



Empirisk undersøkelse av
myndighetenes oppfølging av ansvar etter
Alexander L. Kielland-ulykken

Innholdsfortegnelse

Forord	4
Kielland-ulykken 27. mars 1980	5
«Kunsten å isolere en ulykke»	7
En kort historiografi	14
Tidlige publikasjoner (1980-1984)	14
Den franske ekspertgruppens rapport og etterfølgende periode (1985-1991)	15
Alternative teorier og fortsatt debatt (1992-2015)	15
Fornyhet interesse og kritisk granskning (2016-2023)	15
Konklusjon	19
Nye kilder forteller	20
Norge blir en oljestat	22
Oljedirektoratet advarte tidlig	24
Etterforskning og granskning	27
Etterforskningen kommer i gang	27
Granskingskommisjonen nedsatt	29
Etterforsket som forseelsessak	34
Spørsmål som aldri ble stilt	35
Den fatale sveisen	38
Plattformen fyltes raskt med vann	40
Kielland var under ombygging	43
Årsak og ansvar	46
Bevisene som bare ble arkivert	55
Profitt på en tragedie	57
Politisk behandling og vurdering av ansvar	60
En omstridt nasjonal fortelling faller på plass	60
Regjeringsnotatet som forsvant, og politikken bak	61
Politisk styring	67
En mislykket snuoperasjon	68
Det ulykksalige vedtaket	69
Ingen snakket høyt	72
Konsekvensene	73
Forenkling og fortielse	73
Det ble aldri et rettsoppgjør	74
Tap av rettigheter	75
Konklusjon: Nasjonale interesser overskygget behovet for sannhet og rettferdighet	77

Kilder og litteratur	79
Primærkilder	79
Litteratur	80

Forord

Til Norsk Oljemuseum

Som ledd i dokumentasjonsprosjektet om Alexander L. Kielland-ulykken overleverer vi herved vår forskningsrapport "Empirisk undersøkelse av myndighetenes oppfølging av ansvar etter Alexander L. Kielland-ulykken".

Rapporten er utarbeidet av en tverrfaglig forskergruppe ved Universitetet i Stavanger og baserer seg på omfattende arkivstudier, både i Norge og Frankrike, samt nytt kildemateriale som tidligere ikke har vært benyttet i Kielland-forskningen. Dette inkluderer dokumenter fra politiets etterforskning, sjøfartsinspektørens undersøkelser og flere sentrale politikeres personlige arkiver.

Gjennom en systematisk analyse av etterforskningen, granskingen og den politiske behandlingen av ulykken, belyser rapporten hvordan nasjonale interesser og hensynet til Norges rolle som oljenasjon påvirket håndteringen av landets verste industriulykke.

Vi håper rapporten vil være et verdifullt bidrag til museets dokumentasjonsprosjekt og til den videre forståelsen av denne viktige hendelsen i norsk oljehistorie.

Arbeidet har mottatt støtte til fra Dokumentasjonsprosjektet om Alexander L. Kielland-ulykken ved Norsk Oljemuseum (NOM).

Universitetet i Stavanger, november 2024

Marie Smith-Solbakken

Eva Joly

Frode Fanebust

Tor Gunnar Tollaksen

Kielland-ulykken 27. mars 1980

Torsdag den 27. mars havarerte plattformen Alexander L. Kielland ved Edda-feltet i Nordsjøen. Kielland var opprinnelig bygd som boreplattform og ble levert fra den franske byggherren Compagnie Francaise d'Entreprises Metalliques, CFEM, i juli 1976 til selskapet Stavanger Drilling. Stavanger Drilling inngikk kontrakt med Phillips Petroleum Company Norway om bruk av plattformen som boligplattform. Plattformen skulle imidlertid i sin levetid aldri bli benyttet til formålet, og den opererte i hele sin tid som boligplattform, ettersom det ved ulike perioder ble montert på midlertidige boligcontainere.¹

I tiden da ulykken skjedde, var Kielland under ombygging og skulle klargjøres til boreplattform. Stavanger Drilling hadde inngått en intensjonsavtale med britiske Shell om boring på britisk sektor.² Samtidig bodde det på Kielland over 200 oljearbeidere som hadde sitt daglige arbeid på Edda-plattformen eller andre plattformer i Ekofisk-området. Oljearbeidere ble vanligvis fløyet med helikopter fra Kielland, hvor de bodde, og til den aktuelle arbeidsplattformen. Da arbeidsdagen var over, ble arbeiderne fløyet tilbake igjen til Kielland.

Ettersom været ble dårligere utover dagen den 27. mars, ble det besluttet at helikopterflyginger skulle bli innstilt fra Kielland til andre plattformer. Sent på ettermiddagen ble det også besluttet at Kielland skulle forhales fra Edda-plattformen og gangveien mellom plattformene skulle tas bort. Ifølge granskingskommisjonens rapport var forhalingen ferdig rundt klokken 17.50. En halv time senere brakk D-leggen av plattformen.³

Det videre forløpet var at plattformen begynte å krenge, og den tok inn vann. Til slutt hang den fast bare i én ankerwaier, den ene på B-leggen. Da denne røyk, tippet plattformen helt rundt.⁴

Totalt overlevde 89 mennesker, mens 123 mennesker mistet livet.

Det var gjerne tilfeldigheter som avgjorde om folk overlevde eller ikke. Noen var på feil sted til feil tid. Andre var bare uheldige. Mens andre var i nærheten av folk som beholdt roen, handlet rasjonelt og behersket å bruke redningsutstyret. Da katastrofen rammet, var det også avgjørende å samarbeide og opprettholde samholdet for å nå felles mål; å bli reddet eller å redde seg selv og andre. Først og fremst handlet det om at oljearbeidere i fellesskap reddet hverandre eller på

¹ NOU 1981: 11: 12, 30-31 og 34-35.

² SAS: Møtereferat fra møte mellom Stavanger Drilling og Shell, 11. Og 12. Februar 1980.

³ NOU 1981: 11: 12.

⁴ NOU 1981: 11: 12.

eget initiativ klarte å redde seg selv, framfor at de ble reddet av utenforstående; være seg skip, helikopter eller andre delaktige i redningsoperasjonen.⁵

⁵ Smith-Solbakken & Weihe 2021 har nøye beskrevet redningsoperasjonen etter ulykken og hvordan arbeiderne klarte å redde seg selv: [«Mayday mayday Kielland velter ...»: Redning og arbeidssolidaritet: Arbeiderhistorie: Vol 25, No 1 \(idunn.no\)](#)

«Kunsten å isolere en ulykke»

Allerede to uker etter Kielland-ulykken, hvor altså 123 mennesker mistet livet i norgeshistoriens verste arbeidsulykke, skrev sosiologen Thomas Mathiesen (1933-2021) artikkelen «*Kunsten å isolere en ulykke*».⁶

Her argumenterte Mathiesen for at en ulykke av Kielland-katastrofens omfang ville bli isolert og tatt ut av sin samfunnsmessige kontekst. Det var nødvendig for å «pulverisere hendelsen» og unngå at folk så sammenhenger mellom profittmotiv, mangel på sikkerhet og den raske utvinningstakten i oljenæringen. Det at ulykken rammet oljenæringen var også ensbetydende med at det rammet nasjonen, og det var derfor viktig å forhindre at den skapte tvil om troverdigheten til myndighetene og den videre utvikling av Olje-Norge. Mathiesen skrev:

Slik pulverisering blir viktigere jo mer omfattende og oppsiktsvekkende hendelsen er. Derfor har det vært maksimalt viktig for de myndigheter og andre som støtter og driver fram denne bokstavelig talt halsbrekkende virksomheten å isolere hendelsen fra resten av oljevirkosomheten som hendelsen er en integrert del av.⁷

I dag, over førti år senere, er det slått fast at granskningen etter Alexander L. Kielland-ulykken ikke bidro til å vise sammenhenger. Riksrevisjonen formulerte det slik:

Undersøkelsen viser at granskingskommisjonen ikke definerte sentrale begreper som medvirkende *årsaker*, *utløsende årsaker* og *ulykken*. Dette gjør at det er vanskelig å forstå hvordan kommisjonen mente at ulike faktorer (brudd i D6-staget, forhaling, oppankring, stabilitet, kantring osv.) bidro til at plattformen mistet beinet, havarerte og at 123 personer omkom. I tillegg er det uklart hvordan kommisjonen mente disse faktorene eventuelt samvirket.⁸

Overlevende, etterlatte og de som jobbet på Kielland eller deltok i redningen, klarte aldri å akseptere forenklingen den norske granskingskommisjonen gjorde i sin rapport.⁹ Mistilliten

⁶ Mathisen 1980: 187-202

⁷ Mathiesen 1980: 137.

⁸ Riksrevisjonen 2020-2021: 141.

⁹ Prestegård 2019: 26; Tollaksen 2019a: 10-11; Olsen i Smith-Solbakken 2024b: 257; Schjøll i Smith-Solbakken 2023: 16-28; Kvåle i Smith-Solbakken 2024a: 31-33; Delgorgue, Wiik og Wigestrånd i Smith-Solbakken 2024c; Kongsnes 2016: 8-11; Tollaksen 2005: 30; Reme 2021

kom ganske umiddelbart til uttrykk i partilag og fagforeninger fra hele landet.¹⁰ Fagmiljøer har kritisert granskingskommisjonens forklaring for å ensidig vektlegge konstruksjon.¹¹ Nyere forskning bekrefter fortsatt manglende tillit,¹² og Riksrevisjonen undersøkelse viser at 82 prosent av overlevende og 64 prosent av de etterlatte har lav eller ingen tillit til granskingen.¹³

Operasjonelle spørsmål, som Stavanger Drillings drift av plattformen, Phillips' bruk av en boreplattform som hotellplattform, og betydningen av et mangelfullt tilsyn, ble utelatt. Sammenhengen mellom ulike uheldige omstendigheter ble aldri avklart.

Myndighetene, rettighetshaver Phillips, assurandør Storebrand og rederiet Stavanger Drilling hadde sammenfallende interesser i å begrense oppmerksomheten til konstruksjonsfeil. Dette tjente operatør og rederi, som fikk dekket sine økonomiske tap, samtidig som det skjermet myndighetene fra kritikk for manglende styring og kontroll.

Myndighetenes håndtering av Kielland-ulykken var farget av den unge oljenasjonens sterke satsing på industrireising. Etterspillet ble derfor et spørsmål om hva som tjente oppbyggingen av en oljestat, heller enn et spørsmål om rett og galt. Dette belyser vi gjennom følgende problemstilling:

Hvordan ble den politimessige og strafferettslige etterforskningen av «Alexander L. Kielland»-ulykken utført med tanke på ansvaret for katastrofen, hvilke resultater ga den og hva ble følgene for de impliserte partene?

Rapporten er delt i tre hoveddeler. Den første handler om påtalemyndighetenes etterforskning og granskingskommisjonens arbeid. Den andre tar for seg myndighetenes behandling av ulykken og den politiske styringen. Den tredje drøfter myndighetenes ulike roller i lys av oppbyggingen av en oljestat og hvilke konsekvenser det medførte.

¹⁰ Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek (AAB).

Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek (AAB). ARK-1579 LO. De-0374. Granskingskommisjoner i Nordsjøen: Elektrikerne Fagforening 2.11.1981, Arbeiderpartiet i Trondheim 6.11.1981, Arendals Jern- og Metallarbeiderforening – avd - 79 7.11.81, Nopefs landsmøte 6.-8.11.81, Jern og Metall Aust-Agder, Arbeiderne i Brownaker på Statfjord A 12.11.1981, Verkstedklubben A.S. Bergens mekaniske verksteder 13.11.81, Grimstad Jern- og metall avd. 16 10.3.82 m.fl.

¹¹ SAS: Jourdain et al. 1985, Expert's report, SAST/A-101906/Da/L0008; Zagierski i Kongsnes & Smith-Solbakken 2016: 266

¹² Idsøe & Haugom 2023; Smith-Solbakken & Weihe 2019; Tollaksen 2020

¹³ Riksrevisjonen 2020-2021: 137, 141

Tidslinjen under illustrerer hvordan en rekke beslutninger og politiske prosesser mellom 1980 og 1983 bidro til å forskyve ansvaret for "Kielland"-ulykken mot det franske verftet og konstruktøren. Denne utviklingen, som vi utdyper, avslører hvordan etterspillet i stor grad dreide seg om å ivareta norske interesser.

Aktør Tid	Plattformen	Eierne	Politisk behandling	Påtalemyndig heten	Granskning
27.03.1980	Kielland velter i løpet av 20 minutter.			Politiet og Sjøfartsdirektoratet starter etterforskning.	
28.03.1980			Granskningskommisjonen nedsettes av Justisdepartementet.	Riksadvokaten instruerer statsadvokaten i Rogaland om å sette i gang etterforskning.	
31.03.1980	Kielland slept til Gandsfjorden.				Granskningskommisjonen starter arbeidet.
09.04.1980		Styremøte i Stavanger Drilling: «Det kan ha blitt begått menneskelige feil».			
10.04.1980				Riksadvokaten ber politiet å etterforske strafferettslige ansvarsforhold	
24.04.1980			Regjeringskonferanse: Legger frem notat 23.04.1980 hvor myndighetsorganene er kritiske til		

			egen kontrolløve grunnet manglende ressurser.		
28.04.1980			Regjeringskonferanse: Ingen sikkerhetsmessige hindringer for ekspansjon.		
15.09.1980					Dahles stabilitetsrapport. Legger ansvar på Stavanger Drilling. Stemples "hemmelig".
30.09.1980					Lians metallurgiske undersøkelser. Legger ansvar på CFEM.
29.10.1980	Første snuforsøk.				
28.11.1980	Snuforsøk stoppes.				
12.12.1980				Politirapport I: 1: Konstruksjon 2: Stabilitet 3: Redning sviktet	
00.03.1981					NOU 1981:11 overleveres Justisdepartemen

					tet: Tretthetsbrudd i hydrofonholder.
Høsten 1981		Norsk Oljeforsikringspo ol saksøker CFEM og Forex			
15.01.1982				Statsadvokat: ikke grunnlag for å hevde dører var åpne.	
19.03.1982				Riksadvokaten slutter seg til Statsadvokaten.	
22.04.1982			Stortingsmelding 67: Støtter konklusjonen i NOU 1981:11.		
21.03.1983					CFEM mottar UC Berkeley rapport om stabilitetsberegni ng. (115 minutt)
15.09.1983	Plattformen snudd				
02.11.1983				Politirapport II: Åpne dører bekreftes.	
03.11.1983					NOU 1983:53 Tilleggsrapport overleveres Justisdepartemen

					tet: Underbygger NOU 1981:11.
Mangler dato					Granskningskom misjonen legges ned?
18.11.1983	Plattformen senkes i Nedstrandsfjorde n.				

[Fig.1]

En kort historiografi

Alexander L. Kielland-ulykken i 1980 har vært gjenstand for omfattende granskning, debatt og litterær produksjon i de fire tiårene som har gått siden katastrofen.

Tidlige publikasjoner (1980-1984)

Allerede uker etter ulykken kom den første boken, *Nordsjøtragedien* (Eggen & Gundersen, 1980). Til tross for den korte tiden siden hendelsen, presenterte forfatterne en bemerkelsesverdig mengde informasjon, inkludert intervjuer med overlevende, fotografier, hendelsesforløp og årsaksanalyse. Boken rettet også kritikk mot samrøret mellom kommersielle interesser og myndigheter. Den raske publiseringen og det omfattende innholdet gjør *Nordsjøtragedien* til et viktig tidlig bidrag i Kielland-litteraturen.

Samme år utga Lønning og Enghaug "*Alexander L. Kielland*" – *Katastrofe i Nordsjøen* (1980). I motsetning til *Nordsjøtragedien* holdt denne boken en mer nøytral tone og fokuserte på en kronologisk beretning om selve ulykken, fra værforholdene begynte å forverre seg i forkant av ulykken, til minnegudstjenesten noen dager etter at den inntraff.

I 1981 kom den norske granskningskommisjonens rapport, etterfulgt av en tilleggsrapport i 1983. Særlig den første rapporten har dannet grunnlag for mye av den senere debatten og forskningen rundt ulykken. Den konkluderte med at hovedårsaken til ulykken var et brudd i D-6 staget, som følge av en feil i innsveisingen av en hydrofonholder. Kommisjonen vektla denne sveisefeilen som den viktigste årsaken til katastrofen. Rapporten kritiserte også gjeldende regelverk for kontroll av flyttbare rigger, men frikjente stort sett Det norske Veritas for mangelfulle inspeksjoner. Kommisjonen nevnte at riggen var oppankret med færre ankerliner enn foreskrevet, men tillot ikke dette stor betydning. Når det gjaldt stabilitetssvikt, mente kommisjonen at riggen tapte stabilitet umiddelbart etter tapet av D-leggen. Kommisjonen nevnte at åpne dører og luker bidro til raskere vannfylling, men nedtonet betydningen av dette i sin konklusjon. Kommisjonen kritiserte også sikkerhetsopplæringen på plattformen for å være mangelfull, men i likhet med øvrig kritikk ble dette vektlagt som et læringspunkt for fremtiden. Rapportene ble raskt etablert som den offisielle norske forklaringen på ulykken, og fikk stor tyngde gjennom å bli utgitt som NOU.

Tagesen, Friestad og Axelsen ga i 1983 ut billedboken «*Kielland*» – *Fra havari til snuing*, som fokuserte på snuoperasjonene av plattformen og de etterlattes avskjedsseremonier.

Bjørn Nilsens *Gjenferd i Nordsjøen* (1984) representerer en mer polemisk tilnærming til ulykken, med fokus på arbeiderrettigheter og kritikk av oljeindustrien. Boken er preget av sterkt engasjement, men mangler kildebelegg for mange av påstandene.

Den franske ekspertgruppens rapport og etterfølgende periode (1985-1991)

Som ledd i en forlikssak mellom eier, operatør og deres forsikringsselskaper på den ene siden og den franske konstruktøren og verftet på den andre, leverte en fransk ekspertgruppe sin rapport i 1985 i den franske handelsretten. Ekspertene konkluderte med at ulykken ikke hadde én hovedårsak, men skyldtes en kombinasjon av uheldige omstendigheter. De omtalte bruddet i D-6 staget som den utløsende årsaken, men mente at den overmalte sprekken ikke var direkte knyttet til det avgjørende bruddet. Ekspertene vektla bruksfeil sterkere enn den norske kommisjonen, spesielt feil oppankring over tid og at vanntette luker var sveiset eller bundet fast i åpen stilling. De mente at riggen lå stabilt med slagside helt til den siste ankerwiren røk, og at vannfylling gjennom åpne luker og dører var avgjørende for at ulykken ble en katastrofe. Rapporten kritiserte også inspeksjonene som mangelfulle og mente at sprekker kunne ha blitt oppdaget tidligere. Ekspertene påpekte at sikkerhetskulturen om bord var preget av en overdreven tro på plattformens sikkerhet.

Alternative teorier og fortsatt debatt (1992-2015)

Ole Østlunds bok *Sabotasjen mot "Kielland"* (1992) presenterte en kontroversiell hypotese om at rederiet selv hadde sabotert plattformen for å innkassere forsikringspenger. Selv om denne teorien ble avvist av granskningskommisjonen, illustrerer boken at alternative forklaringer på ulykken fortsatte å sirkulere.

Fornyhet interesse og kritisk granskning (2016-2023)

Fra 2016 har det vært en markant økning i publikasjoner og medieoppmerksomhet rundt Kielland-ulykken. Dette startet med Stavanger Aftenblads 56-siders magasin (Kongsnes & Skretting, 2016), som brakte ulykken tilbake i offentlighetens søkelys.

Samme år utkom første bind i Råolje-serien, *Alexander L. Kielland – ulykken: Hendelsen, etterspillet, hemmelighetene* (Smith-Solbakken et al., 2016). Basert på over 250 intervjuer, presenterte boken en polyfoni av stemmer fra overlevende, etterlatte og involverte parter. Denne boken markerte begynnelsen på en ny fase i Kielland-forskningen, med økt fokus på personlige erfaringer og kritisk granskning av den offisielle håndteringen av ulykken.

Råolje-serien fortsatte med *Ringene i vannet* (Paulsen & Smith-Solbakken, 2017) og en bok knyttet til leseprosjektet "Hele Rogaland leser" (Paulsen & Smith-Solbakken, 2020).

I 2019 initierte Marie Smith-Solbakken ved Universitetet i Stavanger et prosjekt for å skape en "minnebank" knyttet til ulykken. Dette prosjektet, som fortsatt pågår, samler og publiserer intervjuer sortert i fem bind basert på intervjuobjektene tilknytning til ulykken.

Tommas Torgersen Skrettings bok *Alexander L. Kielland-ulykken: Tragedien, spillet og hemmelighetene som kunne ha veltet en oljenasjon* (2019) fokuserte primært på mulige årsaker til ulykken, selv om tittelen antyder en bredere analyse av ulykkes potensielle konsekvenser for norsk oljeindustri. Hovedtesen var at ulykken kan ha blitt utløst av feilhåndtering av ankersystemet.

Marie Smith-Solbakken og Hans-Jørgen Wallin Weihe publiserte i 2019 «Alexander L. Kielland-ulykken 1980: Fortielsen og forbitrelsen», hvor de undersøker hvordan den norske granskningskommisjonene arbeidet og hvordan arkivmaterialene som ble etterlatt etter denne, ble behandlet i samtid og ettertid. Dette settes opp mot granskningen av sammenlignbare ulykker i andre land, hvorpå en av hovedforskjellene var at norsk granskning var lukket. Det argumenteres for at måten granskningen og etterspillet ble gjort har bidratt til at det ikke foreligger en felles enighet om ulykken. Manglende åpenhet har også svekket tilliten til norske myndigheter, og bidratt til at vi i dag ikke har en felles, definitiv forklaring og forståelse for ulykken. Artikkelen ble i 2021 fulgt opp med ««Mayday Mayday, Kielland velter» – Redning og arbeidssolidaritet». Smith-Solbakken og Wallin Weihe fokuserer der på betydningen av egeninnsats og samarbeid mellom de som var om bord på Kielland og naboplattformen Edda. Analysen, basert på overlevende og redningsmannskapets erfaringer, viser at det sterke samholdet mellom arbeiderne var avgjørende for at så mange overlevde ulykken.

I 2020 publiserte Kielland-nettverket boken *Kielland – basert på historien til de som var der* (Tungland, Smith-Solbakken & Kongsnes, 2020), som bygger på intervjumaterialet fra Råolje-prosjektet. Boken gir en sterk emosjonell skildring av katastrofen gjennom stemmene til de direkte berørte.

Samme år publiserte Tor Gunnar Tollaksen forskningsartikkelen «Alexander L. Kielland»-ulykken 1980 – Dykkernes fortellinger». Tollaksen fokuserer på at tross at dykkere deltok i søk etter omkomne, opprydding av havaristedet og arbeid under snuforsøkene i 1980 og 1983, ble ingen dykkere intervjuet under granskningen. Deres observasjoner forble dermed ukjente for offentligheten. Dykkerne var del av en taushetskultur der åpenhet om observasjoner kunne true fremtidige jobbmuligheter. Dette kan forklare hvorfor viktig informasjon ikke kom fram. Verken myndigheter, granskingskommisjon eller politi utnyttet dykkernes kompetanse og observasjoner, og dykkerne selv var tilbakeholdne med å dele informasjon. Dette reiser spørsmål om hvilke potensielt viktige observasjoner dykkerne gjorde under vann som kunne ha bidratt til granskingskommisjonens arbeid. Et stykke på vei besvares det i rapporten vi nå publiserer.

Odd Kristian Remes bok *Kampen om Kielland* (2021) beskriver arbeidet til Kielland-fondet og Kielland-nettverket for å oppnå det de anser som en troverdig forklaring og rettferdig erstatning etter ulykken. Boken understreker den fortsatte misnøyen blant mange overlevende og etterlatte med den offisielle håndteringen av ulykken.

I 2021 gjennomgikk Riksrevisjonen den norske granskningen av ulykken. Til tross for at de påpekte en rekke svakheter ved den opprinnelige granskningen og særlig hvordan overlevende og etterlatte ble behandlet, konkluderte Riksrevisjonen med at det ikke var grunnlag for å anbefale en ny granskning. Som et resultat av dette ble det bevilget midler til Norsk Oljemuseum for å dokumentere ulykken og de berørtes erfaringer.

Frode Fanebust og Marie Smith-Solbakkens bok *Katastrofe og korrupsjon: Det skjulte spillet etter Alexander L. Kielland-ulykken* (2022) representerer en omfattende og kritisk gjennomgang av ulykken og dens etterspill. Boken kombinerer personlige fortellinger fra minnebanken med en grundig analyse av Norges håndtering av ulykken. Mens tidligere bøker og rapporter for en stor del baserte seg på rapportene og arkivmaterialet etter granskingskommisjonen og

Stavanger Drilling, ble arkivene til statsminister Odvar Nordli og statsminister Gro Harlem Brundtland nå for første gang benyttet i Kielland-forskningen.

“*Mayday mayday Kielland velter ...*”: *Redning og arbeidssolidaritet* ble publisert av Marie Smith-Solbakken og Hans-Jørgen Wallin Weihe i 2021. Forfatterne undersøker hvordan en felles opplevelse av Kielland-ulykken har fungert som en forsterkende hendelse i samholdet mellom arbeiderne. Dette samholdet og en sterk felles empati for hverandre var en av grunnene til at så mange ble reddet. I ettertid har dette fellesskapet brakt dem sammen og sveiset sterke bånd mellom dem.

I 2022 ble Kielland-ulykken også tema for populærkulturelle produksjoner, med NRKs dramaserie "Lykkeland" og TV2s dokumentarserie "Katastrofen Kielland". Disse produksjonene nådde et stort publikum og bidro til fornyet offentlig interesse for ulykken. Året etter utga Odd Kristian Reme *Kielland: 89 spørsmål* (2023), som fortsetter å stille kritiske spørsmål om ulykken og dens etterspill.

Førresfjorden og Kielland-ulykken i 1980: Sju familiefedre omkom, én kom tilbake publisert av Marie Smith-Solbakken og Hans-Jørgen Wallin Weihe i 2022. Artikkelen tar for seg hvordan lokalsamfunnet i Førresfjorden reagerte på ulykken, og arbeidet for å ivareta de mange familiene som ble påvirket. Selv om storsamfunnet ved helse- og sosialapparatet var fraværende, tok lokalsamfunnet initiativ og slo ring om sine egne.

Litteraturen rundt Kielland-katastrofen inkluderer også bokkapitler, forskningsartikler og masterarbeider. I direkte forbindelse med dokumentasjonsprosjektet ble det i 2023 publisert to masteroppgaver ved Universitetet i Stavanger med Alexander L. Kielland-ulykken som tema. Haakon Eide Olsens masteroppgave, "En komparativ analyse av granskningsrapportene etter Alexander L. Kielland-ulykken", presenterer en grundig diskursanalyse av den norske granskningskommisjonens rapport og den franske ekspertgruppens rapport. Olsen identifiserer betydningsfulle forskjeller mellom rapportene, særlig i vektingen av ulykkens årsaker. Mens den norske rapporten fokuserte på én hovedårsak - en sveisefeil - fremhevet den franske et mer sammensatt årsaksbilde, inkludert bruksfeil og driftsforhold. Analysen viser også ulikheter i vurderingen av stabilitetssvikt og vannfyllingens betydning. Oppgaven diskuterer hvordan rapportene har blitt oppfattet over tid i Norge, og argumenterer for at den franske rapporten har fått økt anerkjennelse i senere år.

Masteroppgaven "De glemte stemmene" av Simon D. Idsøe og Ingebjørg Haugom undersøker erfaringene til britiske etterlatte etter Alexander L. Kielland-ulykken i 1980. Gjennom intervjuer med ni britiske familier og arkivstudier belyses hvordan de britiske etterlatte ble møtt av samfunnet etter ulykken, og hvilke konsekvenser dette fikk for familier og enkeltpersoner. Studien avdekker en utbredt taushetskultur som preget håndteringen av de etterlatte på flere nivåer - fra myndigheter, lokalsamfunn og innad i familiene. Det argumenteres for at de britiske etterlatte ble marginalisert og oversett, og at deres rettigheter som enkeltmennesker ble tilsidesatt. Ved å benytte teorier fra professor Atle Dyregrov analyserer oppgaven konsekvensene av manglende oppfølging og informasjon. Oppgaven bidrar med nye perspektiver på Kielland-ulykken ved å løfte frem tidligere ukjente britiske stemmer og erfaringer. Den argumenterer for at behandlingen av de britiske etterlatte kan forstås som en form for korrupsjon, der politiske, sosiale og økonomiske goder ble frarøvet denne gruppen.

Det foreløpig siste tilskuddet til forskningsfronten er "Studie om overlevende og pårørende etter Alexander L. Kielland-ulykken" (NKVTS, 2024). Den avdekker at de berørte av ulykken, over 40 år senere, fortsatt opplever betydelig mer helseplager og lavere livskvalitet sammenlignet med den generelle befolkningen. Dette gjelder særlig de overlevende, som rapporterer om vedvarende psykiske plager som posttraumatisk stress, angst og depresjon, samt fysiske helseplager. Etterlatte, spesielt barn, opplevde lite oppfølging og informasjon i tiden etter ulykken, og mange følte manglende støtte fra samfunnet. Forskerne konkluderer med at denne manglende oppfølgingen og hjelpen sannsynligvis har forverret helseplagene for mange berørte. Studien understreker at bedre psykososial oppfølging kunne ha hatt betydelig positiv innvirkning på de berørtes helse og livskvalitet på lang sikt. Erfaringene fra håndteringen av Kielland-ulykken har vært instrumentelle i utviklingen av forbedrede rutiner for oppfølging etter kriser og katastrofer i Norge.

Konklusjon

Historiografien viser en utvikling fra tidlige, faktaorienterte publikasjoner til mer kritiske og personlige tilnærminger i nyere tid. De siste årene har sett en betydelig økning i publikasjoner som utfordrer de offisielle forklaringene og gransker håndteringen av ulykken. Samtidig fortsetter debatten om hvorvidt de norske og franske granskningene kom til like eller ulike konklusjoner. Den vedvarende interessen og de nye perspektivene som har kommet frem, særlig

siden 2016, viser at Alexander L. Kielland-ulykken fortsatt er et aktivt forskningsfelt med behov for ytterligere undersøkelser og analyser.

Nye kilder forteller

Arkivene etter Granskningskommisjonen og rederiet Stavanger Drilling ble tilgjengeliggjort i 2016 og digitalt i 2019. Disse har vært gjenstand for mye forskning. Vi har også benyttet disse, men hatt større nytte av mindre utforskede arkiver, spesielt politiets og sjøfartsinspektørens etterforskning, oppbevart hos Statsarkivet i Stavanger.

Videre har vi gjort bruk av de personlige arkivene til Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek som statsminister Odvar Nordli, statsminister og partileder Gro Harlem Brundtland, industriminister Lars Skytøen, olje- og energiminister Bjartmar Gjerde og kirke- og undervisningsminister Einar Førde, tidligere industriminister Finn Lied. Vi har også gjennomgått arkivet etter LOs oljekartell, LO kongressen, Samarbeidskomiteen og Arbeiderpartiets stortingsgruppe oppbevart samme sted. Videre har vi gått gjennom Kåre Willochs private arkiv på Riksarkivet som omhandler etterspillet av Kielland-ulykken. I tillegg har vi gått gjennom notater fra regjeringskonferanser som de nevnte politikere har gjort tilgjengelig i sine arkiver.

De politiske arkivene er brukt til å få innblikk i og større forståelse av de politiske dimensjonene ved "Kielland"-ulykken. Personlige notater følger med fra politikernes arkiver, og disse arkivene står dermed nær den politiske dagsorden. Svakheten ved disse arkivene er at for eksempel notater fra regjeringskonferanser, men spesielt fra Samarbeidskomiteen, er relativt ordfattige og vi får ikke noe dypere innsikt i eventuelle diskusjoner og stridigheter i forbindelse med saker.

Videre er det gjort arkivstudier hos «Archives nationales du Monde du travail» i Frankrike, hvor vi har gjennomgått til Compagnie Francaise d'Entreprises Metalliques (CFEM). for perioden de var nasjonalisert. CFEM bygget Alexander L. Kielland som stod ferdig 1976 i Dunkerque i Frankrike. Det tilgjengelige arkivmaterialet begrenser seg til perioden CFEM var nasjonalisert, 1982-1990. Arkivet er besøkt tre ganger. Første gang i juni 2022, andre gang oktober 2022 og tredje gang oktober 2023.

Først etter ulykken bringer dette materialet fram nye opplysninger i Kielland-saken. Det inkluderer tekniske og vitenskapelige utredninger sendt til anerkjente institutter for verifisering, samt rik korrespondanse med ulike aktører. Arkivet viser også hvordan CFEM og deres advokater analyserte og vurderte den norske tilnærmingen. Haakon Eide Olsen har gjennom en diskursanalyse av den norske granskingskommisjonens rapport og de franske ekspertenes rapport kommet fram til at de franske sakkyndige i større grad var opptatt av et sammensatt årsaksbilde til ulykken. Mens den norske kommisjonen på sin side først og fremst argumenterte for at årsaken til ulykken lå i Frankrike. Dette hevder Olsen er tegn på at hensynet til de nasjonale interessene veide tyngre i Norge enn i Frankrike.¹⁴

Hos Riksadvokaten har vi fått tilgang til dokumenter om Alexander L. Kielland-saken. Arkivet er begrenset, men inneholder nøkkeldokumenter som bekrefter funn fra andre arkiver. Dette var nyttig for å verifisere korrespondanse og vurdere Riksadvokatens ståsted. Det som er slående i dette arkivet er mangelen på presise indikasjoner til Statsadvokaten i Stavanger om hvilke forbrytelser han mente politiet burde etterforske. Dette ser vi også i politiets arkiver, hvor det ikke finnes instruksjoner fra påtalemyndigheten om hva de spesifikt skal lete etter i etterforskningen.

Fra Riksarkivet og Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek har vi fått tilgang til referater fra regjeringskonferanser mellom mars 1980 og 1984. Dette gir innblikk i hvor høyt oppe Kielland-saken var på agendaen, samt vurderinger og posisjoner fra ulike departementer og statsråder.

Gjennom Sjøfartsdirektoratets Kielland-arkiv har vi undersøkt dokumenter fra plattformens planlegging og godkjenninger. Videre har vi funnet nye grunnlagsdokumenter i direktoratets rikholdige korrespondanse- og dokumentarkiv. Dette arkivet har ikke tidligere vært studert i Kielland-forskningen. Sjøfartsdirektoratets rolle har vist seg å være mer omfattende og betydelig enn tidligere antatt.

¹⁴ Olsen 2023: 76-77: <https://uis.brage.unit.no/uis-xmlui/bitstream/handle/11250/3081660/no.uis%3ainspera%3a148119414%3a148119750.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Norge blir en oljestat

Ved utgangen av 1970-årene hadde den norske oljestaten betydelige økonomiske overskridelser på utbyggingsprosjekter, mangler innen sikkerhet og opplæring, og et press på økt utvinningstempo. Disse rammene må sees i lys av ulykken med Alexander L. Kielland.

Med produksjonsstart på Ekofisk-feltet i 1971 ble Norge en del av det internasjonale oljespillet. Dette markerte starten på Norges reise som oljenasjon.¹⁵ Mot slutten av 1970-årene kom Frigg-feltet (1977) og Statfjord-feltet (1979) i drift, begge med store økonomiske overskridelser. Spesielt Statfjord-utbyggingen skapte bekymring med en sterkt voksende utenlandsgjeld på 80 milliarder kroner ved inngangen til 1978, hvorav 35 milliarder i oljesektoren.¹⁶

Petroleumsloven fra 1975 skjerpet skattenivået på norsk sokkel, men sikkerhetsnivået var fortsatt mangelfullt. I 1979 var 1800 oljearbeidere på plattformene uten grunnleggende sikkerhetskurs.¹⁷ Tidligere ulykker som Alpha-brannen (1975), Deep Sea Driller-ulykken (1976), og Bravo-utblåsing (1977) og Statfjord A-brannen (1978) viste at sikkerhet ble nedprioritert.¹⁸

Den 1. november 1975 skjedde det en branneeksplosjon på Ekofisk Alpha-plattformen. Tre oljearbeidere, to nordmenn og en amerikaner, mistet livet da redningskapselen de satt i løste ut mange meter over havet. Sammenstøtet med vannet var så kraftig at de tre mennene mistet livet og tre andre ble hardt skadet. Etter ulykken ble det vist til menneskelig svikt – noen i kapselen hadde dratt i frigjøringshåndtaket slik at den ble frigjort og falt ned i sjøen.¹⁹ Kapselen falt fritt ned i sjøen fra 26 meter.²⁰

Årsaken til selve brannen var at det var korrodert hull på et stigerør i skvalpesonen. Olje og gass strømmet fritt ut og ble antent. Kort tid før hadde røret blitt reparert. Det norske Veritas forsøkte å benytte anledningen til å ta sterkere kontroll over sikkerhetskontrollen. Selskapet hevdet at ulykken ikke hadde skjedd dersom det selv hadde vært i førersetet for kontrollen. Men Det norske Veritas var allerede Oljedirektoratets konsulent og hadde ansvaret for sikkerhetskontrollen på Ekofisk-feltet. Det norske Veritas hadde også godkjent en løsning med

¹⁵ Olsen 1971: 1, 10

¹⁶ Hanisch & Nerheim 1992: 451-452

¹⁷ Stavanger Aftenblad 1979: 7

¹⁸ NOU 1977: 47; Karlsen & Høy 1982; Karlsen 1982

¹⁹ Markhus, Lindøe, Viksveen 1975.

²⁰ Hanisch & Nerheim 1992: 349.

teiping med plast som beskyttelse utenfor røret i stedet for en betongkappe rundt, slik det skulle vært gjort. Veritas hadde heller ikke planlagt undervannsinspeksjon før sommeren 1976.²¹

Etterpå fulgte en liten dragkamp om makt over sikkerhetskontrollen mellom Oljedirektoratet og Det norske Veritas. Selv etter Alpha-brannen presset Veritas på overfor Industridepartementet for å få klarlagt hvilken rolle Veritas skulle ha i framtiden av sikkerhetskontrollen i Nordsjøen. I 1977 ble det laget en rammeavtale mellom Veritas og Oljedirektoratet, men Oljedirektoratet fikk også med et punkt i avtalen som gjorde det klart at også andre instanser enn Veritas kunne bli benyttet i sikkerhetskontrollen i Nordsjøen.²²

Alpha-brannen ble innledningen på en rekke alvorlige hendelser i oljeindustrien de neste årene:²³

- **Deep Sea Driller-ulykken.** I dårlig vær gikk boreriggen Deep Sea Driller på grunn utenfor Fedje i Hordaland (i dag Vestland fylke) 1. mars 1976. Seks mennesker omkom.
- **Bravo-utblåsing.** 22. april 1977 skjedde det en ukontrollert utblåsing fra Bravo-plattformen på Ekofisk-feltet. Utblåsingene varte fram til 30. april. 112 personer ble evakuert fra plattformen. Ulykken ble en stor sak i offentligheten og førte til diskusjoner og debatt om oljevirkksomheten. Hendelsen avslørte også mangler ved oljevernberedskap.
- **Den andre helikopterulykken.** Den andre ulykken med Sikorsky-helikopter skjedde 23. november 1977 da et helikopter av typen S-61 havarerte i havet 30 nautiske mil sørøst for Varhaug radiofyr. Helikopteret var på vei fra helikopterbasen Forus i Stavanger til plattformen B-11 i vesttysk sektor av Nordsjøen. Alle de 12 om bord omkom.
- **Brannen på Statfjord A.** Den 25. februar 1978 oppstod det en brann i skaftet på Statfjord A-plattformen. Fem personer mistet livet i brannen.
- **Den tredje helikopterulykken.** Den 26. juni 1978 omkom alle de 18 personene – av dem 13 nordmenn - om bord da et helikopter av typen Sikorsky S-61 mistet et rotorblad og styrtet i havet da det var på vei fra Bergen til Statfjord-feltet i Nordsjøen.

²¹ Hanisch & Nerheim 1992: 349-350.

²² Hanisch & Nerheim 1992: 351-352.

²³ Smith-Solbakken & Weihe, hentet fra Store Norske Leksikon: https://snl.no/ulykker_i_petroleumsbransjen.

Som en direkte følge av Alpha-brannen ble det etablert vernetjeneste på installasjonene i Nordsjøen, og bare et par uker etter ulykken ble Halden-utvalget nedsatt som skulle se på implementering og bruk av arbeidsmiljøloven på installasjoner i Nordsjøen.²⁴ Mobil var det første operatørselskapet som ble dømt for brudd på arbeidsmiljøloven. For brannen på Statfjord A-plattformen i 1978 fikk Mobil en bot på én millioner kroner.²⁵

Sikkerhetsopplæring et pengespørsmål

Spørsmålet om sikkerhetsopplæring var også et pengespørsmål i fylkene og ble derfor ikke prioritert på lik linje med for eksempel videregående opplæring. I desember 1979 ønsket derfor kirke- og undervisningsminister Einar Førde at staten overtok ansvaret for sikkerhetsopplæringen.²⁶

Press fra internasjonale oljeselskaper og politiske hensyn for rask forsering av nye utbyggingsprosjekter, spesielt i oljefylket Rogaland, hvor 52,2 prosent av de sysselsatte i oljeindustrien var registrert i 1979, bidro til situasjonen. I desember 1978 imøtekom olje- og energiminister Bjartmar Gjerde forslaget om en uavhengig gransking av kostnadsøkningene, noe som resulterte i Moe-utvalget.

Utvalget avdekket mangler ved petroleumsindustrien, inkludert manglende kostnadsstyring, begrenset oppfølging av prosjekter og problemer med fornorskningspolitikken av oljevirkosomheten.²⁷

Kostnadsanalysen fra 1980 ble ikke behandlet politisk før i 1982. En samtidig behandling, sammen med granskingsrapporten etter Kielland-ulykken, kunne bidratt til å åpenbare sammenhenger mellom virksomhetsstyring og ulykken. Dermed gikk samfunnet glipp av muligheten til å føre en integrert og informert debatt om underliggende risikofaktorer i oljeindustrien.

Oljedirektoratet advarte tidlig

Selv om det var en rekke alvorlige ulykker med tap av menneskeliv fra midten av 1970-årene, er det grunn til å argumentere for at dette var varslede hendelser i et norsk oljesystem som hadde gått over styr, og hvor forhold vedrørende sikkerhet og opplæring for oljearbeidere ikke

²⁴ Smith-Solbakken & Vinnem, hentet fra Store Norske Leksikon: <https://snl.no/Alfa-plattform-ulykken>

²⁵ Smith-Solbakken, hentet fra Store Norske Leksikon: https://snl.no/Statfjord_A-brannen

²⁶ AAB: Lars Skytøens arkiv. R-notat 12. desember 1979 og R-notat 25. mai 1980

²⁷ Moe 1980: 17-19

var institusjonalisert. Kostnadsgalopp og sikkerhetsproblemer var store utfordringer i norsk oljevirkosomhet på 1970-tallet. Ifølge Arbeidstilsynets register var 6 av 21 dødsulykker knyttet til petroleumsvirkosomheten i 1974. Dette bekymret Industridepartementet.²⁸

Oljedirektoratet hadde gjentatte ganger påpekt behovet for flere ressurser til kontrollarbeid. I 1974 trakk lederen for kontrollavdelingen, Arne Flikke, seg i protest mot manglende ressurser og advarte om at direktoratet ikke kunne utføre forsvarlig kontrollarbeid.²⁹

Ved utgangen av 1970-årene var sikkerhets- og tilsynsregimet fortsatt mangelfullt. Nedskjæringer i Sjøfartsdirektoratet i 1979 og 1980 førte til et underskudd på 25 stillinger, noe som svekket sikkerhetsarbeidet.³⁰ Totalt var Sjøfartsdirektoratet pålagt å spare seks millioner kroner.³¹ Noen måneder etter at nedskjæringene ble vedtatt, inntraff Kielland-ulykken.

Den norske oljevirkosomheten var under press fra internasjonale forventninger om økt utvinningstempo, samt interne økonomiske og sysselsettingsmessige hensyn. Staten hadde også tatt oljeinntektene på forskudd, noe som gjorde det vanskelig å redusere utvinningstempoet.

Samfunnsdebattant Håkon Gundersen påpekte sterke interesser som presset på for rask oljeforsoring, inkludert Norges rolle i Det internasjonale energibyrådet (IEA), oljeselskapenes investeringsbehov, kriserammede verft og sysselsettingshensyn som de viktigste drivkreftene for disse forholdene.³²

Summen av disse faktorene bidro til en situasjon der sikkerhet og beredskap for oljearbeidere ble nedprioritert til fordel for økonomiske og ekspansjonistiske mål. Dette er også underbygget av senere forskning, som angikk petroleumssdykkernes arbeidsforhold i Nordsjøen. Innen dykkervirkosomheten så myndighetene gjennom fingrene hva angikk dykkernes sikkerhetsforhold, fordi dykkerne hadde en nøkkelrolle i petroleumindustrien. Dette betydde at dykkerne i stor grad var overlatt til seg selv og dykkerkollektivet i spørsmålet om sikkerhet, ettersom myndighetene ikke sikret petroleumssdykkerne et godt arbeidsvern.³³

Oljedirektoratets advarsler om sikkerhetsutfordringene i norsk oljevirkosomhet kan ses på som en systemisk risiko som myndighetene ikke tok tilstrekkelig hensyn til. I denne konteksten blir

²⁸ Maritvold 1975a: 1-2; Maritvold 1975b: 1-2

²⁹ Nordsjødykkeralliansens arkiv: Brev fra Arne J. Flikke til styreformannen i Statens oljedirektorat den 13. august 1974.

³⁰ Riksarkivet (RA): Møtereferatet i Sjøfartsdirektoratets sakkyndige råd 31. mars 1980: 7

³¹ Eggen & Gundersen 1980: 150

³² Gundersen 1977: 46, 134

³³ Tollaksen 2023: 140-141, hentet fra: [Petroleumssdykkere: En historie om omsorg og kameratskap: Fortellinger fra petroleumssdykkingen mellom 1966 og 1980: Arbeiderhistorie: Vol 37, No 1 \(idunn.no\)](https://idunn.no/forordning-2023-140-141)

påtalemyndighetens etterforskning av "Kielland"-ulykken et sentralt studieobjekt: I hvilken grad klarte man å opprettholde en uavhengig og objektiv tilnærming, uavhengig av de overordnede politiske og økonomiske interessene som preget oljeindustrien?

Etterforskning og gransking

Politiet avdekket nye bevis over ett og et halvt år etter at Riksadvokaten hadde henlagt Alexander Kielland-saken: Omfattende bildedokumentasjon viste at dører, luker, ventiler og mannhull stod åpne på plattformen. Dører var til og med bundet opp i åpen stilling, og det var trukket ledninger og slanger gjennom flere steder.³⁴ Til tross for at disse funnene tydet på mulige straffbare forhold, ble saken ikke gjenopptatt. Disse funnene viste med all tydelig klarhet at det hadde blitt utvist uaktsomhet under arbeider på plattformen, uforsiktig atferd egnet til å «volde fare for andres liv og helbred»³⁵ som faller både under straffelovens bestemmelse om uaktsomme drap³⁶ og det å utsette sjøfolks liv for fare³⁷, og burde ha tilsagt en gjenopptagelse av etterforskningen.

Dette forløpet vil vi undersøke nærmere. Hvorfor ble ikke disse bevisene vektlagt? Var en grundig og uavhengig gransking påvirket av andre hensyn, for eksempel av politisk eller økonomisk art? Og i så fall, hvilke konsekvenser fikk dette for de etterlatte og for offentlighetens behov til å få alle sider av saken belyst?

Etterforskningen kommer i gang

Om kvelden den 27. mars klokken 20.00 ble sjøfartsinspektør Hilmar Dale i Kristiansand underrettet om ulykken på NRK Dagsrevyen. Dale ringte en halvtime senere til teknisk skipsinspektør Ottar Lie Motland ved Skipskontrollen i Stavanger.³⁸ Motland opplyste at Kielland var blitt brukt som boligplattform ved Edda-feltet den siste tiden. Boretårnet var imidlertid på plass, og det var meningen at plattformen om noen dager skulle til land for ombygging til boreplattform.³⁹ Overfor Hilmar Dale uttrykte Motland at han ikke kunne forstå hva som hadde skjedd. Motland viste også til at pentagonplattformene ble ansett for å være de mest stabile plattformene som fantes i Nordsjøen. Han la også til at så vidt han husket, fikk

³⁴ Statsarkivet i Stavanger (SAS): Politirapport 1983

³⁵ Lund 1940: 525

³⁶ Straffeloven 1902: §239

³⁷ Straffeloven 1902: §§148, 150

³⁸ SAS: Boligplattformen "Alexander L. Kielland". Forlis i Nordsjøen torsdag den 27.03.80. Sjøfartsinspektøren i Kristiansand, s. 1.

³⁹ SAS: Boligplattformen "Alexander L. Kielland". Forlis i Nordsjøen torsdag den 27.03.80. Sjøfartsinspektøren i Kristiansand, s. 1.

plattformen nye, vanntette dører i søylene, og dersom disse ble lukket eller var lukket, ville ikke plattformen synke.⁴⁰

Etterpå kontaktet Dale sjøfartsdirektør Ivar Sandvik på telefon. Sandvik fortalte at han allerede var blitt kontaktet av departementet fordi sjøfartsinspektøren var representant for beredskap ved store sjøulykker.⁴¹ Dale og Sandvik diskuterte alvorligheten i saken. De ble enige om at Sjøfartsdirektoratet snarest skulle ta opp spørsmål om nedsettelse av en undersøkelseskommissjon. Inntil videre skulle sjøfartsinspektøren foreta vanlig etterforskning og bruke politiets apparat i Stavanger.⁴² Politiet i Stavanger opplyste til Dale at dette var en sjøfartssak som sonderte under sjøfartsinspektøren, men politiet ble bedt om å foreta fornødne tiltak inntil Hilmar Dale kom til Stavanger. Dale ankom Stavanger med fly fredag morgen.⁴³

Vel framme i Stavanger formidlet Dale politimester Wendt fra Stavanger politikammer regjeringens beslutning om å nedsette en granskingskommissjon. Dette var meldt over radio. Dale ringte til sjøfartsdirektør Sandvik som da kunne fortelle at forslag til kommisjon nå var klar og at sorenskriver Thor Næsheim i Sandnes hadde godtatt å være kommisjonens formann.⁴⁴

På dette tidspunktet hadde Næsheim ingen erfaring fra granskingskommissjoner og hadde heller ingen erfaring med maritim jus.⁴⁵

Hilmar Dale ringte til Thor Næsheim og diskuterte videre opplegg for innledende samarbeid. Den videre etterforskningen skulle så langt kommisjonen ønsket det foretas i samarbeid med sjøfartsinspektøren og politiet. Det ble tatt sikte på befarung lørdag morgen.⁴⁶

⁴⁰ SAS: Boligplattformen "Alexander L. Kielland". Forlis i Nordsjøen torsdag den 27.03.80. Sjøfartsinspektøren i Kristiansand, s. 2.

⁴¹ SAS: Boligplattformen "Alexander L. Kielland". Forlis i Nordsjøen torsdag den 27.03.80. Sjøfartsinspektøren i Kristiansand, s. 3.

⁴² SAS: Boligplattformen "Alexander L. Kielland". Forlis i Nordsjøen torsdag den 27.03.80. Sjøfartsinspektøren i Kristiansand, s. 2.

⁴³ SAS: Boligplattformen "Alexander L. Kielland". Forlis i Nordsjøen torsdag den 27.03.80. Sjøfartsinspektøren i Kristiansand, s. 2.

⁴⁴ SAS: Boligplattformen "Alexander L. Kielland". Forlis i Nordsjøen torsdag den 27.03.80. Sjøfartsinspektøren i Kristiansand, s. 3.

⁴⁵ Olsen 2023: 28, hentet fra: <https://uis.brage.unit.no/uis-xmloi/bitstream/handle/11250/3081660/no.uis%3ainspera%3a148119414%3a148119750.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

⁴⁶ SAS: Boligplattformen "Alexander L. Kielland". Forlis i Nordsjøen torsdag den 27.03.80. Sjøfartsinspektøren i Kristiansand, s. 4.

Riksadvokaten instruerte statsadvokaten i Rogaland

I Dales rapport skrev han også at Riksadvokaten dagen etter ulykken hadde over telefon til Stavanger politikammer beordret at det ble satt i gang full etterforskning av ulykken straks – og det ble innkalt til orienteringsmøte.⁴⁷

Riksadvokaten understreket i samtalen med fungerende statsadvokat Alsaker betydningen av at politiet sikret bevis, og at etterforskningen måtte organiseres slik at kartlegging av årsaks- og ansvarsforhold ble ivaretatt. Dette selv om det var besluttet at en egen granskingskommisjon skulle oppnevnes.⁴⁸

Da Kielland-ulykken skjedde, var justisminister Andreas Cappelen fungerende statsminister. Odvar Nordli var på påskeferie på hytta i Trysil. Nordli ble hentet av regjeringens biltjeneste og kom fram til regjeringskonferansen om morgenen fredag den 28. mars.⁴⁹ På denne regjeringskonferansen opplyste statsminister Odvar Nordli at hensikten med konferansen var å ajourføre regjeringens medlemmer om ulykken i Nordsjøen.⁵⁰ Justisminister Andreas Cappelen orienterte om at Justisdepartementet hadde startet arbeidet med å oppnevne en granskingskommisjon.⁵¹

Han påpekte betydningen av at en slik kommisjon burde oppnevnes snarest mulig og at det var naturlig å oppnevne kommisjonens medlemmer av den hjemmel som var i sjøfartsloven. Parallelt med kommisjonen ville Sjøfartsdirektoratet i samarbeid med politiet iverksette etterforskning.⁵²

Granskingskommisjonen nedsatt

Justisdepartementet henvendte seg til Sjøfartsdirektoratet via telefon for å finne kandidater til granskingskommisjonen. Fra Sjøfartsdirektoratets side ble professor Torgeir Moan fra Norges

⁴⁷ SAS: Boligplattformen "Alexander L. Kielland". Forlis i Nordsjøen torsdag den 27.03.80. Sjøfartsinspektøren i Kristiansand, s. 4.

⁴⁸ SAS: Riksadvokaten 10.4.1980. Brev til statsadvokaten i Rogaland: De flyttbare plattformer "Alexander L. Kielland og "Henrik Ibsen". Arkivverket. Stavanger politikammer, SAST/A-100361/002/G/Ga/Gab/Gabb/L0364: Justissaker 1823, 1980 s.523.

⁴⁹ Lønning & Enghaug 1980: 86-88.

⁵⁰ RA: Regjeringskonferanse 28. mars 1980.

⁵¹ I denne rapporten vil fortrinnsvis benevnelsen Justisdepartementet benyttes for Justis- og politidepartementet.

⁵² RA: Regjeringskonferanse 28. mars 1980.

Tekniske Høgskole, NTH, og plattformsjef Kåre Holm spurt om å delta i kommisjonen. Begge var villige til dette. Fra Sjøfartsdirektoratets kontorer i Thorvald Meyers gate i Oslo ble det ekspedert et brev til Justisdepartementet hvor det kom fram at Sjøfartsdirektoratet anbefalte disse to kandidatene til kommisjonen.⁵³

Selv oppnevnte Justisdepartementet jurist Thor Næsheim, sorenskriver i Sandnes, og tidligere kommuneadvokat i Stavanger, som formann i kommisjonen. I et orienteringsbrev som Justisdepartementet sendte ut samme dag besto kommisjonen av følgende personer: Thor Næsheim, formann, Torgeir Moan, medlem, Kåre Holm, medlem, og Aksel Kloster, sekretær.⁵⁴ Kloster var på dette tidspunktet oljesekretær i LO og var mellom 25. januar 1978 til 14. oktober 1979 personlig sekretær for olje- og energiminister Bjartmar Gjerde.⁵⁵

Justisdepartementet utelukket ikke at flere kommisjonsmedlemmer kunne komme til etter hvert. I samme brev ble følgende mandat fastsatt:

Kommisjonen får som mandat å undersøke forholdene omkring ulykken og om mulig bringe ulykkens årsak på det rene. Videre skal kommisjonen vurdere hvordan redningsutstyret har virket og hvordan evakueringen og redningsaksjonen for øvrig foregikk og komme med tilrådninger i denne forbindelse.⁵⁶

Den siste setningen om redningsutstyr, evakuering og tilrådninger var anbefalinger fra Sjøfartsdirektoratet.⁵⁷ Fra Det norske maskinistforbund ble det uttrykt forbauselse over at kommisjonen ikke hadde blitt tilført kompetanse fra teknisk ledelse om bord i den type rigg det her var snakk om.⁵⁸ I et brev den 8. april fra Norsk Sjømannsforbund, som var tilsluttet de maritime arbeidsorganisasjoner, ble det vist til henvendelsen fra Det norske maskinistforbund den 28. mars, samt samtaler med sjøfartsdirektør Ivar Sandvik den 31. mars, og foreslått at teknisk sjef Ronald Johansen fra boreriggen “Treasure Hunter“ ble oppnevnt som kommisjonsmedlem, subsidiært ble trukket inn som teknisk ekspert.⁵⁹ Først den 30. april kom

⁵³ RA: Brev fra Sjøfartsdirektoratet til Justisdepartementet den 28. mars 1980.

⁵⁴ RA: Brev fra Justisdepartementet til Sjøfartsdirektoratet den 28. mars 1980. Riksadvokatens arkiv: Brev fra Justisdepartementet til Riksadvokaten den 28. mars 1980.

⁵⁵ Odvar Nordlis regjering 15. januar 1976 – 4. februar 1981. Hentet fra: <https://www.regjeringen.no/no/om-regjeringa/tidligere-regjeringer-og-historie/sok-i-regjeringer-siden-1814/historiske-regjeringer/regjeringer/odvar-nordlis-regjering-1976-1981/id438726/?expand=factboxPolitiskeradgiveres>

⁵⁶ RA: Brev fra Justisdepartementet til Sjøfartsdirektoratet den 28. mars 1980.

⁵⁷ RA: Brev fra Sjøfartsdirektoratet til Justisdepartementet den 28. mars 1980.

⁵⁸ RA: Brev fra Det norske maskinistforbund til Sjøfartsdirektoratet 28. mars 1980.

⁵⁹ RA: Brev fra Norsk Sjømannsforbund til Sjøfartsdirektoratet den 8. april 1980.

Justisdepartementet tilbake og sa seg enig med Sjøfartsdirektoratet i at kommisjonen ikke ble utvidet med en ekstra representant. Samtidig ble det opplyst at det var opp til granskingskommisjonen å trekke inn en sakkyndig representant fra arbeidstakerorganisasjonene dersom kommisjonen fant behov for dette.⁶⁰

I mellomtiden hadde kommisjonsmedlem Kåre Holm søkt om fratredelse fra kommisjonen på grunn av utenriksfart. Holm orienterte om dette i telefonsamtale med Hilmar Dale og Ivar Sandvik den 31. mars 1980. I en telex ba han Sjøfartsdirektoratet oppnevne et annet medlem til kommisjonen.⁶¹ Den 1. april 1980 orienterte Justis- og politidepartementet granskingskommisjonens formann, Thor Næsheim, om at to nye medlemmer var oppnevnt til kommisjonen; direktør Sivert Øveraas og plattformsjef/sjøkaptein Per Bekkvik⁶²

Sivert Øveraas var direktør i Norges Rederiforbund, representerte Norsk Offshoreforening. Den 31. mars fant det sted en telefonsamtale mellom en representant for Norsk Offshoreforening i Oslo og sjøfartsdirektør Ivar Sandvik i Sjøfartsdirektoratet. Her ble regjeringen anmodet om å ta inn en representant fra Norsk Offshoreforening, siden LO var representert med sekretær Aksel Kloster.⁶³

Øveraas, var medlem i Det rådgivende utvalg for Sjøfartsdirektoratet, og hadde i likhet med kommisjonsmedlem Torgeir Moan bakgrunn fra Det Norske Veritas – et selskap direkte involvert i inspeksjon av plattformen både under bygging og drift. Moan satt som medlem i den rådgivende komiteen Det Norske Veritas hadde for offshoreteknologi.

Disse tette koblingene mellom granskingskommisjonen og de berørte næringsinteressene har i ettertid blitt tematisert.⁶⁴ Sivert Øveraas hadde jobbet som ingeniør, tilsynsmann og i Det Norske Veritas, inntil han sluttet i 1972. Videre var han varamedlem i Det rådgivende utvalg for Sjøfartsdirektoratet 3. mellom 1980 og 1983 og var varamedlem i Sjøfartsdirektoratets sakkyndige råd på samme tid. Øveraas var blant annet med i det rådgivende utvalget da det behandlet granskingskommisjonens rapport etter Kielland-ulykken i juni, 1981.⁶⁵

⁶⁰ RA: Brev fra Justisdepartementet til Sjøfartsdirektoratet den 30. april 1980.

⁶¹ RA: Telex fra Kåre Holm, sendt fra Stavanger politikammer, til Sjøfartsdirektoratet den 31. mars 1980

⁶² RA: Brev fra Justis- og politidepartementet til granskingskommisjonen.

⁶³ Riksadvokatens arkiv: Brev fra Norsk Offshoreforening til Sjøfartsdirektoratet den 31. mars 1980.

⁶⁴ Riksrevisjonen (2020-2021): 31

⁶⁵ Riksrevisjonen (2020-2021): 31.

Samtidig skrev Sjøfartsdirektoratet at siden Justisdepartementet hadde klart gitt uttrykk for et ønske om færrest mulig medlemmer i kommisjonen, så anbefalte ikke Sjøfartsdirektoratet å ta inn ett til medlem til, slik Det norske maskinistforbund hadde bedt om. Men Sjøfartsdirektoratet skrev at i stedet for å utvide kommisjonen, kunne kommisjonen kontakte Det norske maskinistforbund når den trengte den ekspertise som denne faggruppen representerte.⁶⁶

Da Riksrevisjonen gikk gjennom Kielland-saken, ble det ikke funnet noen dokumentasjon på at det ble gjort en habilitetsvurdering av kommisjonens medlemmer. Imidlertid fortalte Torgeir Moan i intervju med Riksrevisjonen at kommisjonens leder, Thor Næsheim, tok opp spørsmål om habilitet internt blant kommisjonens medlemmer.⁶⁷

Selv ga granskingskommisjonens formann, Thor Næsheim, uttrykk for at han ikke hadde fått noen offisiell oppnevning og ellers svært få opplysninger fra Justisdepartementet. Han kunne heller ingenting om sjøfart. Da han møtte sjøfartsinspektør Hilmar Dale den 30. mars i Stavanger, sa Næsheim at han ikke kjente til mandatet.⁶⁸

Politiets etterforskningsgruppe ble satt sammen den 28. mars. Gruppen bestod av: Politifullmektig Gunvor Molaug fra forseelsesavdelingen med politietterforskerne Kjell Larsen og Torbjørn W. Knutsen. Etterforskere ble plassert på KNA-hotellet i Stavanger og på Rogaland sykehus. Før avhør tok til ble tegninger og mannskapsliste innhentet fra Stavanger Drilling i Stavanger.⁶⁹

Politiet tilkalte skipsingeniør Nils Gunnar Gundersen som hadde flere års erfaring med pentagon plattformer. Han ble bedt å delta som rådgiver i deres undersøkelsesgruppe med særlig oppmerksomhet på ballastering, oppankring, stabilitet og organisatoriske problemstillinger.⁷⁰

Samme dag som den avrevne D-foten ankom Åmøyfjorden i Stavanger, ble Gundersen med politiet på besiktigelse. Da han stod oppå D-søylen og så det brukne staget stikke ut fra søylen og strøk håndflaten over bruddet, ble han overbevist om at bruddet i D-6 staget skyldtes et trøtthetsbrudd. Bruddflaten var glatt. Men for Gundersen var ikke selve bruddet det viktigste,

⁶⁶ Riksadvokatens arkiv: Brev fra Sjøfartsdirektoratet til Justisdepartementet den 1. april 1980.

⁶⁷ Riksrevisjonen (2020-2021): 31.

⁶⁸ SAS: Boligplattformen "Alexander L. Kielland". Forlis i Nordsjøen torsdag den 27.03.80. Sjøfartsinspektøren i Kristiansand, s. 6.

⁶⁹ SAS: Boligplattformen "Alexander L. Kielland". Forlis i Nordsjøen torsdag den 27.03.80. Sjøfartsinspektøren i Kristiansand, s. 4.

⁷⁰ SAS: Stavanger politikammer, SAST/A-100361/002/G/GA/GABB/L0362: Justissaker 1823, 1980, s. 682. Hovedrapport vedr. B/r. "Alexander L. Kielland's" forlis i Nordsjøen, torsdag 270380 ca. Kl. 1830., s. 5.

derimot hvilke forhold som hadde ledet til det endelige bruddet. Gundersen var opptatt av de bakenforliggende årsaker, som han mente måtte skyldes operative forhold. Dette ble hans posisjon.⁷¹

Da granskingskommisjonen var på plass i Stavanger fra den 31. mars, ble Gundersen takket av siden granskingskommisjonen mente at den hadde tilstrekkelig teknisk og maritim kompetanse. Dette betydde at kommisjonen ikke lenger hadde med seg Gundersens unike spisskompetanse innen Pentagon-plattformer. Gundersen hadde fem års relevant byggeerfaring og operativ erfaring fra riggen “Drill Master”, som var en Pentagon-plattform.⁷²

“Alexander Kielland” og “Drill Master” var strukturelt like. Gundersen har opplyst at politiet i Stavanger tilbød granskingskommisjonen å bruke plattformsjef Øyvind Lokna fra “Drill Master” som rådgiver til kommisjonen. Lokna hadde også hjulpet Gundersen med å bistå i arbeidet med å skrive operasjonsmanualen til “Drill Master”. Lokna var selv positiv til å stille seg til rådighet for granskingskommisjonen, men Torgeir Moan fra granskingskommisjonen ga tilbakemelding om at kommisjonen hadde tilstrekkelig ekspertise.⁷³

Ifølge et brev fra teknisk direktør Erling Steineger i Norsedrill, et selskap som var administrert av rederiet Sigurd Herlofsen og som var største eier av “Drill Master” ble også granskingskommisjonen tilbudt ytterligere assistanse ved behov.⁷⁴

Resultatet ble dermed at granskingskommisjonen ikke knyttet til seg fagkunnskap med spesifikk kompetanse og operasjonell erfaring med Pentagon-plattformer.

Ettersom granskingskommisjonen ikke knyttet til seg spesifikk kompetanse innen drift av Pentagon-plattformer i sine undersøkelser, er dette noe som også kan synes å stå i strid med de instruksene som ble gitt av Riksadvokaten.

Politiets mandat var å gjøre en fri og uavhengig granskning av strafferettslige forhold. Ved ikke å anvende den operative kompetansen som Gundersen, Lokna og Steineger her representerte, kan det tyde på at både politiet og kommisjonen ikke vektla de driftstekniske sidene av selve

⁷¹ TV2 2022, hentet fra: <https://play.tv2.no/programmer/fakta/katastrofen-kielland>, Nils Gunnar Gundersen 08.04.2019 i Smith-Solbakken (red) 2023 s. 225; Nils Gunnar Gundersen 28.05.2019 i Smith-Solbakken (red.) 2023 s. 207-2013; Nils Gunnar Gundersen 1981.

⁷² Opplyst av Nils Gunnar Gundersen i e-post den 2. og 4. oktober 2024.

⁷³ Opplyst i E-post fra Nils Gunnar Gundersen 2. oktober 2024.

⁷⁴ Brev fra Erling Steineger i Norsedrill til granskingskommisjonen 15. august 1980. Opplyst i E-post fra Nils Gunnar Gundersen 2. oktober 2024.

operasjonen av plattformen og vurderte disse opp mot eventuelt strafferettslige forhold. På denne måten var politiet dermed prisgitt kommisjonens egne rådgivere når det gjaldt de driftstekniske og operasjonelle forholdene om bord på Alexander L. Kielland.⁷⁵

Etterforsket som forseelsessak

I et brev den 10. april klargjorde Riksadvokaten instruksene til Statsadvokaten. Her ble det også vist til telefonsamtalen mellom Statsadvokaten og Riksadvokaten dagen etter ulykken. Riksadvokaten presiserte at den strafferettslige side måtte vurderes av politi- og påtalemyndighet.⁷⁶

Videre het det i brevet:

Det er helt nødvendig at sjøfartsinspektøren og politiet foretar parallell etterforskning, slik at man er forvisset om at det ikke blir forsømt å skaffe til veie materiale til vurdering av årsaksforhold og eventuelle strafferettslige ansvarsforhold.⁷⁷

Riksadvokat Magnar Flornes understreket at “strafferettslige ansvarsforhold” skulle vurderes. Riksadvokaten var her i sin rolle øyeblikkelig. Han påpekte i samme brev til Statsadvokaten i Rogaland, den nyoppnevnte Even Fredriksen (han tiltrådte embetet den 18. april 1980), også viktigheten av at politiet etterforsket ulykken uavhengig av granskningskommisjonen.

Riksadvokaten påpekte dette spesielt, ettersom granskningskommisjonen var satt sammen av personer som ikke hadde granskningserfaring.⁷⁸

Det viste seg likevel at denne instruksene ikke ble fulgt. Tanken om at ulykken kunne vært forårsaket av straffbare forhold ble dermed ikke fulgt opp med etterforskningstiltak.

⁷⁵ Gundersen 1981: 5; Gundersen i Tollaksen 2019b: 18-19; Gundersen i Tollaksen 2021: 6-9; SAS: Riksadvokaten 10.4.1980. Brev til Statsadvokaten i Rogaland: De flyttbare plattformer «Alexander L. Kielland og Henrik Ibsen».

⁷⁶ Riksadvokatens arkiv: Brev fra riksadvokat Magnar Flornes til Statsadvokaten i Rogaland den 10. april 1980. SAS: Riksadvokatens (1980) De flyttbare plattformer “Alexander L. Kielland” og “Henrik Ibsen”. Brev til Statsadvokaten i Rogaland 10. april 1980. Riksrevisjonen 2020-2021 s. 37.

⁷⁷ Riksadvokatens arkiv: Brev fra riksadvokat Magnar Flornes til Statsadvokaten i Rogaland den 10. april 1980.

⁷⁸ Riksadvokatens arkiv: Brev fra riksadvokat Magnar Flornes til Statsadvokaten i Rogaland den 10. april 1980.

Parallell etterforskning fra sjøfartsinspektøren og politiet ble ansett som nødvendig for å sikre et komplett bilde av hendelsen.

Likevel ble den endelige etterforskningen i stor grad bare konsentrert om mulige brudd på arbeidsmiljøloven. Politiet valgte ikke å forfølge mulige mer alvorlige, strafferettslige spor. Dette til tross for at politiets egen rapport avdekket flere kritikkverdige forhold, blant annet knyttet til åpne ventiler, luker og dører, samt mangelfulle redningsmuligheter.

Spørsmål som aldri ble stilt

Politibetjentene fra Stavanger politikammer etterforsket bruddene på regelverket de observerte kun som brudd på arbeidsmiljøloven. Tanken om at noen av overtredelsene de observerte kunne være medvirkende til omfanget av ulykken som hadde medført 123 dødsfall og som dermed kunne ansees som uaktsomme drap og etterforskes som sådanne ble ikke diskutert. I politiarkivet fantes heller ingen instruks fra Statsadvokaten om å etterforske dødsfallene som eventuelle uaktsomme drap. Det fantes intet pålegg om ransaking hos Stavanger Drilling for å legge hånd på korrespondansen mellom kapteinene og rederiet eller en ransaking hos Phillips på jakt etter dokumenter som kunne kaste lys over hendelsene. I vitneavhørene ble det ikke stilt spørsmål for eventuelt å karakterisere uaktsomme drap.

Uaktsomt drap vi si at man ved uaktsomhet forvolder et annet menneskes død. Uaktsomhetsvurderingen er den samme som ved andre straffebud som krever uaktsomhet som skyldkrav, og det er simpel uaktsomhet som kreves.^[1]

Straffeloven § 239

Den som uaktsomt ved bruk av våpen, ved motorvogn eller på annen måte forvolder en annens død, straffes med fengsel inntil 3 år eller under særdeles skjerpene omstendigheter inntil 6 år. Under særdeles formidlende omstendigheter kan bøter anvendes.

§ 239 hadde blitt brukt på ulykker i arbeidslivet før Alexander Kielland ulykken: Som det står i Johs Andenæs «Spesiell strafferett» Kapittel 11 «Uaktsomt drap og uaktsom legemsbeskadigelse» ... mer leilighetsvis blir det domfellelse for uaktsomt drap i forbindelse med jakt- eller sprengningsulykker, arbeidsulykker.. (eks i Rt 1977 s. 639). Idéen om at

arbeidsulykker kunne være uaktsomme drap var altså ikke fremmed for norsk juridisk doktrine og rettspraksis.

Riksadvokat Magnar Flornes argumenterte ikke juridisk mot at det kunne foreligge uaktsomme drap, men brukte en dokumentert feilaktig faktisk vurdering for å komme til konklusjonen: «for forholdene vedrørende konstruksjon, planlegging og kontroll ved byggingen av plattformen eller kontrollen i operasjonsperioden, som årsak eller medvirkende årsak til at ulykken inntraff, finnes straffeansvar ikke å kunne gjøres gjeldende.»

Konsekvensene av Riksadvokatens beslutning innebærer:

1. Beslutningstagere ble ikke stilt til ansvar

Viktige beslutningstagere i Stavanger Drilling og i Phillips Petroleum Company Norway, som tolererte en systematisk ignorering av sikkerhetsregler og godt sjømannskap, ble aldri stilt til ansvar. Stavanger Drilling hadde ingen erfaring med plattformer og hadde for lite mannskap til oppgavene det medførte.

2. Lukking av muligheten til å sikte noen for uaktsomme drap

Med Riksadvokatens påskrift til Statsadvokaten i Stavanger ble muligheten til å sikte noen for uaktsomme drap lukket. Det at en serie presise regelbrudd kunne ha vært en medvirkende årsak til 123 dødsfall ble aldri diskutert.

3. Mangel på nysgjerrighet på andre kriminelle forhold

Etterforskerne fant ikke loggboken for den aktuelle perioden. Vi vet fra minnebanken at alle kapteiner sendte inn rapporter til rederiet med kopi til operatør ukentlig. Rederiet avslo konsekvent anmodninger om investeringer for å sikre en mer forsvarlig drift, ifølge vitner i minnebanken, som for eksempel kontrollromsoperatør Tormod Wigestrands.⁷⁹ Ingen husransakelse ble gjennomført for å finne disse viktige dokumentene. Else Tunghand skriver i biografien om reder Carsten Gowart Olsen at alle dokumenter hadde blitt fjernet fra disponent Sverre Bjørn Nilsens kontor i Stavanger Drilling.⁸⁰

⁷⁹ Wigestrands i Smith-Solbakken (red.) bind 4 2024, s. 188

⁸⁰ Rederi-Dynastiet, Jæren forlag 2018, s. 139

Her kan man mistenke at en annen kriminell handling er blitt begått: underslag av bevismateriale. Om dette sier Straffelovens § 160 at «den som motarbeider en offentlig undersøkelse av et lovbrudd ved å bidra til at gjenstander som kan ha betydning som bevis tilintetgjøres, fjernes, ødelegges, endres, plantes eller fabrikkeres, eller på annen måte utsletter sporene etter handlingen, straffes med bot eller fengsel inntil 2 år»

Grunnen til at dokumentene ikke ble funnet ble ikke etterforsket. Ifølge vitnemål til minnebanken ble det sendt kopi av de ukentlige rapportene fra kapteinen til rederiet og til Phillips. Disse kopiene ble heller ikke hentet fram og Phillips gir ikke adgang til sine arkiver for historisk forskning.

Politiets hovedrapport forelå 12. desember 1980 og delte ulykken inn i tre hovedpunkter: Brudd i stag D6, innfylling av vann i E- og C-søyle gjennom åpne ventiler og dører, og dårlige redningsmuligheter.⁸¹

Politiet vurderte imidlertid ulykken som en forseelse, ikke en forbrytelse, og rettet oppmerksomheten mot brudd på arbeidsmiljøloven. Politiet kan dermed ha oversett det som fremstår som opplagte brudd på sjøloven⁸² og den gjennomgående uaktsomme atferden fra rettighetshaver og reder som kunne indikere at det var blitt begått uaktsomme drap. Politifullmektig Gunvor Molaug og politietterforsker Torbjørn Knutsen har bekreftet at politiet konsentrerte seg om eventuelle brudd på arbeidsmiljøloven.⁸³

Et spørsmål som i denne sammenheng melder seg er om politiets begrensede etterforskning var et resultat av bevisste prioriteringer, og i så fall, hvilke faktorer som lå bak disse prioriteringene?

I september 1981, et halvt år etter at granskingskommisjonen la fram sin rapport, avsluttet politiet saken. Stavanger Drillings toppsjef Sverre Bjørn-Nielsen fikk bekreftet at saken var ferdig etterforsket og oversendt Statsadvokaten i Rogaland.⁸⁴

⁸¹ SAS: Stavanger politikammer: Hovedrapport vedr. B/r. «Alexander L. Kielland's» forlis i Nordsjøen, torsdag 270380 ca. Kl. 1830., s. 6.
A-100361 Stavanger politikammer Serie G stykke nummer 31 og 32 og stykke nummer 51 tom 53

⁸² Sjøloven 1893

⁸³ Knutsen i Smith-Solbakken 2023: 182; Molaug i Smith-Solbakken 2023: 194

⁸⁴ SAS: Stavanger Drilling 1981, Styremøte 10.09.80, A-101906/A/Ab/Aba/L0001

Statsadvokaten i Rogaland
4001 STAVANGER

DE FLYTTBARE PLATTFORMER "ALEXANDER L. KIELLAND" OG
"HENRIK IBSEN"

I telefonsamtale med fungerende statsadvokat (Alsaker) den 28. mars d.å. fremholdt jeg betydningen av at politiet foretok sikring av bevis, og at etterforskning med henblikk på å klarlegge årsaks- og ansvarsforhold ble iverksatt. Dette selv om det var besluttet at en egen granskningskommisjon skulle oppnevnes. Etterforskningmaterialet forutsettes stilt til granskningskommisjonens disposisjon, men den strafferettslige side må vurderes av politi- og påtalemyndighet.

Slik granskningskommisjonen er sammensatt, uten representanter fra politi- eller påtalemyndighet (noe jeg ikke har noe å bemerke til), er det helt nødvendig at sjøfartsinspektøren og politiet foretar parallell etterforskning slik at man er forvisset om at det ikke blir forsømt å skaffe til veie materiale til vurdering av årsaksforhold og eventuelle strafferettslige ansvarsforhold.

Senere har det skjedd uhell med "Henrik Ibsen". Sjøforklaring er berammet og sjøfartsinspektøren vil avgi møte.

Selv om det gjelder to forskjellige ulykker og forskjelligartede ulykker, er det grunn til å se sakene i sammenheng. Jeg vil derfor finne det formålstjenlig at disse saker blir behandlet av samme politifullmektig eller -adjutant. Så vidt jeg har brakt på det rene, gjelder det i begge tilfelle flyttbare innretninger slik at sjøfartsinspektøren må integreres i etterforskningen og saksbehandling.

[Fig.2]

Den fatale sveisen

Granskingskommisjonen etablerte seg i Stavanger 31. mars med Stavanger politikammer som base. Tidlig om morgenen dro granskingskommisjonens medlemmer ut i Åmøyfjorden hvor den avrevne D-4-leggen var ankret opp i Linesundet. Om morgenen dro representanter fra granskingskommisjonen med båten "Clipper" ut for å møte slepet og startet etterpå med de første inspeksjoner. Her var også Bjørn Lian fra Statoil med som hadde fått i oppgave å foreta metallurgiske undersøkelser av bruddsteder.⁸⁵

⁸⁵ RA: Rapport undersøkelseskommisjonen: "Viktige møter beslutninger mv. Vedrørende arbeidet til undersøkelseskommisjonen ang. Alexander L. Kielland, 31 mars. Notat om møter, beslutninger for granskingskommisjonen vedrørende "Alexander L.-Kielland"-ulykken, den 31. mars 1980.

Siden politiet hadde fått med seg ryktene og medieoppslagene om at en mulig eksplosjon forårsaket ulykken, hadde politiet anmodet kaptein Kristen Rønning ved Sola hovedflystasjon om å bistå granskingskommisjonen som sakkyndig. Han kunne ut fra en visuell befarings bekrefte at ingen av konstruksjonens tilgjengelige bruddeler bar preg av eksplosivløsninger.⁸⁶

Totalt inspiserte kommisjonen fire bruddsteder på D-leggen over vann. To bruddsteder ble inspisert under vann ved hjelp av dykker. Allerede på dette tidspunktet slo kommisjonen fast at årsaken til ulykken med stor sannsynlighet skyldtes tretthetsbrudd i stag D-6.⁸⁷

Dette ble også formidlet i et brev, unntatt for offentligheten, fra kommisjonens formann Thor Næsheim til Sjøfartsdirektøren. Her skrev Næsheim at det var funnet indikasjoner på materialtretthet ved hydrofonen i D-6-staget. Hva dette skyldtes, og om det var den utløsende faktoren til ulykken, kunne kommisjonen imidlertid ikke si noe om på dette tidspunktet.⁸⁸

Sivilingeniør Bjørn Lian fra Statoil hadde ansvaret for de materialtekniske undersøkelsene av bruddflatene. I sin rapport som ble levert den 30. September 1980, skrev Lian at de visuelle undersøkelsene i Åmøyfjorden konkluderte med at bruddet i stag D6 skyldtes utmatting ved en innsveiset hydrofonholder.⁸⁹

Selve programmet for de materialtekniske undersøkelsene ble stadfestet på et møte den 10. april 1980 hos Statoil i Stavanger. Følgende aktører godkjente da de forestående undersøkelsene: Granskingskommisjonen, Stavanger politikammer, Phillips Petroleum, Det Norske Veritas, CFEM (det franske verftet), forsikringsselskapene Storebrand og Gard.⁹⁰

⁸⁶ RA: Rapport undersøkelseskommissjonen: "Viktige møter beslutninger mv. Vedrørende arbeidet til undersøkelseskommissjonen ang. Alexander L. Kielland, 31 mars". Notat om møter, beslutninger for granskingskommissjonen vedrørende "Alexander L.-Kielland"-ulykken, den 31. mars 1980. Notat fra Kristen Rønning den 1. april 1980.

⁸⁷ RA: Rapport undersøkelseskommissjonen: "Viktige møter beslutninger mv. Vedrørende arbeidet til undersøkelseskommissjonen ang. Alexander L. Kielland, 31 mars". Notat om møter, beslutninger for granskingskommissjonen vedrørende "Alexander L.-Kielland"-ulykken, den 31. mars 1980, notat fra Torgeir Moan "Resultater fra foreløpig gransking av søyle D på "Alexander Kielland", basert på inspeksjon den 31/3-1/4 i Åmøyfjorden utenfor Stavanger. Digitalarkivet: <https://www.digitalarkivet.no/db50001607700172>
Se også Tollaksen 2020: 105.

⁸⁸ RA: Brev fra Thor Næsheim til Sjøfartsdirektøren den 2. april 1980.

⁸⁹ Lian 1980: 384. Hentet fra Digitalarkivet: www.digitalarkivet.no/db50001607700384

⁹⁰ RA: Referat fra møte om undersøkelsesprogram den 10. april 1980, hentet fra Digitalarkivet: www.digitalarkivet.no/db50001607700388

I den endelige konklusjonen som Bjørn Lian presenterte i sin rapport, slo han fast at etter at bruddet oppsto i D6-staget, fulgte de andre bruddene; D3, D4, DE, TD3 og TD4. Lian konkluderte også med at det var vanskelig å si noe bestemt om hvor lang tid det tok sprekken i D6 å vokse til kritisk størrelse, uten å ha tilgjengelige data fra belastningsforhold og spenningsanalyser.⁹¹

Spor av malingsrester inne i D6-staget indikerte for Lian at sprekken oppsto på konstruksjonstidspunktet i Frankrike. Men han var i ettertid klar på at sprekken burde blitt oppdaget ved kontroller av Det Norske Veritas, DNV. Lian sa i 2019:

Veritas godkjente riggen og hadde inspektører som fulgte byggingen i Frankrike i tillegg hadde de inspeksjonsansvaret for riggen i Nordsjøen. Sprekken kom før malingen, noe som betyr at sprekken kunne vært oppdaget allerede under byggingen. Foretok Veritas sjekk av styrkeberegningene når hydrofonholderen ble sveiset inn i D6-staget? De har enten ikke gjort inspeksjoner eller ikke gjort dem bra nok, for da ville sprekken blitt oppdaget.⁹²

Det var denne rapporten fra Bjørn Lian som granskingskommisjonen først og fremst støttet seg til i det videre arbeidet.

Plattformen fyltes raskt med vann

Enn annen rapport som tok for seg stabilitetsundersøkelse av “Alexander L. Kielland”-plattformen ble levert i september 1980 av Emil Aall Dahle.⁹³

Allerede som første punkt når det gjaldt anbefalinger rettet Dahle pekefingeren mot de godkjennende institusjonene og skrev at det ved saksbehandling måtte sikres langt bedre rutiner både innen og mellom institusjonene.⁹⁴ Videre konkluderte Dahle slik om vannfyllingen av plattformen som gjorde at den tippet helt rundt:

⁹¹ Lian 1980: 373. Hentet fra Digitalarkivet: www.digitalarkivet.no/db50001607700386

⁹² Tollaksen 2019. Hentet fra: www.aftenbladet.no/aenergi/i/kJdQIQ/han-fant-aarsaken-til-kielland-ulykken-naa-mener-han-at-ulykken-kunne-vaert-unngaatt-dersom-det-norske-veritas-hadde-gjort-jobben-sin

⁹³ RA: Dahle: «Vurdering av «Alexander L. Kiellands» stabilitet», 1980, hentet fra Digitalarkivet: www.digitalarkivet.no/db50001606000003

⁹⁴ RA: Aall Dahle: «Vurdering av «Alexander L. Kiellands» stabilitet», 1980, innledning. Hentet fra: www.digitalarkivet.no/db50001606000006

For det første falt D-beinet av, og ALK la seg over i stabilt sideleie. Dette var ikke nok til å forårsake noen katastrofe. Slike akutte og omfattende skader er implisitt dekket av kravene om sikring av reserveoppdrift i Lastelinjekonvensjonen av 1966. Denne konvensjonen var forlangt oppfylt av norske myndigheter for ALK, og byggerne hadde etterkommet kravene og til overmål gitt klare instruksjoner i operasjonsmanualen.

Den videre kantring, og dermed katastrofen, må ha hatt sin årsak i en rask og omfattende fylling av dekkstrukturen. Det synes klart at fyllingen har skjedd gjennom nedre, styrbord dør P-5 skottet, som må ha stått åpen. Ansvar for dette, og dermed katastrofen, synes derfor å hvile på den eller de som hadde lukking av dekkstrukturen under “storm conditions” som sitt ansvarsområde.⁹⁵

Dahles konklusjoner ble også bekreftet av J.R. Paulling, professor ved University of California, Berkeley som utførte stabilitetsanalyse for konstruktørselskapet Forex. Paulling beregnet at plattformen selv med avrevet søyle kunne ligge i stabilt sideleie i 115 minutter dersom plattformen ikke hadde blitt fylt med vann.⁹⁶ Innen da ville redningsbåter ha vært på plass, og kanskje også de første redningshelikoptrene.

⁹⁵ RA: Aall Dahle: «Vurdering av «Alexander L: Kiellands» stabilitet», 1980, del 5: 10. Hentet fra: www.digitalarkivet.no/db50001606000144

⁹⁶ Archives nationales du monde du travail (ANMT): Draft of the Chapter on Stability Investigations of the Alexander L. Kielland Accident.

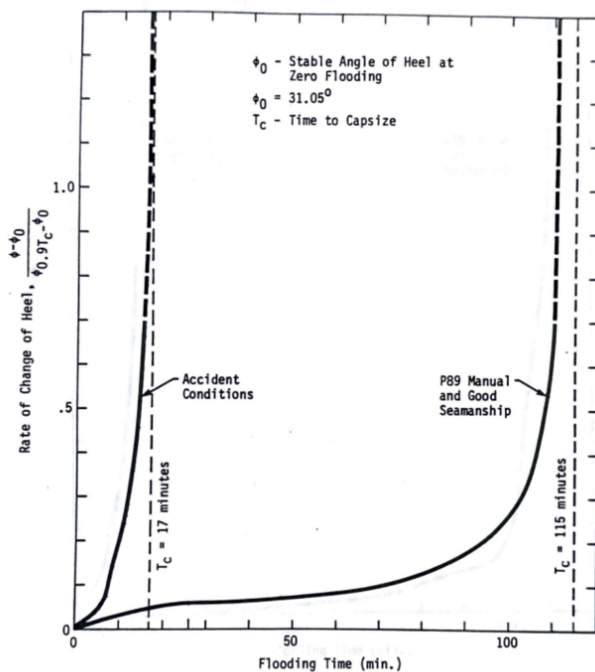


Figure 4.27 - Rate of Change of Angle of Heel versus Flooding Time.

Injury
Analysis
Associates
FAA-1-82-11-1

[Fig.3]

Dører og lukers posisjon på ulykkesdagen var selve grunnlaget for henleggelsen til Riksadvokaten i 19. mars 1982. Basert på Statsadvokatens vurdering valgte Riksadvokaten å henlegge saken. Statsadvokaten vurderte at det var umulig å avgjøre om dører og luker stod åpne på ulykkestidspunktet.⁹⁷

Kontrollromsoperatør Magne Kåre Sildelid på “Alexander L. Kielland” har i intervju vært en av flere som har tilbakevist statsadvokatens påstand.⁹⁸

Også plattformsjef Kjetil Hauge, som ble avløst av plattformsjef Torstein Sæd noen timer før kantringen, bekreftet i avhør at det kunne være åpning mellom viftehus og «sjakt» i søylene på

⁹⁷ SAS: Statsadvokaten, Brev til Riksadvokaten 15.01.1982,

⁹⁸ Sildelid i Smith-Solbakken 2024a: 76

grunn av kabelgang. Han forklarte i avhør at dørene skulle være lukket, men siden både kabler og slanger gikk gjennom stag og ned i søyler, var dører holdt åpne.⁹⁹ Dykkere påviste også åpne dører og luker straks vraket av Kielland var slept til land.¹⁰⁰ Granskingskommisjonen omtalte dette i sin rapport.¹⁰¹

Oljearbeider Per Mangseth kom ut på Kielland samme dag som ulykken skjedde. Dette var den andre turen han overnattet på Kielland. Mangseth forteller:

Da vi kom til Kielland, så vi at det pågikk en helsikkens haug med arbeid. Da snakket vi med Moseid og var inne og kikket i plattformen. Da sto dørene åpne, altså skottene. Vi så at det gikk ledninger gjennom dørene inne i plattformen. Mannlokk var skrudd opp inne i plattformen. På dekket kan mannlokk skrues opp for å gå ned. Disse var skrudd opp. Det gikk ledninger gjennom mange dører. Jeg husker spesielt at en dør på E-leggen var oppe. Her så vi at det gikk sveiseledninger og strømledninger. Det ble drevet med arbeid for å gjøre plattformen om til borerigg igjen, masse arbeid måtte gjøres, og de hadde fått dårlig tid.¹⁰²

Det er dermed hevet utover enhver tvil at dører var åpne da det pågikk sveisearbeid ombord i forbindelse med ombyggingen.

Kielland var under ombygging

I lys av Dahles stabilitetsrapport ble det å skape klarhet i pågående sveisearbeid om bord et viktig punkt. Dette for blant annet å kunne ta stilling til om plattformen var gjort sjøklart da ulykken skjedde. I avhør forklarte Oddbjørn Lerbrekk, som jobbet på dekk, at dører og luker var åpne da ulykken skjedde. Han pleide å lukke dem, men ikke da, siden kabler var trukket gjennom dørene på grunn av pågående arbeid.¹⁰³

Om bord på ”Alexander L. Kielland” var det satt i gang arbeid med å få plattformen klar som borerigg. Plattformen skulle klargjøres for boreoppdrag til britisk sektor. Stavanger Drilling

⁹⁹ RA: GSK 1980: 371, Avhør Kjetil Hauge, RA/S-1165/D/L0001

¹⁰⁰ RA: Granskingskommisjonen ved «Alexander Kielland» -ulykken 27.3 1980. Bloms Oppmåling AS: Logg fra dykkerundersøkelser.

¹⁰¹ NOU 1981: 11: 108-109.

¹⁰² Mangseth i Smith-Solbakken 2024a: 122

¹⁰³ RA: Justisdepartementet, Granskingskommisjonen ved Alexander Kielland-ulykken. Avhørskommisjonens rapport, S-1165. Avhør Oddbjørn Lerbrekk 18.06.1980. Smith-Solbakken & Weihe 2019 s. 195.

hadde fått kontrakt med Shell på britisk sektor.¹⁰⁴ I midten av februar 1980 ble det slått fast at riggen skulle være klar for boring før den 15. april.¹⁰⁵ Stavanger Drilling hadde også engasjert DNV for å godkjenne tegninger for utskjæring av to lasteluker i henholdsvis søyle D og B på ”Kielland”. Nicoverken skulle stå for arbeidet.¹⁰⁶

I tillegg til dette var det også behov for å gjennomføre forsterkningsarbeid i strukturen på plattformen. Det nederste dekket - cellar deck - skulle forsterkes i forbindelse med at en ny BOP (/Blow Out Preventor) skulle installeres. DNV ble engasjert også her til å utføre arbeidet med tegninger til forsterkninger av kjellerdekket. DNV sendte forslag den 19. mars. Ut fra vitneobservasjoner på “Alexander L. Kielland“, og ut fra tilgjengelig dokumentasjon vet vi at dette arbeidet var i gang på riggen før ulykken skjedde. I en teleks fra Shell i Aberdeen til Stavanger Drilling, skrev Shell:

Fortsett med forsterkning av kjellerdekket (cellar deck) som anbefalt for å muliggjøre installasjon av 15 000 PSI BOP.¹⁰⁷

Flere arbeidere har rapportert om en uryddig rigg, med tungt utstyr som ikke var festet forskriftsmessig, samt åpne dører og luker.¹⁰⁸ Riggen lå oppankret med åtte ankere, kontra de ti som den var designet for og stred mot operasjonsmanualen, som utløste usikkerhet.¹⁰⁹

Magne Kåre Sildelid var ute på sin første tur på «Kielland» da ulykken skjedde. Han skulle ta over skiftet som kontrollromsoperatør. I politiavhøret etter ulykken forklarte han at alt gikk som normalt med forhaling av «Kielland» bort fra Edda-plattformen før ulykken inntraff.¹¹⁰ I politiavhøret er det imidlertid ikke med opplysninger som i ettertid synes vesentlige og som Sildelid fortalte i intervjuet i minnebanken i 2016.

¹⁰⁴ SAS: Årsberetning Stavanger Drilling I A/S, s. 4. Hentet fra digitalarkivet:

www.digitalarkivet.no/db50001651800241

¹⁰⁵ SAS: Møtereferat fra møte mellom Stavanger Drilling og Shell, 11. og 12. februar 1980. Tollaksen 2020: 110.

¹⁰⁶ SAS: Brev fra Stavanger Drilling til Det norske Veritas, 12. februar 1980, brev om godkjenning fra Det Norske Veritas til Stavanger Drilling, 29. februar 1980. Tollaksen 2020: 110.

¹⁰⁷ Teleks fra Shell til Stavanger Drilling 25. mars 1980. Tollaksen 2020: 111.

¹⁰⁸ Urheim, Mangseth og Svendsen i Holmane; RA: Granskningskommisjonen 1980, Avhør Oddbjørn Lerbrekk, RA/S-1165/D/L0001; Smith-Solbakken & Weihe 2019: 195

¹⁰⁹ CFEM 1976: 885-887, Kielland Operating Manual, RA/S-1165/D/L0003; Didrik Stonghaugen i Smith-Solbakken 2023; Lennart Lundholm i Smith-Solbakken 2024; Daniel Delgorgue i Smith-Solbakken 2024

¹¹⁰ Tunland 2016: Magne Kåre Sildelid. I M. Smith-Solbakken (Red.), Minnebank Alexander L. Kielland: Bd. 1. Vi som overlevde (s. 76-82). UiS Scholarly Publishing Services. Vi som overlevde.

<https://doi.org/10.31265/usps.13>

Her fortalte Sildelid at dører som skulle vært lukket, var åpne, det gikk ledninger og slanger gjennom dører som ikke lot seg lukke.¹¹¹

Sildelid forteller:

Det lå ting og slang overalt. Det var elektriske kabler, luftslanger og gasslanger tredd gjennom døråpninger. Når jeg kom fra helikopter, måtte jeg skrive over utstyr og kabler som gikk gjennom døra. Reagerte på det. Sånne dører skal alltid være lukket i dårlig vær. Det var de ikke på Kielland. Det gikk ikke an å lukke de. Jeg hadde aldri opplevd noe lignende på de båter jeg har vært på.¹¹²

Koordinerende hovedverneombud for Eldfisk/Ekofisk feltene, Olav Anton Svendsen rapporterte flere farlige situasjoner og regelbrudd til Oljedirektoratet, ikke bare på Kielland men også for hele sitt ansvarsområde.¹¹³

Søsterriggen Henrik Ibsen skulle avløse Kielland, men ble forsinket fra verftet. Kielland var altså i ferd med å klargjøres som borerigg for britisk sektor, med en kontrakt med Shell.¹¹⁴ Arbeiderene var under press for å rekke tidsfrister. Dette underbygger arbeidernes fortellinger om en farlig arbeidsplass.

Det kan ha vært denne uoversiktlige og farlige situasjonen om bord på Kielland styret i Stavanger Drilling siktet til da det behandlet konfidensielle utredninger fra granskingskommisjonen. På et styremøte formulerte styreleder Hans Christian Bugge slik: «Det kan ha blitt begått menneskelige feil som kan ha vært medvirkende årsak til at riggen kantret og havarerte.»¹¹⁵

¹¹¹ Tungland 2016: Magne Kåre Sildelid. I M. Smith-Solbakken (Red.), Minnebank Alexander L. Kielland: Bd. 1. Vi som overlevde (s. 76-82). UiS Scholarly Publishing Services. Vi som overlevde. <https://doi.org/10.31265/usps.13>

¹¹² Tungland 2016: Magne Kåre Sildelid. I M. Smith-Solbakken (Red.), Minnebank Alexander L. Kielland: Bd. 1. Vi som overlevde (s. 76-82). UiS Scholarly Publishing Services. Vi som overlevde <https://doi.org/10.31265/usps.13>

¹¹³ Norsk Oljemuseum: Svendsen & Smyrnak, 1979, Transport av personell med forsyningskip på Ekofisk/Eldfisk

¹¹⁴ SAS: Stavanger Drilling, 1979: 238, Årsberetning, SAST/A-101906/A/Ab/Abb/L0002

¹¹⁵ SAS: Stavanger Drilling 1980: 378, Styremøte 16.12.80, A-101906/A/Ab/Abc/L0009

Årsak og ansvar

Granskingskommisjonen trakk fram et sammensatt årsaksforhold til Kielland-ulykken, hvor flere faktorer spilte inn for at ulykken kunne skje, men at det var tretthetsbruddet i stag D-6 som var avgjørende for at ulykken skjedde.¹¹⁶

I granskingskommisjonens konklusjon ble ikke rutinesvikt som lukking av dører og skott på plattformen sett på som avgjørende for utfallet. Kommisjonen konkluderte: «Hovedårsaken til den utilsiktede krengingen er at plattformen ikke var utformet for å ha tilstrekkelig stabilitet når den mister oppdriftsevnen i et flytelegeme (søyle)». ¹¹⁷

Kommisjonens rapport var også utydelig når det gjaldt graden av alvorret av operasjonelle forhold og at luker og dører ikke ble stengt. Først pekte kommisjonen på de alvorlige konsekvensene av dette. Senere ble betydningen fragmentert og vannet ut. Allerede på side 11 elleve i rapporten ble det nemlig slått fast at ulykken og dens omfangs skyldtes tre forhold: Styrkesvikt, stabilitetssvikt og svikt i rednings- og evakueringssystem, som også var sammenfallende med politiets rapport.¹¹⁸

Her ble det også pekt på at om konstruksjonen hadde hatt nok flyteevne etter bortfallet av D-søylen, slik at plattformen holdt seg flytende, ville ulykken sannsynligvis hatt et begrenset omfang. Da kommisjonen drøftet dette poenget på side 108, skrev den at det var påvist åpne mannhull på toppen av søyle A og E da dykkere inspiserter Kielland etter ulykken. Siden kommisjonen mente at dette ikke hadde avgjørende innflytelse på forliset, bestemte den seg til å vente med videre undersøkelser til plattformen var snudd.¹¹⁹

Videre diskuterte kommisjonen at bortfallet av D-leggen, samt åpninger ved knutepunkt, hvor stagdelene møtes, kunne forklare vanninntrengning. Kommisjonen så heller ikke bort fra at det var åpne eller utette mannlokk eller sprekker ved knutepunktene som førte til vannfylling.¹²⁰ På side 117 var kommisjonen meget tydelig på at vannfyllingen og dermed kantringen og ulykkens omfang:

¹¹⁶ NOU 1981: 11, spesielt omtalt på sidene 62-88.

¹¹⁷ NOU 1981:11: 200

¹¹⁸ SAS: Politirapport 12.12.1980: side; NOU 1981: 11

¹¹⁹ NOU 1981: 11: 109

¹²⁰ NOU 1981: 11: 108

Når det gjelder de operasjonelle forhold, har det vært mangelfull oppfølging av instruksen om stenging 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. Mulighetene for at flere kunne ha vært reddet ville blitt betraktelig øket dersom den endelige kantring hadde skjedd noe senere.¹²¹

Granskingskommisjonen var altså her veldig tydelig på at operasjonelle forhold og mangelfull oppfølging av å stenge lukningsmidler måtte ansees som en *medvirkende* årsak til ulykkens omfang. Men senere, da kommisjonen kom med sine vurderinger og anbefalinger på side 200 i granskingsrapporten, ble likevel ikke de operasjonelle forholdene vektlagt. Her pekte kommisjonen på at stabilitetssvikten skyldtes at forskriftene ikke inneholdt krav til at konstruksjonens flyteeve ved bortfall av en søyle. Her gikk også kommisjonen dels imot det den tidligere hadde skrevet om konsekvensene av at luker og dører sto åpne:

Når det gjelder stabilitetssvikten, var hovedårsaken til den utilsiktede krenkning, fylling, og kantring at forskriftene ikke inneholder krav til utformingen av konstruksjonen som skal sikre stabilitet ved tap av en hel søyle. Men i noen grad har nok også mangelfull oppfølging av instruks om stengning av lukningsmidler bidratt til at fyllingen av dekket skjedde så hurtig som det gjorde.¹²²

Her ser vi hvordan kommisjonen først tok til orde for operasjonelle forhold som medvirkende årsak til vanninntrengning og den påfølgende kantringen, for så å hevde at det var konstruksjonsmessige forhold alene som forårsaket stabilitetssvikten. De operasjonelle forhold hadde bare «i noen grad» betydning for hurtigheten av kantringen. Det som startet med en tydelig påpekning av operasjonelt ansvar for å lukke luker og dører, ble dermed endret til at konsekvensene av vannfyllingen skyldtes at det i forskriftene ikke var krav til at konstruksjonen skulle holde seg flytende ved bortfall av en søyle. Dermed ble konsekvensen av kantringen helt og holdent flyttet fra operasjonelt nivå til systemnivå - forskriftene hadde ikke tatt høyde for nok flyteeve ved bortfall av en søyle. På den måten nådde ikke brudd på rutiner og feilbruk fram til konklusjonen i granskingskommisjonens rapport.¹²³

¹²¹ NOU 1981: 11: 117

¹²² NOU 1981: 11: 200

¹²³ NOU 1981: 11: 117

Sammenlignet med det som granskingskommisjonen skrev og vanninntrengning, kan rapporten til Emil Aall Dahle betraktes som et eksempel på at et grunndokument var langt spissere enn granskingskommisjonens formulering om at «i noen grad har nok også mangelfull oppfølging av instruks om stengning av lukningsmidler bidratt til at fyllingen av dekket skjedde så hurtig som det gjorde».¹²⁴

Mens Aall Dahle på sin side altså skrev at dekkfyllingen utløste *selve katastrofen*. Dermed ser vi også at ulike fagretninger innen sivilingeniørfaget også vektla forhold i forbindelse med ulykken forskjellig.

Denne vektleggingen hadde i neste omgang betydning for ansvaret; mens granskingskommisjonens konklusjon i praksis ledet årsaken til ulykken tilbake til byggingen i Frankrike, kan vi tolke Aall Dahles rapport som at ansvaret for at selve dekkfyllingen og dermed følgene av at tverrstaget D-6 røyk av, ble så katastrofale, skyldtes manglende oppfølging og dårlige rutiner om bord. Om denne rutinesvikten oppsto som følge at plattformen var under ombygging og ble gjort klar for boring, skrev ikke Aall Dahle noe om.

¹²⁴ NOU 1981: 11: 200.



[Fig.4]

[Fig.5]

Fig.109: Fra styrbord side i kompressorrommet på laveste dekk sett mot skott P1. Døren som fører til maskinrommet sees her slik den var da vi kom ombord. Døren var oppbündet, jfr. fig. 110.

Fig.110: Jfr. fig. 109. Her sees hvordan døren var oppbündet.

2.3.4 Ombygging. Utrustning

Midlertidig boligkvarter

(s.35):

Som riktig påpekt, skal midlertidige boligkvarter være underlagt godkjenningskontroll av klaseselskapet hva angår styrkemessige forhold. I underretningen til rederiet, etter en besiktelse ombord 1.april 1977, om at boligmodulene angikk klassen og at tegninger måtte innsendes for approbasjon, ble oversendt i form av et vanlig brev fra den lokale VERITAS-stasjon. Denne underretning ble ikke fulgt opp av rederiet.

I VERITAS-reglene av 1975 er følgende forlangt i forbindelse med driftshåndboken:

"An operating manual, containing essentials related to classification only, is to be submitted for approval. In the manual are to be shown the relevant limiting operational conditions. The manual is also to include information related to the stability requirements of Ch. 4". (Sections 2, B104).

Vi vil her påpeke det ansvar og de krav som må pålegges rettighetshaver for riktig drift av en plattform. I tillegg til å påpeke at den tekniske standard ombord til enhver tid er som forutsatt, er det også rettighetshavers ansvar å forvise seg om at driftshåndbokens instruksjoner såvel som andre instruksjoner blir forstått og utført av mannskapet som beskrevet, d.v.s. opplæring og skolering i riggens særegenheter.

Dette forhold synes vi er kommet for lite frem i Kommissjonens arbeid.

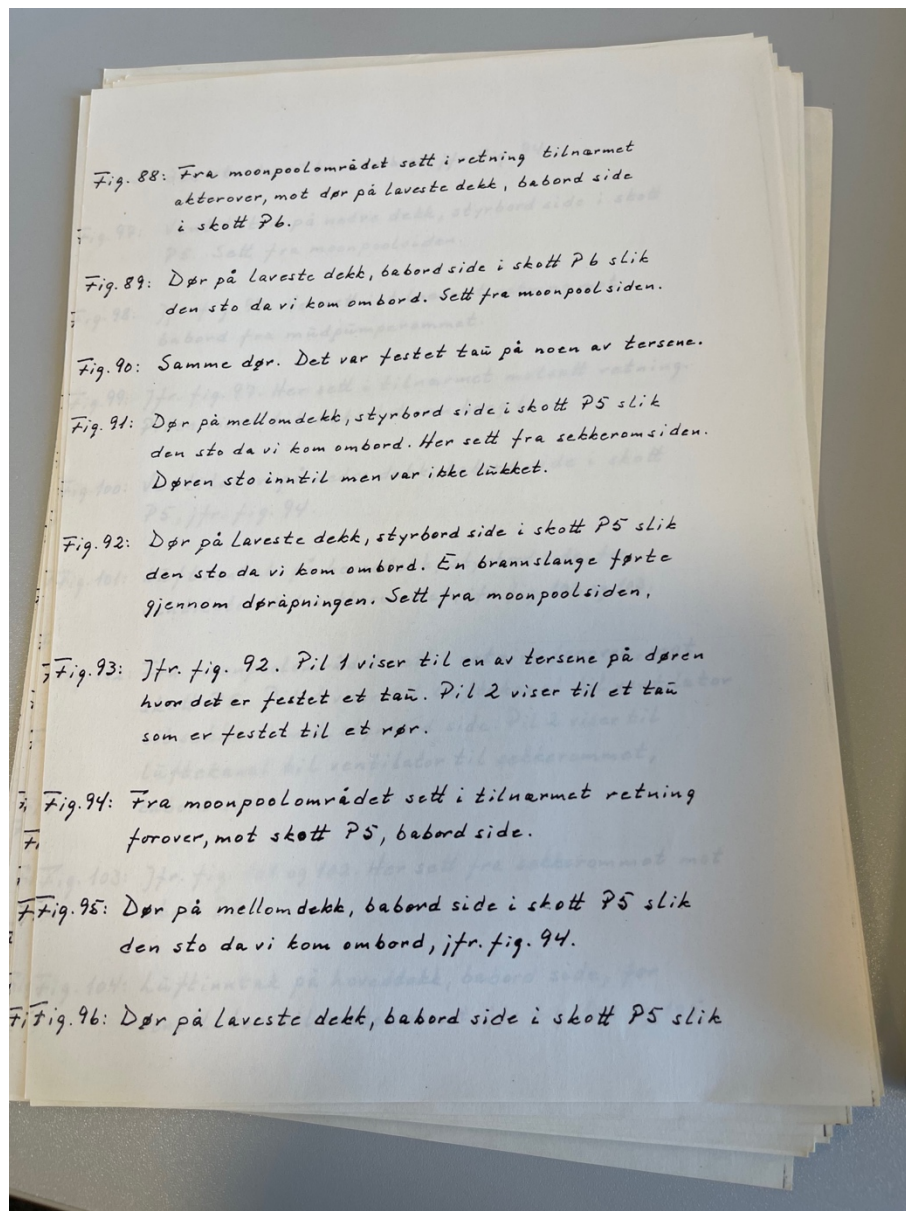
[Fig.6]



[Fig.7]



[Fig.8]



[Fig.9]



[Fig.10]

Deler av årsaken til at konsekvensene av at Kielland fikk slagside og etter kort tid tippet rundt ble så fatale, var dels at deler av redningsflåten ble satt ut av spill, men også at beredskapsfartøyet "Silver Pit" ikke nådde fram før det var for seint.

Beredskapsfartøyet (stand by-båten) "Silver Pit" lå nesten en time unna havaristedet der den lå ved Eldfisk Bravo-plattformen. I et politiavhør forklarte kapteinen at han ikke hadde fått opplyst om at båten hadde ansvar for området som Edda-plattformen og "Alexander L. Kielland" lå i. Kapteinen sa også at det var først etter ulykken at "Silver Pit" fikk melding om at den framover

skulle ha ansvar for plattformene Eldfisk A, Eldfisk B og Edda.¹²⁵ Granskingskommisjonen på sin side skrev at Phillips' transportsjef overfor megleren hadde gjort det tydelig at "Silver Pit" ble plassert i et beredskapsområde hvor avstanden til Edda-plattformen og Eldfisk A omtrent var like stor.¹²⁶

Phillips Petroleum ble ilagt en bot på 2 millioner kroner for at selskapet hadde hatt mangler ved hjelpéfartøysordningen. Phillips nektet å vedta boten, men vedgikk i 1987 å betale 100 000 kroner for at selskapet ikke hadde sørget for tilstrekkelig opplæring av fire ansatte i et kontraktørselskap. Phillips Petroleum vedkjente seg ikke skyld i saken.¹²⁷

Smith-Solbakken og Weihe har gått gjennom redningsaksjonen og vist til at det først og fremst var samarbeidet mellom de forulykkede oljearbeiderne på "Kielland" som gjorde at så mange som 89 mennesker ble reddet. Solidariteten mellom oljearbeiderne og kraften i arbeiderfellesskapet sto fram da helikoptre manglet redningsheis, utløsermekanismer på livbåter ikke fungerte og redningsvester var på andre steder enn der hvor folk trengte dem da ulykken skjedde og plattformen tippet over.¹²⁸

Bevisene som bare ble arkivert

Etter at plattformen ble snudd høsten 1983, gikk granskingskommisjonen gjennom plattformen. Tilleggsuttalelsen ble gitt til Justis- og politidepartementet 3. november 1983. Kommisjonen hadde vært om bord seks ganger og tilbrakt omtrent 40 timer der.¹²⁹ Politiets fotografier ble gjort tilgjengelige for partene. Kommisjonen konkluderte at ingen nye opplysninger om konstruksjonssvikt ville dukke opp, og konsentrerte seg om stabilitetssvikt, evakuering og redning.¹³⁰

¹²⁵ RA: S-1165 Justisdepartementet, Granskingskommisjonen ved Alexander Kielland-ulykken: Avhørskommisjonens rapport, Håkon Torkel Bjørøy 16.06.1980 avhør. Smith-Solbakken & Weihe 2021: <https://doi.org/10.18261/issn.2387-5879-2021-01-1>

Tollaksen & Kongsnes 2021: <https://www.aftenbladet.no/okonomi/i/pA2zRX/beredskapen-sviktet-kunne-pappa-ha-vaert-reddet>

¹²⁶ NOU 1981: 11: 121.

¹²⁷ Tollaksen & Kongsnes 2021. <https://www.aftenbladet.no/okonomi/i/pA2zRX/beredskapen-sviktet-kunne-pappa-ha-vaert-reddet>

¹²⁸ Smith-Solbakken & Weihe 2021: <https://doi.org/10.18261/issn.2387-5879-2021-01-1>

NOU 1981: 11: 164, 182-183.

¹²⁹ NOU 1983: 53: 7

¹³⁰ NOU 1983: 53: 8

Kommisjonen diskuterte om en dør i E-søylen var åpen på ulykkestidspunktet. En brannslange var trukket gjennom døren, men kommisjonen kunne ikke slå fast noe sikkert, annet enn at slangen ikke var der før ulykken.¹³¹ Dette hadde imidlertid ikke politiet slått fast i sin åstedsrapport etter at riggen var snudd i 1983. Politiet skrev at det var merker som tydet på at døra var brukket opp for å skape en åpning i overkanten, hvor brannslangen var. I politiets rapport ble det referert til en dykkerleder som ikke kunne huske om en brannslange ble brukt da det ble pumpet luft i riggen.¹³²

To av terseoverføringene manglet på døra inn til E-søylen manglet. Politiet skrev at disse trolig var skrudd ut før havariet. Ellers konstaterte politiet at døren til heismotorrommet sto åpen i E-søylen. Også andre dører og luker i C-søylen var åpne.¹³³

Dykkerfilmer fra Bloms Oppmåling viste at en slange gikk gjennom denne døren i E-leggen allerede i april 1980, og den var dermed ikke tett. En dykkerleder bekreftet også at det ikke ble brukt brannslanger for å pumpe luft inn i konstruksjonen ved Kårstø, men kompressorslanger.¹³⁴ Allerede 21. april 1980 noterte også dykkere at dører og luker i C-leggen sto åpne. Luker i E-leggen var også åpne, mens en dør var «sprengt» innover.¹³⁵ Disse observasjonene skjedde før det ble pumpet luft i riggen for å sørge for bedre oppdrift.

Senere bemerket også de franske sakkyndige at flere fleksible rør var stukket gjennom noen av de vanntette dørene slik at disse ikke kunne lukkes. De observerte også at en av dørene i E-leggen var demontert.¹³⁶

Politiets rapport etter snuingen dokumenterte at en rekke dører og luker var åpne, noen bundet fast i åpen posisjon.¹³⁷ Vitner bekreftet dette senere i Minnebanken etter Kielland-ulykken.

¹³¹ NOU 1983: 53: 11; Riksrevisjonen 2021: 70

¹³² SAS: SAS: Stavanger politikammer, 3. november 1983. Åstedsundersøkelse av «B/R Alexander L. Kielland» etter at den var erklært snudd 16. september 1983: 9.

¹³³ SAS: Stavanger politikammer, 3. november 1983. Åstedsundersøkelse av «B/R Alexander L. Kielland» etter at den var erklært snudd 16. september 1983: 7-8.

¹³⁴ Tollaksen 2021: 6-9

¹³⁵ SAS: Stavanger Drilling. «Inspeksjons av «Alexander L. Kielland» 21. April 1980». Representanter fra det franske verftet, CFEM, var også med på dykkerundersøkelsene.

¹³⁶ Riksrevisjonen (2020-2021): 70; Tollaksen 2020: 109

¹³⁷ SAS: Stavanger politikammer, 3. november 1983. Åstedsundersøkelse av «B/R Alexander L. Kielland» etter at den var erklært snudd 16. september 1983.

Bildene bygget dermed opp under Emil Aall Dahles rapport om stabilitetssvikt og det hurtige fyllingsforløpet som foranlediget kantringen.

Selv om dette var funn gjort tidlig, tonet granskingskommisjonen ned alvorlighetsgraden i dette i sin første rapport. I 1983 valgte kommisjonen dels å bortforklare og verken diskuterte eller tematiserte bevismaterialet fra politiet.

Bevisene tydet på at plattformen ikke var sjøklar. Dette kunne ført til at ansvarsforhold kunne blitt vurdert på nytt av påtalemyndigheten. Dette var klare driftsmessige mangler, og ansvaret for dette hadde rettighetshaverne, ifølge Det Norske Veritas.¹³⁸

Påtalemyndigheten besluttet at det ikke skulle reises tiltale i Kielland-saken.¹³⁹ Siden denne avgjørelsen ble tatt på tross av at det var rapporter som pekte på potensielt alvorlige unnlåtelsesynder, reiser det grunnleggende spørsmål om hvilke hensyn som veide tyngst. Ble behovet for å avdekke sannheten og plassere ansvar overskygget av hensynet til den unge oljeindustriens omdømme og nasjonens økonomiske interesser?

Avgjørelsen førte til at "Kielland"-saken ble avsluttet uten et tilfredsstillende rettsoppgjør, og ansvaret for en av Norges største industrielle tragedier forble uavklart.

Profitt på en tragedie

Påtalemyndighetens manglende oppfølging kan sees i lys av flere faktorer. Granskingskommisjonens rapport, som la skylden på en sveisefeil ved det franske verftet, hadde allerede banet vei for søksmål fra Phillips Petroleum Company, på vegne av alle eierinteressene i Ekofisk-lisensen, og Norsk Oljeforsikringspool. Norsk Oljeforsikringspool hadde overtatt retten til å kreve erstatning på vegne av Stavanger Drilling, etter at forsikringspengene for tap av plattformen var utbetalt rederiet. Et selskap som Storebrand hadde eierinteresser i både Stavanger Drilling og var aktør i Norsk Oljeforsikringspool.

¹³⁸ RA: Veritas' kommentarer til Undersøkelseskommisjonens rapport vedr. «Alexander L. Kielland» - ulykken. Brev sendt til Kommunal- og arbeidsdepartementet den 1. juli 1981: 3. (vedlegg I).

¹³⁹ SAS: «Alexander L. Kielland» s forlis den 27. mars 1980. Brev fra Riksadvokaten til Statsadvokaten i Rogaland, 19. mars 1982.

Granskingskommisjonens rapport bidro til en tydelig eksternalisering av årsakene til ulykken. Siden rapportens konklusjoner pekte på at årsaken var å finne i Frankrike, førte det også til at det fra eierinteressenes side mente at ansvaret for ulykken var å finne der.

Dermed sørget granskingskommisjonens rapport og konklusjoner for å frigjøre de norske aktørene for at ulykken kunne skje, men også ansvaret for ulykken.

Tapet av Alexander L. Kielland hadde også en betydelig økonomisk side som de kommersielle aktørene, i kraft av den norske granskingskommisjonens konklusjoner, krevde kompensert hos dem som konstruerte og bygget plattformen i Frankrike.

Samtidig var oppgjøret med de etterlatte i stor grad fullført, og rederiet Stavanger Drilling hadde fått utbetalt forsikringspenger.

I september 1981 gikk Phillips og Stavanger Drilling, ved Norsk Oljeforsikringspool, til søksmål mot verftet CFEM og plattformdesigner Forex-Neptune. Til tross for at Phillips og Stavanger Drilling selv bar ansvaret for den daglige driften av plattformen – en drift preget av regelbrudd og kritikkverdige sikkerhetsrutiner. Phillips krevde 200 millioner kroner i erstatning for tap av produksjon, eiendom og utgifter knyttet til ulykken, med den begrunnelse at plattformens konstruksjon var skyld i katastrofen.

Samtidig overtok Norsk Oljeforsikringspool, etter å ha dekket Stavanger Drillings tap, retten til å kreve erstatning på deres vegne - såkalt regress. De saksøkte de franske selskapene CFEM, Forex Neptune og Richard-Ducros for et totalbeløp på 500 millioner kroner. Søksmålene ble slått sammen i den franske handelsretten, slik at det samlede kravet beløp seg til 700 millioner kroner.

Etter en ti år lang rettstvist endte saken i et forlik i 1991. Norsk Oljeforsikringspool og Phillips-gruppen fikk utbetalt 7,7 millioner dollar (rundt 50 millioner kroner) - under en tiendedel av det opprinnelige kravet. Avtalen understreket at utbetalingen ikke skulle tolkes som en anerkjennelse av erstatningsansvar. I tillegg fikk Phillips mulighet for fremtidige rabatter på 13,5 millioner dollar hos Schlumberger-konsernet, som Forex Neptune var en del av.

Forløpet med uavkortet forsikring utbetalt til riggeierne avslører et paradoks: De samme aktørene som var ansvarlige for den uforsvarlige driften av Kielland-plattformen, ble ikke bare skjernet fra rettslig forfølgelse, men også økonomisk kompensert. Dermed ble Kielland-

ulykken, i tillegg til å være en menneskelig tragedie, også en historie om hvordan økonomiske interesser og makt kan overstyre kravet om rettferdighet og ansvarliggjøring.

Politisk behandling og vurdering av ansvar

En omstridt nasjonal fortelling faller på plass

Etter at granskingskommisjonen hadde ferdigstilt sin rapport våren 1981, ble den sendt på høring til ulike myndighetsorganer, aktører fra arbeidsgiversiden og til arbeidstakerorganisasjoner. Sommeren 1981 begynte innspillene å komme inn og en del av høringsuttalelsene ble gjengitt i den saken som ble lagt fram til politisk orientering i Stortinget som St. Meld. 67 (1981-1982).

Kielland-saken ble endelig beseglet i Stortingsmelding 67 i april 1982, som la vekt på sikkerhetsforbedringer innen oljevirkksomheten. I Stortingsmeldingen harmonerte årsaken til stabilitetssvikten med kommisjonens konklusjoner på side 200. det ble beskrevet slik:

Hovedårsaken til den utilsiktede krengingen er at plattformen ikke var utformet for å ha tilstrekkelig stabilitet når den mistet oppdriftsevnen i et hovedflytelegeme (søyle): Ingen forskrifter krevde da heller kontroll av stabilitet for en tilstand med en såvidt omfattende skade på det tidspunktet «Alexander L. Kielland» ble godkjent.¹⁴⁰

I høringsrunden etter granskingskommisjonens rapport, fremhevet Det Norske Veritas (DNV) at det midlertidige boligkvarteret ombord skulle vært godkjent for styrkemessige forhold. Rederiet Stavanger Drilling hadde imidlertid ikke søkt om en slik godkjenning, til tross for at DNV tidligere hadde gjort dem oppmerksomme på dette.¹⁴¹

Konklusjonen må bli at til tross for at granskingskommisjonen avdekket potensielt alvorlige mangler ved Alexander L. Kielland-plattformen, blant annet stabilitetsvikt og ikke godkjent boligkvarter, valgte Stortinget å fokusere på at disse manglene ikke var i strid med daværende regelverk. Dette kan tolkes som en bevisst strategi for å unngå å plassere ansvar og dermed potensielle erstatningskrav hos andre enn det franske verftet.

¹⁴⁰ St. meld. 67 (1981-82): 14

¹⁴¹ RA: Veritas' kommentarer til Undersøkelseskommisjonens rapport vedr. «Alexander L. Kielland» - ulykken. Brev sendt til Kommunal- og arbeidsdepartementet den 1. juli 1981: 3. (vedlegg I).

Regjeringsnotatet som forsvant, og politikken bak

Torsdag 24. april 1980 ble det avholdt regjeringskonferanse for regjeringen Nordli. I forkant av konferansen hadde kommunaldepartementet innhentet uttalelser fra de nevnte enhetene. Disse hadde departementet samlet i et notat med tittelen «Faglig vurdering fra Sjøfartsdirektoratet, Oljedirektoratet og Det norske Veritas om eventuelle endringer i oljevirkksomheten». Notatet var på fem sider og datert 23. april 1980. Det fremgår av den første siden at notatet bygger på mer omfattende uttalelser avgitt til Kommunal- og arbeidsdepartementet og baserer seg på hovedkonklusjonene derfra. I sum bærer dette bud om en relativt grundig bakenforliggende prosess som innledningsvis grunngis slik:

På bakgrunn av forliset til boligplattformen «Alexander L. Kielland» besluttet regjeringen å innhente råd hos Sjøfartsdirektoratet, Det norske Veritas og Oljedirektoratet om det allerede nå er fremkommet forhold som ut fra en faglig vurdering gjør det nødvendig å foreta endringer i oljevirkksomheten.¹⁴²

¹⁴² AAB: Valle 1980: 1, Regjeringsnotat (R-notat) 23.04.1980, ARK-3368

Til Regjeringskonferanse

*Notat til
mandag.*

23. april 1980

N o t a t

til Regjeringens medlemmer

fra kommunalministeren

ULYKKEN MED "ALEXANDER L. KIELLAND" - FAGLIG VURDERING
FRA SJØFARTSDIREKTORATET, OLJEDIREKTORATET OG DET NORSKE
VERITAS OM EVENTUELLE ENDRINGER I OLJEVIRKSOMHETEN

På bakgrunn av forliset til boligplattformen "Alexander L. Kielland" besluttet regjeringen å innhente råd hos Sjøfartsdirektoratet, Det norske Veritas og Oljedirektoratet om det allerede nå er fremkommet forhold som ut fra en faglig vurdering gjør det nødvendig å foreta endringer i oljevirksomheten. Uttalelsene i denne forbindelse ble avgitt til Kommunal- og arbeidsdepartementet 22. d.m. og hovedkonklusjonene i disse er referert nedenfor. Det må understrekes at alle de tre institusjonenes uttalelse er gitt med det forbehold at granskningskommisjonens arbeid vil kunne endre grunnlaget for visse vurderinger og konklusjoner.

Sjøfartsdirektoratet forutser at vesentlige tiltak for å bedre sikkerheten på plattformene vil bli krevet iverksatt innenfor direktoratets ansvarsområde. Den endelige vurdering av dette er bl.a. avhengig av granskningskommisjonens rapport. Direktoratet uttaler at det ikke har kapasitet til å påta seg det merarbeid som eventuelle tiltak vil medføre, hvis ikke etaten får tilført flere stillinger med høyt kvalifisert personell og at visse andre personellmessige og administrative tiltak gjennomføres for å sette etaten i bedre stand til å ivareta sine kontrolloppgaver. En skjerpet og økt kontroll kan således føre til kapasitetsmessige problemer for direktoratet, noe som vil kunne føre til forsinkelser av godkjenning av boreplatt-

[Fig.11]

Det viste seg raskt at samtlige av de forespurte fant dette nødvendig. Sjøfartsdirektoratet forutsatte «at vesentlige tiltak for å bedre sikkerheten på plattformene vil bli krevet iverksatt innenfor direktoratets ansvarsområde».¹⁴³ Dette var problematisk, siden direktoratet opplyste at det ikke hadde kapasitet til å påta seg merarbeidet med kontroll av virksomheten uten å bli tilført flere stillinger med høyt kvalifisert personell. Dessuten påpekte direktoratet at det var mangelfull opplæringskapasitet for personell som skulle arbeide i oljevirksomheten, noe som

¹⁴³ AAB: Valle 1980: 1-2, R-notat 23.04.1980, ARK-3368

gjorde det nødvendig å dispensere fra «påbudte innførings- og opplæringskurs». Uten en slik dispensasjonspraksis, antok Sjøfartsdirektoratet at det «vil medføre store vanskeligheter med å opprettholde dagens aktivitetsnivå».

Oljedirektoratet, som kun hadde ansvaret for faste installasjoner, antok at det ikke var nødvendig å gjøre endringer i kravene til disse. Resonnementet var begrunnet i operatørens ansvar: «Fortsatt må den som driver virksomhet ha et særlig ansvar for at sikkerheten er forsvarlig.» Derimot så direktoratet grunn til å sterkt understreke behovet for økt utdanningstilbud, siden også det var en viktig sikkerhetsfaktor, og «spesielt vises det til at den grunnleggende sikkerhetsopplæringen er mangelfull.»¹⁴⁴ En skrikende mangel på personell var intet nytt, og det var gjort flere utredninger. Disse viste at de offentlige myndighetene undervurderte sine egne personellbehov.¹⁴⁵

Når det gjaldt Det norske Veritas, oppsummerte kommunaldepartementet slik:

Det norske Veritas har fremskyndet og utvidet de årlige besiktigelses av mobile plattformer. I løpet av 3 måneder vil kontrollen være gjennomført for alle plattformer Veritas har ansvar for. Veritas vil utarbeide endrede klassifikasjonskrav for mobile plattformer som skal operere i Nordsjøen og tilsvarende områder. Tiltakene vil ifølge Veritas heve sikkerhetsnivået til et akseptabelt nivå, og vil kunne gjennomføres innenfor relativt korte tidsrammer.¹⁴⁶

Dette kan vanskelig leses som noe annet enn en innrømmelse fra Det norske Veritas om at sikkerhetsnivået verken på dette tidspunktet eller tidligere var akseptabelt, og at deres egne regler og egen praksis var relevant i den forbindelsen. En slik innsikt og innrømmelse har man ellers knapt sett fra selskapet i forbindelse med Kielland-katastrofen.

Etter dette samstemte Veritas med Sjøfartsdirektoratet og Oljedirektoratet, og påpekte i tillegg at organiseringen og ansvarsfordeling i forbindelse med myndighetenes kontrolloppgaver gjennomgås.

¹⁴⁴ AAB: Valle 1980: 3, R-notat 23.04.1980, ARK-3368

¹⁴⁵ Noreng 1987: 135,136

¹⁴⁶ AAB: Valle 1980: 2, R-notat 23.04.1980, ARK-3368

Når det gjaldt det underliggende kjerneelementet – om man etter Kielland-ulykken uhindret kunne gå videre med en ekspansjon av oljevirkksomheten i nordlige områder - varierte konklusjonene hos de ulike instansene noe i dette regjeringsnotatet. Sjøfartsdirektoratet så ingen «spesielle problemer» med å starte leteboring nord for 62. breddegrad, men hadde altså redegjort for betydelige *generelle* problemer forbundet med kapasitet og dispensasjonspraksis. Når det gjaldt Det norske Veritas, opplyste kommunaldepartementet at heller ikke dette selskapet så spesielle problemer ved å starte leteboring i nord. Nøyaktig samme formulering ble altså brukt på nytt, igjen etter at både kapasitets- og kontrollproblemer hadde blitt påpekt.

Oljedirektoratet kritiserte på sin side et varierende aktivitetsnivå, og viste spesielt til at det var planlagt boret opp til 40 hull i 1980-sesongen og mente dette var så høyt at

de planlagte aktiviteter i relasjon til de nasjonale overordnede mål nå bør tas opp i sin fulle bredde. Direktoratet har for øvrig ingen merknader til spørsmålet om borestart nord for 62°N.¹⁴⁷

I sum utgjorde dette en betinget støtte til Regjeringens uttalte ønske og politikk for oljevirkksomhetens ekspansjon nordover, der betingelsene i virkeligheten syntes umulige å innfri på kort sikt.

Sannsynligvis er det her vi finner forklaringen på de besynderlighetene som nå inntraff. Ifølge håndskrevne notater som industriminister Lars Skytøen har påført sin kopi av regjeringsnotatet, kom olje- og energiminister Bjartmar Gjerde med kommentarer. Stikkord for disse var blant annet «Utlysningsprosjekter», «Boreoperasjoner», «Ikke tilknytning til ulykken Aleksander Kielland» og «Bravoulykken».¹⁴⁸

¹⁴⁷ AAB: Valle 1980: 3, R-notat 23.04.1980, ARK-3368

¹⁴⁸ AAB: Valle 1980: 5, R-notat 23.04.1980, ARK-3368

mer på utdanning for at sikkerheten skal være forsvarlig. Kommunal- og arbeidsdepartementet vil sterkt understreke dette og antar at dette må være en høyt prioritert oppgave for staten. I alle tilfelle regner Kommunal- og arbeidsdepartementet med at det på kort sikt ikke vil være mulig å gi alle grupper personell en utdanning som vil sikre tilfredsstillende kvalifikasjoner i forhold til de sikkerhetskrav som kontrollmyndighetene må stille. Når dette er mulig, kan først klarlegges i det videre arbeid med utdanningstiltak.

Bjartnes Gj.
Rykkingsprosjekt. Sakl. 201.

Slettningssaker.

Større Rykkingsprosjekt.

Kil i Rykkingsprosjekt.

Aleksander Kielland

Bare operasjonene.

Brensletilførsel.

Det er idag ikke sannsynlig at det er nok kvalifisert personell, selv om det forutsettes visse dispensasjoner, til å gjennomføre de planer og det aktivitetsnivå som selskaper og myndigheter har lagt opp til i år. For å være sikker på at aktiviteten totalt sett utvikler seg i en retning der sikkerheten i alle ledd er fullt forsvarlig, bør derfor visse sider ved oljevirksomheten reduseres allerede nå. Hvilke aktiviteter dette gjelder og graden av reduksjoner må vurderes nærmere, men Kommunal- og arbeidsdepartementet antar at det i utgangspunktet må vurderes tiltak i forbindelse med både utlysning av nye blokker, antall undersøkelses/avgrensingsboringer og nye utbyggingsprosjekter. Den endelige fastsetteles av tiltak må skje i samsvar med de retningslinjer og mål som er satt for hele oljevirksomheten.

Inderskjelven.

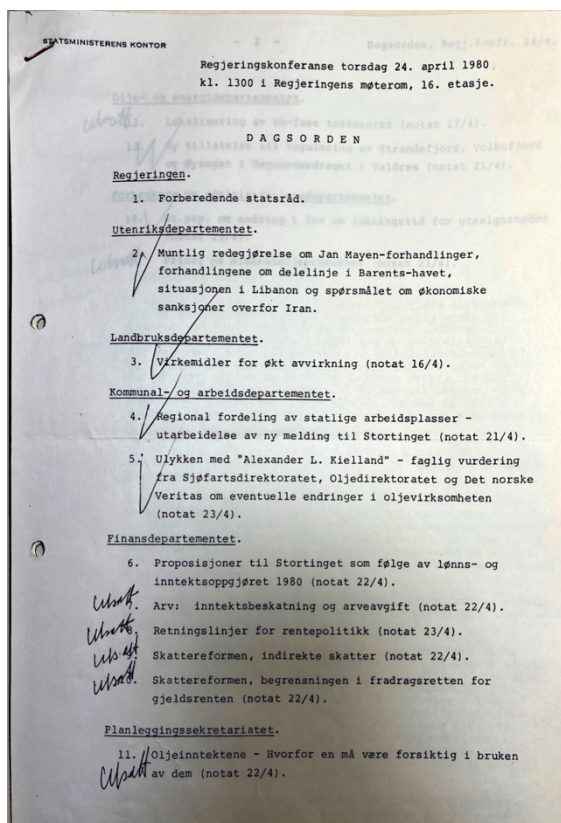
Temaene - Særlig saken.

Utbygging - Havnshelgøysen.

[Fig.12]

Skytøens kopi av regjeringsnotatet fra møtet den 24. april etterlater ingen tvil om at det ble realitetsbehandlet i møtet. Dette bekreftes av hans kopi av dagsordenen, der alle punktene *etter* behandlingen av Kielland-saken ble utsatt, mens denne saken er haket av som behandlet.¹⁴⁹

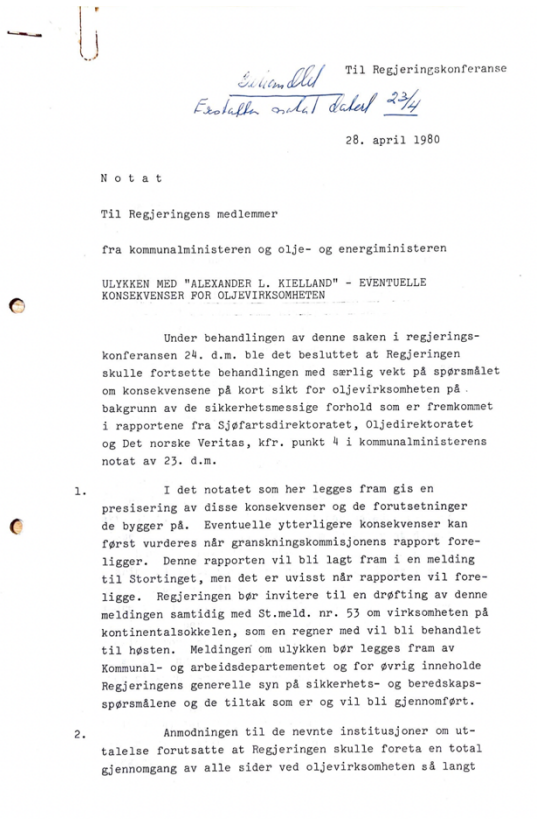
¹⁴⁹ AAB: Statsministerens kontor 1980, Dagsorden for regjeringskonferanse 24.04.1980, ARK-3368 R-notat 23.04.1980, ARK-3368



[Fig.13]

Det underlige er at det på selve regjeringsnotatets første side er håndskrevet «Utsatt til mandag». For hvorfor skulle man utsette når man kunne fortsette? Vi finner antakelig svaret i det nye regjeringsnotatet som ble skrevet i løpet av den mellomliggende helgen. Denne gangen ble det ikke avgitt av kommunalministeren alene, men samskrevet med olje- og energiminister Bjartmar Gjerde. Notatet er datert samme dag som regjeringskonferansen, altså 28. april 1980. Nå understreket industriministeren i håndskrift at notatet *var* behandlet, noe han ellers ikke hadde for vane å gjøre. Dessuten påførte han kommentaren «Erstatter notat datert 23/4».¹⁵⁰

¹⁵⁰ AAB: Valle & Gjerde 1980, R-notat 28.04.1980, ARK-3368



[Fig.14]

Politisk styring

Innledningsvis i det nye notatet ble det bekreftet at det dreide seg om en fortsettelse av behandlingen i forrige regjeringskonferanse. Noe uforsiktig ble det også referert direkte til det erstattede regjeringsnotatet – en videre dokumentasjon på at regjeringen som kollegium ble gjort kjent med det. Ellers refererte det nye notatet i mer generelle og betydelig nedtonende former til uttalelsene fra Sjøfartsdirektoratet, Oljedirektoratet og Det norske Veritas. Det finnes for eksempel ikke lenger noe innslag av selvkritikk fra Det norske Veritas, og ingen referanser til selskapets pågående arbeid med å heve den norske oljevirksomheten til «et akseptabelt sikkerhetsnivå».

Det som kom inn som nytt, var en oppsummering av de tre instansenes konklusjon når det gjaldt ny oljevirksomhet i nordområdene som er helt frikoblet fra de betingelsene som instansene forutsatte:

Det er verken nå eller tidligere fremkommet opplysninger som tilsier at en på grunnlag av sikkerhetsmessige forhold bør se 62°N som en grense for aktiviteten. En bør i denne sammenheng se sokkelen under ett. Dette er også understreket av de tre faglige instanser. Regjeringen opprettholder derfor planene om en begrenset borestart nord for 62°N til sommeren.¹⁵¹

I sterk kontrast til de tre faglige instansenes påpekning av konkrete og umiddelbare kapasitetsproblemer både i utdanningen av kompetent personell for oljevirkksomheten og kontrollen av den, samt utstrakt bruk av dispensasjoner som resultat av dette, skrev de ansvarlige ministre i sitt notat:

Det er vanskelig å se at det planlagte utbyggingsprogrammet vil innebære umiddelbare sikkerhetsmessige problemer. På lengre sikt vil en imidlertid kunne bli stilt overfor en situasjon der tilgangen på kvalifisert personell bl.a. av sikkerhetshensyn til å danne beskrankninger for større utbyggingsprosjekter.¹⁵²

Ytterligere et moment kom også til i løpet av helgens nyskriving av notatet:

De utbyggingsaktivitetene som følger av disse planlagte eller igangværende prosjektene, vil være av et langt mer beskjedent omfang enn det vi har hatt de seneste årene. Selv med de planlagte prosjekter ventes norsk verkstedindustri å stå foran perioder med dårlig sysselsetting.¹⁵³

Slik endte et regjeringsnotat som nevnte Alexander L. Kielland i tittelen, men aldri i teksten, opp med å handle om Norges økonomi og norske arbeidsplasser i fremtiden.

En mislykket snuoperasjon

Sensommeren 1980 lå vraket av Kielland-plattformen opp-ned i Gandsfjorden utenfor Stavanger. Fra august til desember ble et forsøk på å snu vraket ledet av forsikringspoolen (NOP) som hadde overtatt vraket. Bergingsselskapene som fikk kontrakten, valgte å bruke luft og vann i plattformbeina samt luftballonger for å skape løft. Dette mislyktes, hovedsakelig fordi

¹⁵¹ AAB: Valle & Gjerde 1980: 3, R-notat 28.04.1980, ARK-3368

¹⁵² AAB: Valle & Gjerde 1980: 4, R-notat 28.04.1980, ARK-3368

¹⁵³ AAB: Valle & Gjerde 1980: 3, R-notat 28.04.1980, ARK-3368

ballongene mistet oppdrift over tid og plattformen var tyngre enn antatt. Bergerne hadde ikke tilstrekkelig informasjon fra Granskningskommisjonen, som visste at stagene inneholdt vann, ikke luft.¹⁵⁴ Politiet ble først sent i prosessen anmodet om å stenge mannlokk for å hindre luftlekkasje.

Verken myndighetene, operatør eller rederi hadde sikre tegninger om boligmodulens innfesting, noe som skapte frykt for at den kunne falle av under snuingen. Til slutt måtte bergerne erkjenne behovet for tyngre løfteutstyr og kontraherte kranbåter. Forsikringspoolen doblet budsjettet til over 80 millioner kroner.¹⁵⁵ Men før kranene kom i aksjon, stoppet fiskeriminister Eivind Bolle snuforsøket på Regjeringens vegne. Nye dokumenter gir nå bedre innsikt i denne beslutningen.

Det ulykksalige vedtaket

Fiskeriminister Bolle hadde opprinnelig ingen rolle i Kielland-saken, men da vraket ble inntaet, kom det under Kystdirektoratet, som sorterte under Fiskeridepartementet. En ekspertgruppe i departementet fulgte snuingen og beordret stans fredag 28. november 1980, grunnet fare for at plattformen kunne synke.¹⁵⁶ I den feilaktige tro at kranene straks skulle begynne løftet, ble vedtak om stans umiddelbart meldt til bergingsselskapene.

Konsekvensene kom fram i et regjeringsnotat datert 27. januar 1981:

NOP hevder at vedtaket om å stoppe snuoperasjonen ble avgitt på uholdbart grunnlag. Det påpekes også at vedtaket ble truffet uten at myndighetene fulgte forvaltningslovens saksbehandlingsregler. Eierne/assurandørene ble således ikke gitt anledning til å uttale seg før vedtaket ble truffet. Men her er forholdet slik at regjeringen oppfattet situasjonen slik at snuoperasjonen skulle starte den påfølgende dag og at man således var i en nødsituasjon.¹⁵⁷

Regjeringen påberopte seg altså sin egen misoppfatning som grunnlag for et hastevedtak der ingen hast fantes. Av samme regjeringsnotat fremgår at NOP gjorde Regjeringen oppmerksom

¹⁵⁴ Fanebust 2022: 172

¹⁵⁵ Fanebust 2022: 173

¹⁵⁶ Fanebust 2022: 175

¹⁵⁷ AAB: Kystdirektoratet 1981, R-notat 27.01.1981, ARK-2369/Da0054

på at man allerede hadde brukt 70 millioner kroner på bergingen av riggen da snuingen ble stanset, og varslet søksmål. Regjeringsadvokatens vurdering var at vedtaket sto «i en slik rettslig stilling at en rettssak er lite ønskelig og bør unngås».

Problemet for Nordli-regjeringen var ikke at snuoperasjonen mislyktes, men at Regjeringen stoppet den og overførte ansvaret til staten gjennom et ugyldig vedtak, tatt muntlig uten offentlige konsultasjoner. Regjeringsadvokaten konkluderte også med at de private aktørene nå var fri for ansvar for et nytt snuforsøk.¹⁵⁸

Etter dette måtte regjeringene Nordli, Brundtland, og Willoch påta seg omkostningene for et nytt snuforsøk, som lyktes i september 1983 etter statlige bevilgninger på 250 millioner kroner.¹⁵⁹ Regjeringsnotatene viser at staten gikk fra å holde private interesser ansvarlige til selv å frykte søksmål.

I Kåre Willochs arkiv finnes et håndskrevet notat fra 7. juli 1982 som belyser saken. Willoch sto da midt i striden om det andre snuforsøket som Stortingets flertall tvang ham til å gjennomføre, etter at Arbeiderpartiets i opposisjon hadde funnet tilbake til sitt mantra om at det ikke skulle stå på pengene.

Dagbladet har i dag et kjempeoppslag om panikk og ukyndighet på regjeringssiden da det første regjeringens snuforsøket av ALK ble stanset. Videre at Regjeringen brukte noen rådgivere, en som selv hadde inngitt tilbud på snuingen, uten å få oppdraget, og som selv var interessert i å kjøpe vraket.

Under besøk av Skauge om en annen sak, mente Arne Skauge at det ikke finnes et papir i Handelsdepartementet om behandlingen av denne sak i dept. Det hele foregikk muntlig på daværende handelsministerens kontor (Steen?), under nærvær av en fagforeningsformann og et par representanter for Tenvig Offshore. Etter samtale der, ringte man til Bolle og nærmest påla han å stanse operasjonen.

Grunnen til at dette ikke var bedre kjent, var blant annet at hvor forsikringspoolen fikk vite hvor svak saksbehandlingen til staten var, ville de antakelig anlegge erstatningssak,

¹⁵⁸ AAB: Sørheim 1981, til Statsministeren, Alexander L. Kielland – samtale med Bjørn Haug, ARK-2369/Da0054; Fanebust 2022: 180-181

¹⁵⁹ Fanebust 2022: 190

og vinne. Det kunne bli et betydelig erstatningskrav for staten å betale. Derfor vet bare en liten krets av embetsmenn i dept. om dette.¹⁶⁰

(1982) Alex. Kjøllhaug.

7/7. Dagbladet har idag et lengre oppsett, om partisk og subjektivitet fra myndighetssiden da det først minjestrer om "Alexander Kjøllhaug" ble skrevet. Videre at R. Løvås om iadgått en om selv hadde minjestrer arbeid og minjestrer, uten ei sin oppgjør, og om selv om intervjuet i ei høyre runde.

Under Nordli og Skauge, om annen sak, mente AS at det aldri finnes et papir i Høyre om behandling av denne sak i dept. Det hele foretok minjestrer, og der H. minjestrer (Høyre (2)), minjestrer minjestrer om en forfremmingskomitee og et som representanter for Tørr, oppgjør. Etter samtale der, minjestrer man til Bolla og minjestrer påla man ei større operasjon.

Erinnre til at dette aldri var ledet opp, om H. og ei minjestrer Ferdinandsproben påla minjestrer om saksbetjening i staten om, minjestrer om tapet, om lege erstatningsproben, og minjestrer. Det kunne bli ei betydelig erstatning, for staten i betalt. Det var det om en liten krets av embetsmenn i dept. om dette.

[Fig.15]

Regjeringsnotatene fra Nordli og Willoch's håndskrevne notat etter møtet med handelsminister Arne O. Skauge bekrefter at staten slo juridisk knockout på seg selv i november 1980, og avga makt til private aktører allerede før Granskningskommisjonen hadde konkludert.

Det andre som er særlig verdt å påpeke i notatet til statsminister Willoch, er kulturen som beskrives. Det finnes ikke et papir om saksbehandlingen, skrev han. Men noen hadde snakket sammen, og kun en liten krets av embetsmenn visste etterpå hva det hadde blitt snakket om. På

¹⁶⁰ RA: Willoch 1982, håndskrevet notat, AV/RA-PA-1520/E/Ea/L0005/0003

den måten kunne man samle en politisk sildestim: Ikke med skriftlige direktiver, men ved stille konsensus.

Ingen snakket høyt

Hadde Willoch rett i sine mistanker? En gjennomgang av referatene fra Samarbeidsutvalget mellom Arbeiderpartiets ledelse og LO, et organ som gjerne tillegges betydelig makt, viser ingen spor av Kielland-katastrofen i løpet av årene 1980–1983. Tilsynelatende fant man det ikke interessant eller relevant å ta opp Norges verste industriulykke i dialogen på høyeste hold mellom Arbeiderpartiet og den største arbeidstakerorganisasjonen.

Likeledes i Arbeiderpartiets stortingsgruppe. Der ble ikke Kielland-ulykken nevnt før i 1982. Representanten Alf Bjørnø, en mann med sterk tilknytning til LO, orienterte da «om arbeidet med Alexander Kielland saken».¹⁶¹ Etter dette dukket Kielland sporadisk opp som tema. Verdt å nevne er styremøtet i gruppen datert 16.11.83, da partileder Brundtland instrueres til å spørre statsminister Willoch «om Regjeringen vil ta initiativ til en løsning som sikrer at Alexander L. Kielland-plattformen kan bli hugget opp i stedet for å bli tauet bort og senket, bl.a. fordi Stortinget ikke har behandlet meldingen om ulykken, og ikke har fått tilleggsrapporten fra granskningskommisjonen?».¹⁶²

Det ville statsminister Willoch ikke. Opphugging av plattformen var neppe noe Regjeringen den gang hadde lovhjemmel til å pålegge de private eierne, som uansett på eget initiativ innhentet tilbud og fant det svært ulønnsomt.¹⁶³ Samtidig forteller altså referatene at Arbeiderpartiets stortingsgruppe utelukkende diskuterte Kielland-saken mens partiet var i opposisjon, og da avgrenset til snuing og senking som tema. I tiden mens man selv hadde makten - mens tvilen om sikkerheten for arbeiderne på sokkelen var på det sterkeste og ekspansjonen mot nord sto på spill - da var det stille i gruppen.

I forbindelse med Kielland-katastrofen kan det kanskje oppsummeres slik: Arbeiderpartiet tok gjerne ansvar for fremtiden, så lenge fortiden fikk ligge i fred.

¹⁶¹ AAB: Arbeiderpartiets Stortingsgruppe (APSG) 1982, Referat styremøte 23.03.1982, ARK-1006/L009

¹⁶² AAB: APSG 1982, Referat styremøte 16.11.1982, ARK-1006/L009

¹⁶³ AAB: Gro Harlem Brundtlands arkiv, kopi av brev fra NOP til Skipshuggernes landsforening datert 29.4.83 med påfølgende korrespondanse; Fanebust 2022: 191

Konsekvensene

Forenkling og fortielse

Granskingskommisjonens rapport etter Kielland-ulykken fremstår utilstrekkelig i sin forståelse av katastrofens omfang og kompleksitet. Ved ensidig å rette oppmerksomhet mot konstruksjonsfeilen, unnlot rapporten å etablere en helhetlig årsakskjede. Denne strategiske innrammingen, der ulykkesårsaken ble isolert fra en større kontekst av systemsvikt og ansvarspulverisering, bidro til å tilsløre myndighetenes, operatørens og rederiets medvirkning til tragedien.¹⁶⁴ Dette ble allerede i samtiden kritisert av høyesterettsadvokat Pål Mitssem, som mente manglende tilsyn var en bakenforliggende årsak til havariet.¹⁶⁵

Rapporten påpekte kritikkverdige forhold ved plattformens drift, sikkerhetsrutiner og regelverk – forhold som plasserte også norske myndigheter, operatør og rederi i ansvarlig posisjon. Men i sin analyse av årsaksforhold unngikk kommisjonen å integrere systemsvikt, inkludert manglende opplæring, redningsutstyr og sikkerhetsprosedyrer, samt operatørens manglende oppfølging av sikkerhetskritiske elementer.¹⁶⁶ Et komplekst hendelsesforløp ble forenklet og skylden ensidig plassert på det franske verftet. Ulykkesårsaken ble dermed isolert fra sin sammenheng. En tilnærming som kan sees som politisk motivert, men som stred mot et helhetlig sikkerhetsperspektiv, også i samtiden.¹⁶⁷

Denne tilnærmingen har bidratt til manglende tillit til rapportens konklusjon. For etterlatte, overlevende og blant dem som deltok i redningen har rapporten fremstått som et forsøk på å renvaske norske interesser, fremfor genuin sannhetssøken. Kielland-ulykken forblir et åpent sår, en «never ending story», fordi den offisielle sannheten ikke samsvarer med de involvertes opplevelse av svik og fortielse.¹⁶⁸ Som en av de pårørende uttrykte det: «Det er vondt å vite, men enda verre å ikke vite.»¹⁶⁹

¹⁶⁴ Riksrevisjonen (2020-2021): 142

¹⁶⁵ Mitssem 1987

¹⁶⁶ Riksrevisjonen (1980-1981): 141.

¹⁶⁷ Vadseth 1981

¹⁶⁸ Smith-Solbakken & Weihe 2019

¹⁶⁹ Haslund i Smith-Solbakken 2024a: 311

Det ble aldri et rettsoppgjør

Riksadvokatens beslutning om å ikke forfølge noen, om å ikke starte etterforskning for uaktsomme drap i Kielland-saken virker ulogisk. I 1982 når han tar beslutningen, har han til rådighet en etablert rettspraksis om uaktsomme drap som Andenæs beskriver.¹⁷⁰ Riksadvokaten velger likevel å ikke anvende dette i Kielland-saken. Beslutningen Riksadvokaten tok manglet en juridisk begrunnelse og var dessuten basert på en feilaktig forståelse av sakens fakta.

Dette kan reise spørsmål om hvorvidt utenomrettslige hensyn, heller enn en strengt juridisk vurdering, kan ha påvirket Riksadvokatens beslutning. Vår antakelse forsterkes ytterligere av fraværet av en tydelig redegjørelse for beslutningen som man kunne forvente å finne i en sak som hadde medført 123 dødsfall og opprørt en hel nasjon. Konsekvensen ble at aktører unngikk potensielt alvorlig straffeansvar, noe som reiser ytterligere spørsmål om rettsstatens prinsipper og upartiskhet i denne saken.

Videre mangler gransking av mulig bevisforspillelse. Sentrale dokumenter, essensielle for å belyse ansvarsforhold og sikkerhetskultur, forble utilgjengelige for granskingskommisjonen, som loggboken for den aktuelle perioden og korrespondansen mellom kapteinene og reder.¹⁷¹ Dette kan antyde en systemisk ukultur preget av ansvarsfraskrivelse og manglende åpenhet. Allerede i et møte med granskingskommisjonen 30. mars 1980 bekreftet Stavanger Drilling at dekkdagbøker (logger), var sendt i land samme dag som ulykken skjedde og kunne gjøres tilgjengelig for kommisjonen.¹⁷² Men flere dekkdagbøker fra tiden før ulykken manglet og kom ikke til rette.¹⁷³ Det ble ikke gjennomført noen husransaker for å finne de bortkomne dokumentene. Det ble ikke engang stilt spørsmål til reder om denne forsvinningen av bevismateriale.

For mange etterlatte og deres familier framstår Alexander L. Kielland-saken som en tragedie der spørsmål om ansvar og rettferdighet forble uavklart.

¹⁷⁰ Andenæs & Bratholm 1983

¹⁷¹ Riksrevisjonen (2020-2021) 34-35, 41-42.

¹⁷² RA: Granskingskommisjonen 1980: 283, Møtenotater mellom granskingskommisjonen og andre interessenter 30.03.1980, RA/S-1165/D/L0007

¹⁷³ Riksrevisjonen (2020-2021): 35; Norsk Oljemuseum u.å.

Tap av rettigheter

Ofrene etter ulykken ble fratatt retten til full rettferdighet da ansvarlige ikke ble stilt til rette. Minnelige godtgjøringer ble utbetalt, men fremsto som utilstrekkelige og presset ofre i sårbare situasjoner til å frasi seg fremtidige krav.¹⁷⁴

Enkene og de etterlatte var i en vanskelig situasjon stod ovenfor det mektige multinasjonale selskapet Phillips. Mangelen på rettsak, fratok dem en menneskerettighet ifølge den europeiske menneskerettskonvensjon: rett til en rettferdig rettergang. LO ønsket en minnelig ordning for rask utbetaling til enkene og for å sikre arbeidsplasser i olje- og verftsindustrien gjennom rask ekspansjon nordover. De overlevende og etterlatte opplevde i varierende grad både press og støtte fra LOs advokat på disse spørsmål,¹⁷⁵ Karl Nandrup Dahl, som uavhengig av denne saken har gjort mye for at erstatningsretten ved yrkesskader ble forbedret i Norge.¹⁷⁶

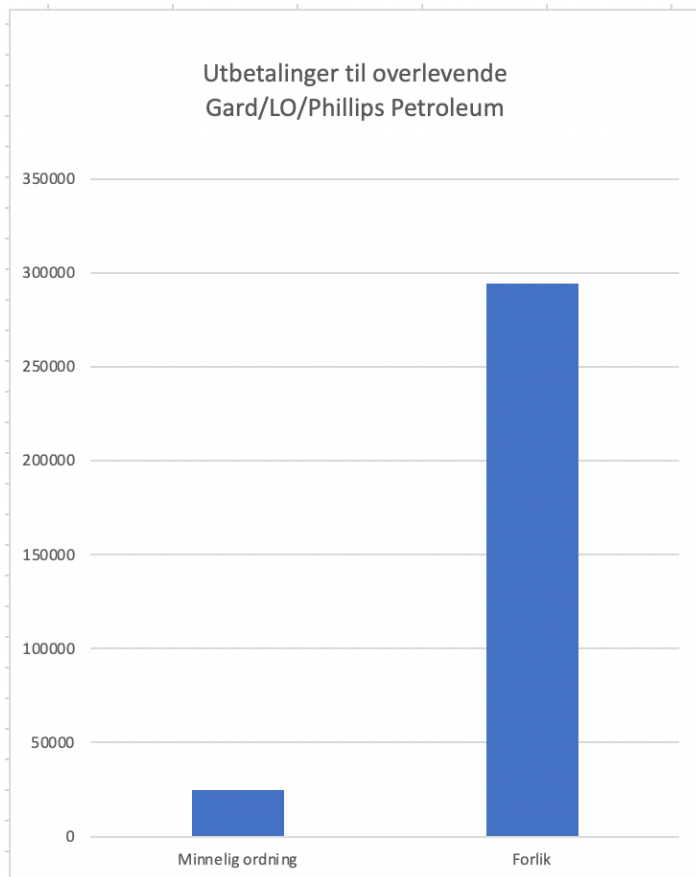
Noen overlevende sto imot det minnelige tilbudet. De innledet en rettsak mot Phillips ved høyesterettsadvokat Pål Mitssem. Utbetalingene kunne da bli opp til 17 ganger høyere (kr 425 000 for en overlevende, mot 25 000) enn ved den minnelige ordningen. Gjennomsnittet var på kr 294 333, mer enn 11-gangeren.¹⁷⁷ Årsaken til den forhøyede utbetalingen virker klart å være sakførende advokats rådgivning, ikke skadeomfang.¹⁷⁸

¹⁷⁵ Øyerhamn i Smith-Solbakken 2024b: 26; Mundheim i Smith-Solbakken 2024b: 54; Fjellstad i Smith-Solbakken 2024b: 163

¹⁷⁶ Seip 2023.

¹⁷⁷ AAB: Arkivet til Landsorganisasjonen i Norge, notat fra Juridisk avdeling v/Karl Nandrup Dahl til Administrasjonen datert 2.12.1981, ARK-1579/De-0374

¹⁷⁸ Smith-Solbakken (2024a): 185



[Fig.16]

I realitetsbeskrivelsen som lå til grunn for regjeringsnotatet 23. april 1980, ga Det Norske Veritas uttrykk for at sikkerheten på plattformene kunne komme opp på et «akseptabelt nivå» i løpet av seks måneder. Dette ga tydelig inntrykk av at sikkerhetsnivået før ulykkesdagen den 27. mars ikke var tilfredsstillende.

I lys av dette gir det mening å tolke Riksadvokatens beslutning om at ingen kunne stilles til ansvar som et resultat av en politisk snarere enn en juridisk vurdering. Da Kielland-saken ble henlagt, førte det til at saken ble holdt utenfor rettssystemet og dermed offentligheten.

Konklusjon: Nasjonale interesser overskygget behovet for sannhet og rettferdighet

Kielland-katastrofens etterspill synliggjør en iboende spenning mellom nasjonale interesser og prinsippet om rettssikkerhet. Samtidig aktualiserer den at da Kielland-katastrofen ble løftet til noe som angikk den norske nasjonens interesse og videre ekspansjon som oljenasjon, førte det med seg at overlevende og etterlatte både ble fratatt økonomiske og demokratiske rettigheter.

Vår empiriske analyse viser hvordan nasjonale økonomiske interesser og et ønske om å bevare Norges omdømme som troverdig oljenasjon overskygget behovet for å avdekke sannheten og sikre rettferdighet for de etterlatte og overlevende etter Kielland-katastrofen. Til tross for at 123 mennesker mistet livet på en arbeidsplass preget av gjentatte regelbrudd og uaktsom drift, ble søkelyset på norske aktørers ansvar begrenset.

Thomas Mathisens artikkel «Kunsten å isolere en ulykke» har fungert som et prisme for å forstå hvordan myndighetene gjennom etterforskning, gransking og politisk behandling valgte å beskytte en fortelling om fremgang og nasjonal suksess for den norske oljestaten gjennom en taus enighet, fremfor å avdekke manglende styring og kontroll.¹⁷⁹ Et kollektivt blikk rettet mot framtiden, drevet av en felles forståelse om at oljenæringen var avgjørende for nasjonens velstandsutvikling, var fellesnevneren. Dette manifesterer seg også tydelig i den politiske behandlingen av Kielland-katastrofen, der oppmerksomheten raskt skiftes fra gransking og ansvar til videre ekspansjon.

Ved å fremstille Kielland-katastrofen som en isolert hendelse, et teknisk problem på en franskbygd rigg med en fatal sveisefeil, ble oppmerksomheten rettet mot det ytre og tilfeldige. Denne strategiske innrammingen bidro til å skygge for mer komplekse spørsmål om ansvar, systemsvikt og forsvarlig drift.

Operasjonelle forhold, som sikkerhetsrutiner, arbeidsmiljø og ledelseskultur samt styringssystemer inkludert tilsyn ble ikke tilstrekkelig undersøkt og satt i sammenheng med ulykkesforløpet. Denne systemiske svikten har bidratt til svekket tillit til institusjoner og etterlatt ofrene og deres familier med en vedvarende følelse av urettferdighet.

¹⁷⁹ Tollaksen 2023: 51-53

Til tross for at både Emil Aall Dahles rapport og politiets undersøkelser etter Kielland-plattformens snuing bekreftet at operasjonelle forhold, spesielt de åpne dørene og lukene, spilte en avgjørende rolle i katastrofen, ble det ikke reist tiltale. Ei heller ble det ikke godkjente midlertidige boligkvarteret tematisert. Funnet av vesentlig bevismateriale, inkludert politiets bilder, over ett og et halvt år etter henleggelsen, reiser imidlertid spørsmål ved om saken burde vært gjenopptatt. Riksadvokaten fikk muligens ikke vurdert dette bevismaterialet etter snuingen høsten 1983.¹⁸⁰ Dette har bidratt til å svekke tilliten til at alle relevante momenter ble grundig undersøkt før den endelige avgjørelsen ble tatt.

Uavhengig av hvordan dette hang sammen var det en ignorering av rettferdighet for overlevende og etterlatte og en prioritering av næringsinteressene. Konsekvensene var at både operatør og rederi unngikk ansvar for katastrofen, og ofrene og deres familier ble presset til å akseptere utilstrekkelige forlik.

Selv om vi ikke har funnet dokumentasjon for direkte instruksjoner om å tilsløre sannheten, er det tydelig at både myndighetene, operatør, rederi og fagbevegelsen hadde felles interesser i å begrense oppmerksomheten rundt ansvar og årsaker til Kielland-ulykken. Rekkene sluttet seg, ikke etter diktat fra en øvre myndighet, men drevet fram av en felles forståelse og et interessefelleskap: I en tid der Norge var en ung oljenasjon, avhengig av internasjonalt samarbeid og tillit, ble det helt avgjørende å opprettholde et bilde av en ansvarlig og pålitelig industri.

Ved å presentere ulykken som en isolert hendelse, forårsaket av en sveisefeil ved et fransk verft, kunne man beskytte denne fortellingen.

Denne strategien førte derimot til at de overlevende, preget av traumer og tap, og de etterlatte, som hadde mistet sine i en brå og meningsløs tragedie, ble fratatt muligheten til å forstå de komplekse årsakssammenhengene. De ble berøvet en sannhet der også systemsvikt og potensielle unnlåtelsessynder fra norske aktører kunne ha vært en del av bildet. De ble tilbudt en forenklet sannhet, en sannhet der 123 mennesker mistet livet på grunn av en sveisefeil i et fremmed land.

¹⁸⁰ Gjennomgang av Riksadvokatens arkiv april 2024.

Kilder og litteratur

Primærkilder

Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek

ARK-1006 Arbeiderpartiets Stortingsgruppe

L008 Møtebøker, gruppe + gruppestyret 1978-1981

L009 Møtebøker, gruppe + gruppestyret 1981-1987

ARK-1579 Landsorganisasjonen i Norge

De0371 Klasse 6. Samfunnet 1973-1988

De0373 Klasse 6. Samfunnet 1976-1988

ARK-2369 Gro Harlem Brundtland

Da0054 Alexander L. Kielland-saken 1980-1983

Da0055 Alexander L. Kielland-saken 1981-1983

ARK-2578 Bjartmar Gjerde

Dc001 R-notater 1978-1980

ARK-2691 Finn Lied

D005 Manuskripter 1977-1978

ARK-3368 Lars Skytøen

Uordnet arkiv

Statsarkivet i Stavanger

SAST/A-101906 Stavanger Drilling AS

A/Ab/Aba/L0001 Styreprotokoll Stavanger Drilling I A/S 1974-1983. Inneholder også

Protokoll fellesmøter Stavanger Drilling I og II 1977-1981. Samt Protokoll

Generalforsamling Stavanger Drilling II A/S 1982

A/Ab/Abb/L0002: Styremøter Stavanger Drilling I A/S. Inneholder også Styremøter

Stavanger Drilling II A/S. 1974-1983

Da/L0008 Alexander L. Kielland – Rettssak i Paris 1983-1989

A/Ab/Abc/L0009: Styrekorrespondanse Stavanger Drilling II A/S 1981-1983

Riksarkivet

RA-S-1165: Justisdepartementet, Granskningskommisjonen ved Alexander Kielland-ulykken
27.3.1980

D/L0001: Avhørskommissjonen - navnelister og protokoller fra avhør/0003 Survey report 1980-198

D/L0003: 0003 Alexander L. Kielland: Operating manual 1980-1981

D/L0004: Vurdering av stabilitet ved Emil Aall Dahle

D/L0007 Phillips Petroleum Company Norway

D/L0021 V Forankring/W Materialundersøkelser

RA-S-1407 Sjøfartsdirektoratet med forløpere, generelt arkiv

D/Ds/Dsb Flyttbare innretninger 1966-2003

RA-PA-1520 Kåre Willoch

E/Ea/L0005/0003 Alexander L. Kielland

Archives nationales du monde du travail

2010 015 1794

Norsk Oljemuseum

Alexander L. Kielland-ulykken

Uordnet arkiv

Litteratur

Andenæs, J. & Bratholm, A. (1983) *Spesiell strafferett. Utvalgte emner*. Universitetsforlaget.

Eggen, B & Gundersen, H. (1980). *Nordsjøtragedien*. Pax.

Fanebust, Frode 2022: *Katastrofe og korrupsjon. Det skjulte spillet etter Alexander L. Kielland-ulykken*. Res Publica

Gundersen, H. (1977) *Blow out!: norsk oljepolitikk: penger foran sikkerhet?*. Aschehoug.

Gundersen, N. G. (1981, 29. apr.). Oppankring av «Kielland». *Stavanger Aftenblad*, s. 5.

Hanisch, T. J. & Nerheim, G. (1992). *Norsk oljehistorie: B.1. Fra vantro til overmot?*. Leseselskapet.

Holmane, O. Y. B. (2024, under utgivelse). Politisk og økonomisk handsaming av Alexander L. Kielland-ulukka. [Masteroppgave] Universitetet i Stavanger.

Idsøe & Haugom (2023): De glemte stemmene: *Historier fra britiske etterlatte etter Alexander L. Kielland-ulykken*. [Masteroppgave]. Universitetet i Stavanger.

Indrevoll, S. & Parr, H. K. (Regi). (2022, 10. jan.). Fedrene som [Episode i tv-serie]. I T. Nilsen (Produsent), *Katastrofen Kielland*. TV2.

<https://play.tv2.no/programmer/fakta/katastrofen-kielland/sesong-1/katastrofen-kielland-1-episode-2-1710034.html>

Karlsen, J. E. & Haye, T. (1982). *Grunnleggende sikkerhetsopplæring for oljepersonell*. Universitetsforlaget.

Kongsnes, Ellen (2016, 31 okt.). Fagforbund krever ny gransking av Kielland-ulykken. *Stavanger Aftenblad*, s. 8-11.

Kongsnes, E. (2017, 23. mai). «- 123 mennesker døde fordi ingen lukket dørene» i Stavanger Aftenblad 23. mai 2017, 16

Kongsnes, E. & Smith-Solbakken, M. Del 2. Analysene: Årsaksforklaringene og kampen om opinionen. I Smith-Solbakken (Red.). (2016). «Alexander L. Kielland»-ulykken: *Hendelsen, etterspillet, hemmelighetene*, 222-326. Hertervig Akademisk.

Lønning, P.S. & Enghaug, Aa. (1980). "Alexander L. Kielland": Katastrofe i Nordsjøen. Oslo: Dreyer Forlag.

Maritvold, R. (1975a, 22. jan.). Deptet ser med bekymring på dødsulykkesfrekvensen. *Rogalands Avis*, s. 2.

Maritvold, R. (1975b, 22. jan.). Seks dødsulykker på norsk side ifjor. *Rogalands Avis*, s. 2.

Mathisen, T. (1980). Kunsten å isolere en ulykke. I B. Eggen & H. Gundersen (red.) *Nordsjøtragedien*. (s. 187-202). Pax.

Mitssem, P. (1987). *Sannheten om «Alexander L. Kielland»-ulykken*. Publisert på egen nettside. <https://web.archive.org/web/20221007161601/http://doccdn.simplesite.com/d/bd/e2/284289735012115133/e620a8bc-3613-4828-a927-6d9a43c49033/ALK.pdf>

Moe, J. (1980) *Kostnadsanalysen norsk kontinentalsokkel: Del 1: Sammenfatning av utviklingen, vurderinger og anbefalinger*. Olje- og energidepartementet.

Myrset, O. Et al (2012, 24. nov.). *De glemte ofrene*. *Stavanger Aftenblad: Pluss*.

Noreng, Ø. (1987) *Den norske utfordringen*. Tano.

NOU 1977: 47. (1977) *Ukontrollert utblåsning på Bravo 22. april 1977*. Justisdepartementet.

NOU 1981: 11. (1981). *«Alexander L. Kielland»-ulykken*. Justis- og politidepartementet.

NOU 1983: 53 (1983). *«Alexander L. Kielland»-ulykken. Tilleggsuttalelse*. Justis- og politidepartementet.

Norsk Oljemuseum. (u.å.). *Dekksrapportene som mangler*. Hentet 24. jun. 2024 fra <https://kielland.industriminne.no/dekksrapportene-som-mangler/>

Olsen, M. (1971, 15. jun.) «Theogennitor» med Ekofiskolje. *Stavanger Aftenblad*, s. 1, 10.

Olsen, H. E. (2023). *En komparativ analyse av granskningsrapportene etter Alexander L. Kiellandulykken*. [Masteroppgave]. Universitetet i Stavanger. Lenke: <https://uis.brage.unit.no/uis-xmlui/bitstream/handle/11250/3081660/no.uis%3ainspera%3a148119414%3a148119750.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Prestegård, S. (2019, 18. mai). *Kampen om Kielland*. *Dagsavisen*, s. 26-33.

Reme, Kian (2021). *Kampen om Kielland*. Hertervig forlag.

Lund, J. M. (red.). (1940) *Norsk Retstidende*. J. Chr. Gundersens Boktrykkeri.

Riksrevisjonen (2021): *Riksrevisjonens undersøkelse av myndighetenes arbeid med Alexander L. Kielland-ulykken*. Riksrevisjonen 2020-2021.

<https://www.riksrevisjonen.no/globalassets/rapporter/no-2020-2021/myndighetenes-arbeid-med-alexander-l.-kielland-ulykken-hele-rapporten.pdf>

Rommetvedt, H. (2014). «Oljeleting nord for 62. Breddegrad. Tilbakeblikk på en lang beslutningsprosess» i Norsk oljemuseums årbok 2014.

Seip, Å. A. (2023) *Jus og interessepolitikk: LOs juridiske avdeling gjennom 100 år*. Gyldendal.

Smith-Solbakken, M. (2023). *Alexander L. Kielland-ulykken: Minnebank: Bd. 2. Vi som reddet, berget og etterforsket*. UiS Scholarly Publishing Services.

Smith-Solbakken, M. (2024a). *Alexander L. Kielland-ulykken: Minnebank: Bd. 1. Vi som overlevde*. UiS Scholarly Publishing Services.

Smith-Solbakken, M. (2024b). *Alexander L. Kielland-ulykken: Minnebank: Bd. 3. Vi som mistet*. UiS Scholarly Publishing Services.

Smith-Solbakken, M. (2024c). *Alexander L. Kielland-ulykken: Minnebank: Bd. 4. Vi som arbeidet og vi som var arbeidsgivere*. UiS Scholarly Publishing Services.

Smith-Solbakken, M. Statfjord A-brannen. *Store Norske Leksikon*. https://snl.no/Statfjord_A-brannen

Smith-Solbakken, M. & Vinnem, J-E. Alfa-plattform-ulykken. *Store Norske Leksikon*. <https://snl.no/Alfa-plattform-ulykken>

Smith-Solbakken, M. & Weihe, H.-J W. (2019).

Alexander L. Kielland-ulykken 1980. Fortielsen og forbitrelsen. *Arbeiderhistorie*, 33 (1), 189-213. <https://doi.org/10.18261/issn.2387-5879-2019-01-11>

Smith-Solbakken, M. & Weihe, H.-JW. (2021), ««Mayday mayday Kielland velter ...» – Redning og arbeidssolidaritet» i *Arbeiderhistorie* 35. nr 1-2021, s. 153–178, DOI: <https://doi.org/10.18261/issn.2387-5879-2021-01-10>

Smith-Solbakken, M & Weihe, H.-JW. Ulykker i petroleumsbransjen. *Store Norske Leksikon*. https://snl.no/ulykker_i_petroleumsbransjen

St.meld. nr. 67 (1981-1982). *Ulykken med plattformen «Alexander L. Kielland»*. Kommunal og arbeidsdepartementet.

Stavanger Aftenblad (1979, 28. jun.). 1800 dispensasjoner er gitt i Nordsjøen: Utdanningssystemet sprengt og fungerer ikke godt nok. *Stavanger Aftenblad*, s. 7.

Straffeloven. (1902). *Almindelig borgerlig Straffelov* (LOV-1902-05-22-10). Norges lover. Tollaksen, T. G. (2005, 26. mar.). 25 år etter at Alexander L. Kielland-plattformen kantret i Nordsjøen, leter overlevende og etterlatte fortsatt etter svar. *Rogalands Avis*, s. 27–33.

Sjøloven. (1893). *Lov om Sjøfarten*. (LOV-1893-07-20-1). Norges lover.

Tollaksen, T. G. (2018, 1. des.) - Vi fikk aldri en diskusjon om sjømannskapet ombord. *Stavanger Aftenblad* s. 30-31.

Tollaksen, T. G. (2019a, 26. mar.). 39 år etter «Kielland»-katastrofen: – Har plaget meg at Phillips slapp så billig unna. *Stavanger Aftenblad*, s. 10-11.

Tollaksen, T. G. (2019b, 20. mai). Han fant årsaken til «Kielland-ulykken, nå mener han at ulykken kunne vært unngått. *Stavanger Aftenblad*, s. 18-19.

Tollaksen, T. G. (2020). «Alexander L. Kielland»-ulykken, 27. mars 1980: Dykkernes fortellinger. *Arbeiderhistorie*, 34(1), 99–121. <https://doi.org/10.18261/issn.2387-5879-2020-01-07>

Tollaksen, T. G. (2021). Nye Kielland-funn slår sprekker i granskningen. *Stavanger Aftenblad*, s. 6-9.

Tollaksen, T.G. (2023, 28. mar.). *Den norske oljestaten*. Arbeidsnotat. Universitetet i Stavanger.

Tollaksen, T.G & Kongsnes, E. (2021, 9. april). Beredskapen viktet: -Kunne pappa ha vært reddet? *Stavanger Aftenblad*. <https://www.aftenbladet.no/okonomi/i/pA2zRX/beredskapen-sviktet-kunne-pappa-ha-vaert-reddet>

Tollaksen, T.G (2019, 24. mai). Stor seier for overlevende og etterlatte: Riksrevisjonen skal se på Alexander L. Kielland-ulykken. *Stavanger Aftenblad*.
<https://www.aftenbladet.no/aenergi/i/Jo7e9j/stor-seier-for-overlevende-og-etterlatte-riksrevisjonen-skal-se-paa-alexander-l-kielland-ulykken>

Vadseth, K. (Produsent). (1981) *Sikkerhet på sokkelen!: hva lærte vi av Kielland ulykken?*»
[Film] Knut Vadseth filmproduksjon. <https://kielland.industriminne.no/sikkerhet-pa-sokkelen/>