelser som kommisjonen avdekket.

Riksrevisjonen skriver: «Vi har ikke funnet dokumentasjon på at politiet beslagla dokumenter hos selskapene Stavanger Drilling og Phillips Petroleum i forbindelse med granskningen i 1980.»¹⁰⁷ Kommisjonen hentet dokumenter fra rederiet fire dager senere uten å etterspørre manglende ukesrapporter. Men det ble altså ikke beslaglagt noe. Politiet mente ifølge Riksrevisjonen at dette var kommisjonens jobb. Ved et beslag av arkivene til Stavanger

¹⁰⁶ Dokument 3:6 (2020–2021) *Rapport Riksrevisjonen*, s 37.

¹⁰⁷ Dokument 3:6 (2020–2021) *Rapport Riksrevisjonen*, s 38.

Drilling, Phillips og Veritas ville det etter alt å dømme framgå om partene som skulle etterforskes hadde rensset arkivene for materiale som kunne anvendes i en eventuell straffesak. Det vi har sett så langt i denne gjennomgangen, er at Stavanger Drillings arkiver faktisk ble rensset. Phillips og Veritas har nektet innsyn i arkivene – i Norgeshistoriens største industriulykke. Dette er intet mindre enn en offentlig skandale.

Når Riksrevisjonen faktisk påpeker alvorlige svakheter ved etterforskninga, framstår det som underlig at slike funn ikke ledsages av formell kritikk av påtalemyndighetene. Skyldtes disse alvorlige forsømmelsene et manglende lovverk om ansvarsdeling mellom politiet og granskingskommisjonen? Eller fantes det klare regler i 1980 som ikke ble fulgt? Her savner jeg en kritisk gjennomgang i Riksrevisjonens rapport.

47

Hvorfor aksepterte kommisjonen at stagdelene som ble tatt opp av Nordsjøen ble solgt og smeltet om ved smelteverket i Mo i Rana?

Riksrevisjonens rapport har et eget kapittel om sikring og oppbevaring av bevismateriale.¹⁰⁸ I deres intervju med etterforsker Torbjørn Knutsen opplyser han at «kommisjonen tok seg av bevisene fra stålmaterialiet». Riksrevisjonen skriver: «Resten av stagene som ikke ble gjenstand for videre undersøkelser, ble lagt utendørs og senere hugget opp.»

Med 123 døde oljearbeidere og 89 overlevende er det oppsiktsvekkende at ikke alt bevismateriale ble tatt vare på for ettertida. Det illustrerer tydelig at kommisjonen helt fra starten hadde gjort seg opp en mening om at det bare var D6-staget som var relevant for å oppklare ulykkesårsakene. Etter sninga av riggen i 1983, og lenge etter at stagdelene var kassert, kom det opp to teorier om mulige brudd i andre stag – før D6-staget. Uansett hva en måtte mene om disse teoriene, er det sterkt kritikkverdig at kommisjonen aksepterte fjerning av mulig bevismateriale. Og det er like kritikkverdig at politiet overlot til kommisjonen å ta beslutninger om dette.

¹⁰⁸ Dokument 3:6 (2020-2021) Rapport Riksrevisjonen s. 42–44

Sikring av bevis

Kommisjonen konkluderte allerede etter få dager at ulykkas årsak var tretthetsbruddet i D6-staget. Andre mulige ulykkesårsaker ble ikke undersøkt, ifølge Riksrevisjonen.

Alt fysisk bevismateriale som kommisjonen mente kunne være av interesse i undersøkelsene av hvorfor D6-staget knakk, ble brakt til land i forbindelse med den første granskinga. De øvrige bruddene var åpenbart ikke av interesse for kommisjonen. Det ble tatt stålprøver og bilder av de øvrige stagene, de ble målt opp. Oljemuseet fikk beholde en del rester. Så ble de lagt utendørs og senere hugget opp.

«Allerede sommeren 1980 ga kommisjonen tillatelse til at stagene ble smeltet om. Dette kommer fram i intervju med Kielland-nettverket. Også livbåtene ble ødelagt.»¹⁰⁹

Torgeir Moan i kommisjonen sier i intervju foretatt av Riksrevisjonen at kommisjonen var opptatt av å sikre fysiske bevis. Men Riksrevisjonen fastslår at fysiske bevis ble tillatt destruert. Som det framgår av spørsmålet ble mellomstykkene fra fem stag som ble hentet opp fra Nordsjøen, videresolgt til Smelteverket i Mo i Rana allerede sommeren 1980, etter at det ble tatt noen prøver for å sjekke stålqualiteten. Da det ble funnet indisier på eksplosjon i D4-staget etter sninga i 1983, var det ikke lenger mulig å sjekke mellomstykket fra dette staget. Det var også interesse for å sjekke livbåtrester. Men disse ble destruert og gravd ned i en søppelfylling etter at politiet hadde tatt bilder av dem. «Politiet ... vurderte at det var unødvendig å beholde dette materialet», skriver Riksrevisjonen.¹¹⁰

Deler Riksrevisjonen politiets vurdering? Igjen trakk Riksrevisjonen fram viktige fakta uten å gi konkret kritikk. Jeg savner en klar og tydelig kritikk både av kommisjonen og politiet for en lemfeldig og overflatisk behandling av bevismateriale etter en så omfattende storulykke. Hvilke lover og regler gjaldt for bevaring og sikring av bevis? Hva var vanlig praksis i lignende saker? Hvorfor er det slik at Flyhavarikommisjon allerede den gangen samlet sammen hver eneste skrue og mutter etter havari, mens Kielland-kommisjonen og politiet aksepterte at eierne dumpet og destruerte bevis?

¹⁰⁹ Dokument 3:6 (2020-2021) *Rapport Riksrevisjonen*, s. 42

¹¹⁰ Dokument 3:6 (2020-2021) *Rapport Riksrevisjonen*, s. 42

Kommisjonen

Allerede 28. mars ble en offentlig granskingskommisjon oppnevnt av Justisdepartementet, med sorenskriver Thor Næsheim som formann. Kommisjonen var sammensatt av en jurist uten etterforskningserfaring, to partsrepresentanter fra Rederiforbundet og LO, en plattformsjef og en teknisk sakkyndig professor.

48 og 49

– Hvem foreslo medlemmer?

– Hvorfor var ikke kommisjonen sammensatt av personer med annen type erfaring, for eksempel på stabilitet og driftserfaring fra Pentagon-rigg?

Med hjemmel i Sjøfartslovens § 314 ble det ved kongelig resolusjon 28. mars besluttet at det skulle oppnevnes en undersøkelseskommisjon i anledning av ulykka.

Justisdepartementet ble gitt fullmakt til å utpeke kommisjonens medlemmer og utforme dens mandat. I henhold til denne fullmakt oppnevnte Justisdepartementet samme dag følgende medlemmer:

1. Sorenskriver Thor Næsheim, Sandnes, formann.
2. Professor ved NTH, Institutt for marine konstruksjoner, Torgeir Moan, Trondheim.
3. Plattformsjef/sjøkaptein Kåre Holm, Røyse.
4. Daværende sekretær, senere tiltakssjef Aksel Kloster, Stord, representerte LO.

Kaptein Holm ba om å bli løst fra vervet, og Justisdepartementet oppnevnte 1. april 1980 plattformsjef, sjøkaptein Per Bekkvik, Arendal, som nytt medlem av kommisjonen. Samtidig supplerte departementet kommisjonen med nok et medlem, direktør Sivert Øveraas i Norges Rederiforbund.¹¹¹

¹¹¹ NOU 1981:11, s. 9

Nils Gunnar Gundersen, med lang erfaring fra Pentagon-rigg, holdt foredrag om Pentagon-riggene for kommisjonen og politiet de første dagene i april. Han undret seg over sammensetninga, og foreslo å få inn en plattformsjef med flere års erfaring fra riggen «Drill Master». Forslaget ble avvist.¹¹²

Hvem foreslo medlemmer?

Justisminister Andreas Cappelen var sentral, siden kommisjonen ble oppnevnt av Justisdepartementet.

I tillegg til politisk ledelse vil vanligvis embetsverket også være aktive i søk etter personer som kunne oppnevnes til kommisjonen. Fra embetsverket er det sannsynlig at flere departementer ble trukket inn, blant annet Handels- og sjøfartsdepartementet.

Så langt er det ikke kjent hvem som fremmet konkrete navneforslag. Det er heller ikke oppgitt i kommisjonens rapport hvem som deltok som skriver eller sekretær. Jeg har sjekket med sønnene til justisminister Andreas Cappelen om de sitter på arkiver etter sin far. Det gjør de ikke.

50 og 51

**– Var det deltakere i granskingskommisjonen som hadde dobbeltroller som kunne trekke i tvil deres habilitet?
Hvordan ble habilitetsspørsmål i kommisjonen vurdert?**

– Hadde kommisjonsmedlem professor Torgeir Moan et lønnet / honorert verv i Veritas mens arbeidet i kommisjonen pågikk?

Riksrevisjonen gjennomgår spørsmålet om habilitet og kompetanse, og baserer sin analyse på at den norske granskingskommisjonen hadde brei kompetanse og gjennomførte en grundig gransking av ulykka. Likevel hadde to av de fem medlemmene tilknytning til henholdsvis Det Norske Veritas og Sjøfartsdirektoratet, som begge skulle granskes. Professor Torgeir Moan fra NTH (nå NTNU) satt i Veritas' rådgivende komité for offshoreteknologi. Sivert Øveraas satt som varamedlem i to utvalg for Sjøfartsdirektoratet. Ingen av dem ble

¹¹² Konferanserapporten 2017, s. 14

habilitetsvurdert av Justisdepartementet. Disse forholdene blir påpekt av Riksrevisjonen, uten at forholdet beskrives som kritikkverdige. Riksrevisjonen skriver også at ingen, heller ikke overlevende eller etterlatte, «har i intervju med oss stilt spørsmål ved kommisjonens habilitet».

Det er ikke riktig.

Kielland-nettverket tok opp spørsmålet om habilitet, både i intervjuet Riksrevisjonen gjennomførte med styret for Kielland-nettverket, og i et eget omfattende skriv til Riksrevisjonen i juni 2019, der vi presenterte de 89 spørsmålene som denne boka omtaler. Vi kritiserte at Aksel Kloster fra LO etter påtrykk fra Phillips ble erklært inhabil i 1983 og kastet fra kommisjonen, samtidig som vi påpekte Moans tilknytning til Veritas.¹¹³

Riksrevisjonen gir i rapporten kritikk for at kommisjonen valgte å benytte seg av Veritas også under granskingsarbeidet og snuoperasjonen, og påpekte inhabilitet: «Etter vår vurdering er det uheldig at myndighetene involverte Det Norske Veritas, som var part i saken, i granskingsarbeidet og snuoperasjonen.»¹¹⁴

Kielland-nettverket påpekte overfor Kontrollkomiteen på Stortinget at 60 prosent av kommisjonen – tre av fem medlemmer – faktisk var inhabile, dersom en aksepterer habilitetsinnvendingene mot Aksel Kloster. Sivert Øveraas sin habilitet svekkes ikke bare av verv for Sjøfartsdirektoratet, men også av at han representerte Norges Rederiforbund. Mens LO selvsagt ikke var gjenstand for gransking, var Rederiforbundets medlem Stavanger Drilling – som eier og reder – helt klart gjenstand for gransking. Dette blir ikke problematisert av Riksrevisjonen. En av de norske partene var altså representert i den norske kommisjonen, noe som er uvanlig i slike sammenhenger.

Satt på spissen: Den offisielle norske granskinga av norgeshistoriens alvorligste industriulykke ble gjennomført av en inhabil og partisk kommisjon. Dette forholdet er oppsiktsvekkende og sterkt kritikkverdige, og burde selvsagt ført til at Riksrevisjonen anbefalte en ny gransking. Men det gjorde de ikke.

¹¹³ Se «Kielland-nettverkets spørsmål til Riksrevisjonen», 19.6.2019, spørsmål 50 og 51

¹¹⁴ Dokument 3:6 (2020–2021) *Rapport Riksrevisjonen*, s. 137.

52

Hva var forholdet mellom kommisjon og politi / påtalemyndighet, særlig med utgangspunkt i at kommisjonens medlemmer ikke hadde etterforskningserfaring?

Etableringa av en egen kommisjon skapte uklarheter i forhold til normale etterforskningsrutiner. Når ulykker til havs skulle granskes, skjedde det tidligere i form av en såkalt «sjøforklaring». Dette var et rettslig organ som settes for å fastslå årsakene til et havari. Men hva gjør en når regjeringa oppnevner en egen ad hoc-kommisjon?¹¹⁵ I prinsippet kunne en i tillegg gjennomført en sjøforklaring, der dette rettslige organet etablerte en granskingskommisjon, men det ble ikke gjort. I stedet ble kommisjonen oppnevnt av regjeringa.

Hvem ledet etterforskninga av Kielland-havariet – kommisjonen eller politiet? Riksadvokaten var opptatt av at sjøfartsinspektøren og politiet skulle etterforske *parallelt*. Verken sjøfartsinspektøren eller politiet var representert i kommisjonen, og dermed var det en åpenbar risiko for at prioriteringer som normalt ville blitt gjort i en politietterforskning, ville bli skadelidende.

Og det var nettopp det som skjedde. Riksadvokatens ordre ble ikke fulgt. I praksis gjennomførte ikke politiet en parallell etterforskning, men bisto kommisjonen ved behov. Kommisjonen var klart overordnet politi og påtalemyndighet. Og konsekvensene ble store mangler i etterforskninga.

I politiets hovedrapport står det at kommisjonen og politiet hadde et tett samarbeid. De utvekslet og delte informasjon fortløpende. Kommisjonen tok hovedansvaret for de tekniske undersøkelsene, mens politiet bisto dem med de praktiske oppgavene, som å skjære av stusser fra D-staget og frakte dem til Statoils laboratorium.

I politiets hovedrapport kommer det fram at politiet fulgte kommisjonens arbeid. Etter hvert som kommisjonen avdekket mulige overtredelser, ble disse etterforsket nærmere av politiet. Politiet etterforsket følgende forhold:

¹¹⁵ Ad hoc: latin, betyr «til dette formål» – altså en kommisjon etablert for denne ene anledninga.

- Sikkerhetsopplæring for mannskaper på flyttbare og faste innretninger i Nordsjøen
- Bemanning av flyttbare innretninger
- Hjelpesfartøyet «MS Silver Pit»
- Redningsutstyr

Når det gjaldt *årsakene* til ulykka, viste politiet til kommisjonens undersøkelser.

En kan spørre seg hvordan bevis ville blitt sikret dersom granskinga hadde blitt utført under ledelse av politi og påtalemyndighet.

For det første hadde ikke etterforskerne låst seg til en hovedkonklusjon bare få dager etter havariet.

For det andre ville det blitt tatt umiddelbart beslag i arkivene, både hos Stavanger Drilling, Phillips, Veritas og Sjøfartsdirektoratet. Det ville blitt etablert kontakt med fransk politi for beslag hos de franske partene.

For det tredje ville alle vrakrester og stag blitt tatt vare på fram til alle rettsprosesser var avsluttet.

Spørsmålet om forholdet mellom politiet og kommisjonen er derfor svært viktig.

Gjennomgangen viser at datidens system med sporadiske granskingskommisjoner skapte uklarheter og svakheter. Faste ulykkeskommisjoner opparbeider seg erfaring og utvikler metoder for forsvarlig og helhetlig gransking. På 1980-tallet eksisterte det én slik fast kommisjon for gransking av flyulykker. Her ble alle vrakdeler tatt vare på. Havarete fly ble i praksis bygd opp igjen, for å sikre at all kunnskap ble tatt vare på. Kontrasten er sterk: I granskinga etter Kielland ble stagdeler frigitt, solgt og smeltet om, allerede få måneder etter katastrofen. Og vraket ble senket i november 1983, på tross av protestene fra Kielland-fondet og de franske partene, lenge før rettsprosessen var avsluttet.

Disse svakhetene førte til en gransking og etterforskning som ikke holdt mål. Kassert stål og manglende beslag i arkiver er fortsatt et problem, flere tiår etter. Veritas og Phillips nekter i skrivende stund fortsatt å frigi arkivene for innsyn – arkiver som skulle vært beslaglagt rett

etter katastrofen. Når vi leter etter svar på mange av de 89 spørsmålene, hindres vi fortsatt i få innsyn.

Forskerne ved Universitetet i Stavanger og Dokumentasjonsprosjektet ved Norsk Oljemuseum arbeider fortsatt for å få fullt innsyn i de «private» arkivene.

53

Hvilke vurderinger ble gjort av kommisjonen når de konkluderte at stabilitetssvikt er det andre forholdet som førte til ulykka?

Her vises det til spørsmålene 40–45 som blant annet handler om stabilitetssvikt. Det var som tidligere anført professor Emil Aall Dahle, som utarbeidet Stabilitetsrapporten for kommisjonen.

Dersom dører og åpninger hadde vært stengt i tråd med forskriftene, hadde den endelige kantringa blitt utsatt, ifølge Aall Dahle. Jeg kjenner ikke til hvilke drøftinger som ble foretatt i kommisjonen. Men det er rimelig å anta at en så faglig sterk analyse fra en av Norges fremste eksperter måtte tas med i kommisjonens rapport.

73

54

Hvorfor ble «evakuering og redning» satt opp som en av de tre hovedårsakene til ulykka? ¹¹⁶

Kommisjonen vektlegger én årsak som utløsende: Tretthetsbruddet i D6-staget. Stabilitetssvikten som oppsto etter den første krengingen til 30–35° (se spørsmål 53) forårsaket det endelige veltet til 180° – og mange som overlevde katastrofens første fase mistet dermed livet. I tillegg ble svakheter ved livbåtene, og manglende tilgang på overlevelsedrakter og redningsvester medvirkende årsaker til mange dødsfall.

Det er grunn til å spørre hvorfor kommisjonen beskrev disse to manglene som «årsaker». Både stabilitetssvikt og svakheter ved redningsutstyr kan kanskje bedre beskrives som følgeskader enn som årsaker? Men hvis perspektivet dreies til hva som forårsaket den enkeltes død, kan det være rimelig å beskrive disse to forholdene som årsaker.

¹¹⁶ Konferanserapport 2017, s. 17

55

Undersøkelsene som ble gjort sommeren 1980 av stagdelene ved Statoils Materialtekniske Laboratorium: Ble det funnet spor av andre sprekker enn i D6-staget? Ble det funnet spor av at det ble foretatt termittsveising på stag D4 og/eller D3?

I rapporten fra Statoils Materialtekniske Laboratorium er det ikke rapportert om funn av andre sprekker, med ett unntak: Det lange horisontale DE-staget hadde en stor og synlig sprekk på stumpen som sto igjen på D-søylen. Fem av de seks stagene som forbandt D-søylen med riggen brakk på to steder. Det ble tatt prøver fra disse stagene, i tillegg til prøver fra de gjenstående stumpene på D-søylen. Det ble også foretatt oppmålinger og tatt bilder av de gjenværende stumpene på Kielland-vraket.

Også SINTEF foretok undersøkelser, men heller ikke der er det rapportert om andre sprekker. Ingen av disse to rapportene beskriver funn av termittsveising¹¹⁷ på noe stag.

56

Hvorfor ble ikke forsikringspoolen gransket?

Riksrevisjonen var kritisk til at verken den norske kommisjonen eller politiet tok opp spørsmål om ansvar:

«Det er sterkt kritikkverdig at myndighetene ikke gjennomførte en fullstendig kartlegging av ansvaret til Stavanger Drilling og Phillips Petroleum etter ulykken.»¹¹⁸

Riksrevisjonen kritiserer forholdet, men har heller ikke selv gjennomført en slik fullstendig kartlegging. Spørsmålet om ansvar ligger derfor fortsatt på bordet som en uløst oppgave.

Hva så med Forsikringspoolen?

¹¹⁷ «Termittsveising brukes hovedsakelig til skjøting av stålskiner, trikke- og jernbaneskiner og til reparasjon av grovt stålstøpegods.» (Store Norske Leksikon)

¹¹⁸ <https://www.riksrevisjonen.no/rapporter-mappe/no-2020-2021/undersokelse-av-myndighetenes-arbeid-med-alexander-l.-kielland-ulykken/> - oppsummeringa er på digital plattform og framgår ikke i den skriftlige rapporten

Her vises det til spørsmål 27–29. Bakgrunnen for spørsmålet handler om Storebrands dobbeltrolle som forsikringsselskap og samtidig eier. Kielland ble erklært totalhavarert allerede i 1981, før den norske kommisjonen hadde lagt fram sin rapport. Storebrands andel av dette oppgjøret var på beskjedne 6 millioner kroner.

Mens *forsikringsselskapet* Storebrand måtte ut med 6 millioner, fikk *investorselskapet* Storebrand utbetalt 34 millioner i oppgjøret, etter at Stavanger Drillings restgjeld var betalt. I tillegg til disse 34 millionene kom Storebrands andel i Solvang.

Dobbelrollen er tydelig. Dersom granskinga hadde avslørt feil i driften av riggen, ville det blitt aktuelt å ta ut regress – altså kreve forsikringspengene tilbake fra eierne. Netto ville Storebrand tapt stort på dette. Ved forsikringsoppgjøret overtok Norsk Oljeforsikringspool (NOP) eierskapet til vraket. Og Storebrand hadde styrelederen i NOP, og håndterte alt arbeidet med Kielland på vegne av NOP.

Hvorfor ble ikke forsikringspoolen gransket? Eller mer presist: Hvorfor ble ikke Storebrand gransket for sin dobbeltrolle som eier og forsikringsselskap? Storebrand arbeidet intenst mot de etterlattes krav om snuing av riggen, og det er god grunn til å anta at motivene handlet om økonomi. Snuing av riggen kunne avsløre alvorlige operasjonelle feil, som igjen kunne utløse regress og krav om tilbakebetaling av forsikringen. For forsikringsselskapene inkludert Storebrand ville dette vært en økonomisk fordel. For eierne inkludert Storebrand ville en regress innebære et stort tap.

Vi har sett at det fortsatt er et stort behov for tilgang til Veritas- og Phillips-arkivene. Det samme gjelder for Storebrand-arkivene. Ingen av dem har så langt gitt innsyn.

57 og 58

– Hvorfor ble det besluttet klausulering og hemmelighold? Hvem besluttet dette?

– Hva var begrunnelsen for fortsatt klausulering og hemmelighold?

Manglende åpenhet og lekkasjer

Riksrevisjonen påpeker at kommisjonen delte lite informasjon med offentligheten mens granskinga pågikk, og at de overlevende og etterlatte ikke fikk informasjon før rapporten ble lagt fram. I tillegg påpeker de at mange av underlagsrapportene til kommisjonen ikke var offentlig tilgjengelige.¹¹⁹

Norske myndigheter verken oversatte eller vurderte rapporten fra de franske sakkyndige. Den kom i 1985 og burde ha ført til at Justisdepartementet fikk gjennomført en sammenlignende gransking av de to kommisjonenes rapporter. Dette skjedde ikke. Den norske kommisjonen lekket informasjon til de norske partene, mens de franske angivelig var partiske. Her burde Riksrevisjonen spurt seg om kommisjonen og norske myndigheter la til rette for at ansvaret for ulykka skulle plasseres ut av landet, slik at vår nye og svært lukrative næring ikke ble for hardt utfordret.

Riksrevisjonen fikk i det minste oversatt den franske rapporten, noe som gir et godt faglig grunnlag for en ny og mer helhetlig gransking av katastrofen.

76

Den norske granskingskommisjonen valgte den gangen å lukke granskinga for innsyn, etter alt å dømme med aksept fra oppdragsgiver Justisdepartementet. Dette ble akseptert i 1980, hvor det var en langt svakere åpenhetskultur enn i dag. Kanskje det er forklaringen på denne beslutningen? Eller var det en vurdering av at en lukket prosess best tjente norske interesser?

Samtidig påpeker Riksrevisjonen at «de interesserte partene, altså de det kunne bli aktuelt å kritisere, fikk informasjon om granskningen underveis».¹²⁰ Dette forholdet er også dokumentert gjennom innsyn i Stavanger Drilling-arkivene, der det flere steder framgår at styret fikk løpende informasjon fra granskinga av dem selv og andre. Det er sterk grunn til å anta at det samme gjaldt for operatørselskapet Phillips. Ifølge Riksrevisjonens intervju med

¹¹⁹ Dokument 3:6 (2020–2021) *Rapport Riksrevisjonen*, s. 44 ff.

¹²⁰ Dokument 3:6 (2020–2021) *Rapport Riksrevisjonen*, s. 32.

Torgeir Moan ble de «interesserte partene» orientert om fakta underveis i granskinga og fikk gi innspill om hvilke undersøkelser kommisjonen skulle gjøre av vrakdelar av plattformen.¹²¹

Riksrevisjonen påpekte disse forholdene, men unnlot likevel å gi formell kritikk.

Tekniske undersøkelser og manglende dokumenter

Kommisjonen fikk gjennomført tekniske undersøkelser i norske fagmiljøer og innhentet mange dokumenter, men sentrale dokumenter manglet, ifølge Riksrevisjonens rapport. Moan opplyste i intervju med Riksrevisjonen at det var «viktig at undersøkelser ble gjennomført av uavhengige institusjoner og ikke av Veritas, Sjøfartsdirektoratet eller andre som var involvert i ulykken».¹²²

Riksrevisjonens arkivgjennomgang gir et annet bilde. Veritas gjennomførte beregninger som inngikk i enkelte av kommisjonens underlagsrapporter. Norske parter slapp altså til, mens franske miljøer ble «av kommisjonen ansett som partiske».¹²³ Jeg finner dette misforholdet mellom kommisjonens vurderinger av de franske, amerikanske og norske partene opprørende, og etter mitt skjønn svekker det i stor grad tilliten til den norske granskingskommisjonen.

Riksrevisjonen påpekte disse forholdene og kritiserte bruken av Veritas både i granskinga og i snuoperasjoner. «Det er kritikkverdige at myndighetene involverte Det Norske Veritas i både granskingsarbeidet og snuoperasjonen, ettersom de var part i saken.»¹²⁴

Det er verdt å merke seg at SINTEF ble brukt av kommisjonen i stor utstrekning, ifølge Riksrevisjonen. SINTEF hadde og har fortsatt en svært nær tilknytning til NTH (nå NTNU), der professor Torgeir Moan var ansatt. Bruken av SINTEF burde derfor også vært problematisert.

¹²¹ Dokument 3:6 (2020–2021) *Rapport Riksrevisjonen*, s. 33

¹²² Dokument 3:6 (2020–2021) *Rapport Riksrevisjonen*, s. 33

¹²³ Dokument 3:6 (2020–2021) *Rapport Riksrevisjonen*, ss. 33–34

¹²⁴ <https://www.riksrevisjonen.no/rapporter-mappe/no-2020-2021/undersokelse-av-myndighetenes-arbeid-med-alexander-l.-kielland-ulykken/> - digital versjon

Dykking og befaringer

Dykkere gjennomførte flere oppdrag for flere oppdragsgivere, helt fra riggen fortsatt lå ute på feltet og til siste snuoperasjon høsten 1983. Rett etter havariet undersøkte dykkere skader på rørledninger og gjennomførte søk etter savnede. De hentet opp mange av de omkomne, før denne letinga ble avbrutt av produksjonsstart på Edda. Dykkere undersøkte riggen da den lå i Kårstø den første måneden, og bidro under begge snuoperasjonene.

59

Hvem var ansvarlig for at ingen Kielland-dykkere ble innkalt til politiavhør eller avhør av granskingskommisjonen?

Ansaret for dette må deles av kommisjonen og politiet. At dykkerne ikke ble avhørt viser de store svakhetene ved kommisjoner som opprettes for å granske en enkelthendelse, og at politiet i praksis ble spilt ut over sidelinjen.

78

60

Hvem dykket – og for hvem?

De første dykkene i dagene etter havariet ble foretatt fra dykkerfartøyene Seaway Falcon, Wildrake og andre. Dykkerne arbeidet på 8-timers skift. Da Phillips startet opp produksjonen på Edda igjen etter seks dager, var dykkere fortsatt i aktivt søk etter omkomne. Stadig flere ble funnet. Så ble slam pumpet ut fra Edda, og sikten ødelagt. Mange av de 30 savnede ligger etter alt å dømme fortsatt under et lag med slam. Mange av dykkerne reagerte på dette og mente det var respektløst. Dykkerne ble flyttet til områder der det fortsatt var sikt.

I Minnebanken er det mange intervjuer med dykkere, som beskriver dykkingen.¹²⁵

Etter de første dykkene som ble foretatt på feltet i dagene etter havariet, ble plattformen slept inn til Kårstø. Her ble det gjennomført en omfattende visuell undersøkelse av vraket, både med dykkere og med ROV (fjernstyrt undervannsfarkost). Bloms Oppmåling var

¹²⁵ Minnebanken, bok 3: *Vi som reddet, berget og etterforsket*, ss. 125 ff

engasjert av kommisjonen til dette oppdraget, som fant sted i slutten av april 1980. Alt ble filmet og det ble tatt mange bilder. Filmene – en kasse med gamle VHS-kassetter – ble funnet på oljemuseet i 2020. Disse filmene dokumenterer at kommisjonen tok feil på flere punkter, og noen klipp ble vist fram i TV2s dokumentarserie om Kielland i 2022.

Det er så langt bare en liten andel av filmene som er reparert og digitalisert. Dokumentasjonsprosjektet ved Norsk Oljemuseum arbeider med å få gjort resten av filmene tilgjengelige. Filmene og rapporten fra Bloms Oppmåling ble unntatt offentlighet av kommisjonen.

Før forsøket på å snu riggen høsten 1980, ble det også dykket på riggen, både for å inspisere og for å feste luftsekker. En av de 37 savnede ble funnet av dykkere under dette arbeidet. Tilsvarende var det et betydelig dykkerarbeid før det andre snuprojektet. Veritas gjennomførte dykkerinspeksjoner både i 1981 og 1982. I 1983 var dykkere fra Stolt-Nielsen sentrale for å feste store oppdriftstanker til de fire gjenværende plattformbeina. Den franske kommisjonen hadde dykkere nede på inspeksjon etter sninga.

61 og 62

– Hvilke av dykkernes observasjoner ble hemmeligholdt og klausulert, og av hvem?

– Hvorfor er rapportene til Veritas fra dykkerne om en del brudd i stag ikke lagt ved den offentlige rapporten?

Alle disse dykkeroperasjonene ble dokumentert gjennom bilder og filmer. Samtlige ble av den norske kommisjonen unntatt offentlighet, og mange av dem er fortsatt ikke sporet opp.

I 1982 ble det rapportert i media om at Veritas under dykking hadde funnet flere sprekker i stag. Disse rapportene ble ikke tatt med da kommisjonen leverte sin tilleggsuttalelse i 1983. Jeg har aldri sett noen konkret begrunnelse for dette.

Det pågår fortsatt arbeid med å digitalisere og gjennomgå filmene som er funnet på oljemuseet. Veritas gjennomførte flere av dykkeroperasjonene. Og som kjent nekter Veritas fortsatt innsyn i arkivene.

Første snuoperasjon: Nicoverken og SD Marine

Regjeringa Nordli hadde i dagene etter ulykka lovet at alt skulle gjøres for å finne de savnede, og at riggen skulle snus. Snuing ville også muliggjøre befaringer om bord som kunne sikre alle spor knyttet til ulykkesårsakene.

Stavanger Drilling og Oljeforsikringspoolen mente i 1980 at det kunne være mulig å snu riggen, reparere den og ta den i bruk igjen. Regjeringa påla ikke eierne og forsikringsselskap å gjennomføre snuing, men lot i stedet eierne gjennomføre snuing med utgangspunkt i økonomiske motiver.

Eierne ga oppdraget til Nicoverken Norge AS og engelske SD Marine. Begge selskapene var små og nyetablerte, og de engasjerte amerikaneren Scot Cobus til å lede operasjonen.

63 og 64

– Hvordan fikk Nicoverken og SD Marine jobben - anbud eller direkte tildeling?

– Hvem besluttet dette valget - operatør, rederi eller forsikringsselskap?

Den første snuoperasjonen ble et mareritt for de etterlatte. Først gikk det uforståelig lang tid før snuing ble besluttet. Økonomiske motiver kom foran de menneskelige. Helt fra starten var mange skeptiske til at nybegynnere innen bergingsfaget fikk jobben. Og når det hele endte med en fadese, skapte det en dyp skuffelse og frustrasjon for dem som håpet på at snuingen skulle føre til at flere fikk en grav – og gi et godt grunnlag for granskinga.

Spørsmålet er på mange måter et uttrykk for denne frustrasjonen og den svært lave tilliten til eiere og myndigheter.

I juni 1980 ble det gjennomført en anbudsrunde i Stavanger Drillings regi, der flere velrenommerte bergingsselskap meldte seg. Dette gjaldt blant annet SMIT Tak International

og Ugland-gruppen. Likevel var det to små og nyetablerte selskap som fikk tilslaget: *Joint Venture Consortium* (JVC) som besto av Nicoverken Norge AS og SD Marine Ltd.

Nicoverken Norge AS etablerte seg i Stavanger på slutten av 1970-tallet, og var en norsk avdeling av det svenske Nicoverken. Selskapet drev med skipsreparasjoner.

SD Marine Ltd. var et nyetablert britisk selskap basert i Southampton. De to stifterne hadde tidligere vært ansatt i det velrenomerte Structural Dynamics. De bygde en modell av Kielland, og eksperimenterte i en garasje med å snu riggen med luftballonger.

Det vakte oppsikt at det ukjente JVC fikk et så stort og komplisert oppdrag, og særlig at JVC utkonkurrerte anerkjente bergingsselskap med det mange kalte «Donald Duck-metoden»: Carl Barks hadde i en av sine historier hevet et skip med ping-pong-baller.

Ledelsen i Stavanger Drilling begrunnet valget av JVC med pris.

Det er liten tvil om Stavanger Drilling hadde beslutningsretten. De eide vraket helt fram til etter den mislykkede snuoperasjonen i desember. Dette førte til at Oljeforsikringspoolen erklærte «total loss» i januar 1981, og poolen overtok eierskapet til vraket.

Phillips som operatør hadde etter petroleumsloven ansvar for å rette alle skader som oppsto innenfor Ekofisk-lisensen. Ingenting tyder på at verken Phillips eller eierne og assurandørene mente at dette også omfattet ansvar for hva som skulle gjøres med vraket.

65

En av de to sveiserne som utførte ulovlig sveisearbeid på ulykkesdagen – Tommy Andersson – var ansatt i Nicoverken Norge AS. Er det en sammenheng mellom at dette firmaet både ble engasjert til dette sveisearbeidet, og fikk oppdraget med snuing av plattformen?

Det vises til spørsmålene 36 og 37.

Det har tidligere versert en fortelling om at Tommy Andersson og iren Robbie Morrisson fra det skotske selskapet NTL Rig Equipment begge ankom riggen med supplybåten *Norindo Sun* kl. 22.20 den 26. mars. Det viser seg at Tommy Andersson var på mannskapslistene og hadde vært om bord i rundt en uke. Robbie Morrisson framkommer ikke på mannskapslistene. Begge omkom.

Flere sveisere var om bord, knyttet til det omfattende arbeidet med å klargjøre riggen for boreoppdrag. Flere har rapportert om sveising på strukturen,¹²⁶ og det er denne typen arbeid som i spørsmålet beskrives som ulovlig. Sveising på strukturen skal ikke forekomme ute til havs.

Jeg har ikke funnet dokumentasjon på at det er noen direkte sammenheng mellom sveisearbeidet på Kielland og tildelingen av kontrakten for sning av plattformen.

66

Finnes det dokumentasjon i arkivene til SD Marine eller Nicoverken Norge AS på oppdraget?

Arkivene til Joint Venture Consortium og de to selskapene som mislyktes med sningforsøket, er så langt ikke gjennomgått. UiS og Dokumentasjonsprosjektet arbeider som kjent med arkivøk, og disse arkivene vil forhåpentlig også bli gjennomgått.

¹²⁶ Oddbjørn Lerbekk o.a.

Fra Minnebanken

«På den ene siden lå en liten kinosal og på den andre siden var den store kinosalen. Vi viste filmen *The Rose*. Det siste 40 mann hørte var *The Rose*. Det tenker jeg på i begravelser og bryllup.»

«Det var texastider. Mitt sikkerhetskurs var: Her har du hjelm, bruk den når du er på dekk. «Livbåtkurs upstairs og downstairs.» Livbåtøvelser var alltid midt i kinoen. Så var det en som krysset av alle seks, at vi hadde vært der.»¹²⁷

«Veritas slapp for lett unna dette. De kan ikke ha undersøkt og godkjent videre drift når forholdene var som de var.»¹²⁸

Theis Salvesen, byssegutt

«En minnesamling kan skape et fellesskap med folk som har opplevd det samme, som jeg ikke vet om og som har de samme følelsene og tankene som meg. Det kan være god trøst i det at man ikke er alene.»¹²⁹

Tone Skirstad, datter

«Man lurere på svar på hvorfor ens egen far er død. Og når det fremdeles er hemmelighold blir man kritisk. Da er det ikke rart at det blir konspirasjonsteorier.»

«Det viktigste med Kielland-ulykken nå (er) større åpenhet om hva som skjedde. Hemmelighold gjør at de etterlatte blir usikre. Helt klart at alt om Kielland må åpnes. All dokumentasjon må være tilgjengelig. Vi må få alle opplysninger.»¹³⁰

Kent Amundsen, sønn

¹²⁷ *Vi som overlevde*, s. 68

¹²⁸ *Vi som overlevde*, s. 69

¹²⁹ *Vi som mistet*, s. 105

¹³⁰ *Vi som mistet*, s. 108

«Kom tidlig om morgenen om bord på Kielland. Var på boredekket. Det meste av boreutstyret var der. Riggen var konvertert til bolig, men hadde nå fått boreoppdrag, og jeg var der for å klargjøre den til boring. Den skulle begynne å bore. Toppen av derrickken var tatt av. Blokka (45 tonn) stod i skinnegangen.»¹³¹

Leif Wiig Abrahamsen, undervannsingeniør Stavanger Drilling

...

¹³¹ *Vi som overlevde*, s. 72