



S A N N H E T E N

O M

"A L E X A N D E R L. K I E L L A N D"-

U L Y K K E N

Av Pål Mitsem

880007411

I N N H O L D S F O R T E G N E L S E

Forord		Side	6
Kapitel 1.	Ulykken som ikke kunne skje		8
	Eksplosjonsteorien		8
	Inspeksjonen som ble nektet		9
	Dykkerundersøkelsen		10
	Skandaløst dårlig etterforskning		11
Kapitel 2.	Havet gir og havet tar		
	Noen blick bakover - og fremover		12
	Puslingene på Ekofisk		13
	Phillips - hvem er det?		13
	Ekofisk blir funnet		15
	Lykkefeltet - eller ulykkesfeltet		16
	I sitt store, kjølige dyp eier det plass		17
Kapitel 3.	Franskmannen slår sitt siste slag		
	"Alexander L. Kielland" går rundt!		20
	Det tryggeste sted å være		22
	Franskmannen slår igjen		23
	Førstekapteinen gikk rundt og lyttet		24
	En dag som de andre - torsdag		
	27. mars 1980		25
	Den siste forhaling		26
	Katastrofen blir kjent		28
Kapitel 4.	Kontrahering og bygging		
	Rederi og myndigheter		30
	A. Gowart-Olsen & Co.		30
	Stavanger Drilling		32
	Kontraheringen av "Henrik Ibsen"		
	og "Alexander L. Kielland"		33
	Byggingen av "Alexander L. Kielland"		34
	Sjøfartsdirektoratet og Det norske		
	Veritas		35
	Kontroll med konstruksjon og bygging		36

Kapitel 5.	Det skjebnesvangre sveiseskjøt	
	Hovedmistenkte nr. 1	38
	Arsaken er dårlig konstruksjon	40
	Forskjellige konstruksjonsmåter - side om side ...	42
	Er dette det mest fremtredende element i årsaksforholdet?	43
	Svakheter observert i hydrofonrør- sveisene.	44
	Var sveisingen av hydrofonrøret dårlig?	45
	Skader under transport og sammen- stilling	47
	Hvem har ansvaret for skade som følge av plutselig ytre påvirkning?	50
	Hvordan skal slike skader unngås?	51
	Oppsummering	54
Kapitel 6.	Inspeksjon av det som var lett tilgjengelig	55
	Inspeksjon av faste og flyttbare plattformer	55
	Hva med inspeksjon av flytende rigger	56
	Reglene forutsatte inspeksjon	57
	Hvordan kunne "Alexander L. Kielland" inspiseres?	59
	Hva kunne man observere ved slik inspeksjon?	61
	Var katastrofesprekken lang nok til å bli observert?	63
	Ville groing ha forhindret observa- sjoner ved inspeksjon?	66
	Hva slags inspeksjon ble foretatt?	67
	Sammenligning med inspeksjon utført av Lloyds	70
	4-års besiktigelsen utsatt	72
Kapitel 7.	Historien som aldri ble fortalt	
	Rederiets eget inspeksjonsprogram	74
	Inspeksjon av nedre stag ble nektet av Phillips	76
	Samtalen med teknisk sjef	77

	Press fra Phillips	79
	Hvem nektet inspeksjonen?	80
	Stoppet saken med Phillips nektelse?	82
	Hva gjorde plattformsjef Torstein Sød?	84
	Vitnet Georg Egenberg	85
	Plattformsjefens kones vitneprov	90
	Plattformsjefens livsforsikring	92
	Rederiets forsikringer	94
	Vitner på plattformsjefens uro	94
	Hva skjedde, og hvem visste?	94
	Burde plattformsjef Torstein Sød ha demonstrert?	96
Kapitel 8.	Den offisielle historien blir til	
	All myndighet samlet i ett hus	98
	Offentligheten ute, interesserte inne	99
	Mangler ved arbeidsformen	101
	En nerve ble truffet	104
	Hva har Stavanger Drilling og Phillips skjult?	105
	Den offisielle historien	112
Kapitel 9.	Piso trår til	
	Historien er skrevet - leve historien	113
	Avhør av teknisk sjef	114
	Dykkerloggene kan kontrolleres	119
	Pressens bidrag	123
Kapitel 10.	Eksplosjonsteori, snuing og andre meningsløsheter	
	Reaksjoner og overreaksjoner	124
	Det første snuforsøket	125
	Skal omkomne finnes for enhver pris?	129
	Verdien av snuingen for beviset	132
	Ombygging av rigger - nye regler	135
Kapitel 11.	Barget som fødte en mus	
	Politietterforskning og forelegg	138
	Manglende hjelpefartøysdekning	140

	Grunnlaget for krav til sikkerhets- opplæring	141
	Bøtelegging av operatør og kontraktorselskaper	144
Kapitel 12.	Begrensningssøksmålet i Stavanger	
	Svakheter ved norsk erstatningsrett	149
	Hvor er romsligheten?	150
	Memorandum - og ansvarsfraskrivelse	153
	Begrensningssøksmålet ved Stavanger byrett	155
	Hva ville en dom ha gått ut på?	158
Kapitel 13.	Saker i USA, Frankrike og England	
	Mangeårig arbeid for jurister	161
	Søksmålet i USA	162
	Søksmålet i Paris	166
	Sak i England	169
	Voldgiftsak mellom Phillips og Stavanger Drilling?	169
Kapitel 14.	Det moderne samfunns botsøvelser	
	Kritiske kommentarer til kommisjonssystemet	172
	De pårørnes interesse	173
	Hensynet til oppklaringen	175
	Hvem tjener dagens system?	177
	Kommisjoner som dømmende utvalg	179
	Et bidrag til opplysning - ikke dommen	182
	Særlig om straffedommer avsagt av kommisjoner	183
	Sakkyndige utredninger	185
	Erfaring med kommisjoner etter dagens system	186
	Oppsummering	188
Kapitel 15.	Er "Alexander L. Kielland"-saken slutt? Nye sider bør vurderes	189

FORORD

Jeg har gjennom flere år arbeidet med "Alexander L. Kielland"-ulykken, i forskjellige relasjoner.

Det begynte med den første straffesak som sprang ut av ulykken, for påstått overtredelse av arbeidsmiljølovens krav til opplæring for ansatte offshore. Saken gikk til Høyesterett, og har vært prinsipielt viktig for tolkningen av arbeidsmiljøloven.

Jeg har gitt en viss assistanse til et selskap i samme gruppe som min klient i straffesaken i forbindelse med det store erstatningsoppgjøret som pågår i Paris. Jeg har ingen aktuelle oppdrag fra noen selskap i søksmålet i Paris.

Mest arbeid i saken har jeg nedlagt i forbindelse med det såkalte begrensningssøksmålet i Stavanger byrett, der jeg har representert 17 parter. Denne sak ble avsluttet for meg med forlik inngått 28. november 1986.

Gjennom disse saker har jeg måttet sette meg inn i flere sider av saken enn de som er kjent for offentligheten.

I denne boken prøver jeg å summere opp endel opplysninger som jeg tror kan være av samtidshistorisk verdi. Jeg har også gitt uttrykk for personlige synspunkter i flere forbindelser, også forbindelser som går videre enn til selve "Alexander L. Kielland"-saken.

* * *

Jeg er klart av den oppfatning at de sider av "Alexander L. Kielland"-saken som er kommet opp i forbindelse med begrensingssøksmålet for Stavanger byrett må etterforskes.

Vesentlige sider av ulykken har aldri vært skikkelig undersøkt av norske myndigheter.

* * *

Jeg vil nevne at jeg i tiden 1974 til 1979 ansatt i Phillips Petroleum Company Norway.

Boken inneholder ikke opplysninger som er blitt meg betrodd i mitt arbeid for Phillips Petroleum Company Norway.

Randaberg, 18. april 1987

Pål Mitsem

KAPITEL 1

ULYKKEN SOM IKKE KUNNE SKJE

Den alvorligste ulykke i Norge i fredstid skjedde tidlig på kvelden torsdag 27. mars 1980 på Ekofisk-feltet i Nordsjøen.

Boligplattformen "Alexander L. Kielland" veltet rundt med 212 mann ombord. Bare 89 mann overlevet ulykken. 123 mann omkom.

Ulykken førte med seg vesentlige endringer i regler og forskrifter om bl.a. flytende boligplattformer.

Et betydelig arbeide ble også gjort for å etterforske årsakene til ulykken. Resultatene som kom ut av dette står ikke på noen måte i forhold til den innsats som man forutsatte ble gjort, og som tildels også ble gjort.

Da jeg selv ble involvert i ulykken frem år etter den var inntruffet, kunne jeg registrere at sentrale vitner aldri var blitt avhørt. Vitner som var avhørt, var ikke blitt spurt om vesentlige sider av ulykkesforløpet.

Eksplosjonsteorien

I den siste tiden har interessen blitt vendt mot den såkalte eksplosjonsteorien. Tanken om at noen skulle ønske å sprengte plattformen i stykker, eventuelt for å dekke over andre forhold, er så spesiell at man bør ha vesentlige bevis for i det hele tatt å fremsette den. Det var likevel uklokt at ikke "Alexander L. Kielland"-kommisjonen straks gransket de spredte indikasjoner som forelå for å få fastslått på en måte som ikke kunne gjendrives at indikasjonene også kunne ha annen årsak.

Det fremgår av "Alexander L. Kielland"-rapporten at eksplosjonsteorien, ikke var gransket av kommisjonen. Etter at "Alexander L. Kielland"-rapporten var fremlagt, har kommisjonens formann vist en enestående mangel på vilje til å ville granske noen annen side ved ulykken enn de som allerede var gransket. Denne holdningen ble så manifest at det falt i Riksadvokatens lodd å starte granskning for en gang for alle å kunne gjendrive eksplosjonsteorien.

Inspeksjonen som ble nektet

"Alexander L. Kielland"-ulykken skulle aldri ha skjedd.

Det er vanskelig å si hvordan man kunne ha unngått den svakhet i innsveisingen av hydrofonholderrøret som uten tvil utløste ulykken.

Nyere undersøkelser indikerer at svakheten oppsto under transport av staget fra det sted det ble laget, i Syd-Frankrike, til sammenstillingsstedet, i Nord-Frankrike.

Det som imidlertid er klart etter de undersøkelser som foreligger og det materiale jeg med dette er i stand til å legge frem, er at ulykken ikke burde ha skjedd, selv med den svakhet som forelå.

Generelt er det grunnlag for å kritisere inspeksjonspraksis for plattformen. Særlig er Det norske Veritas meget å bebreide. I forbindelse med ulykken gjorde Det norske Veritas adskillig for å minimalisere effekten av vanlige inspeksjoner. Kommisjonens rapport kunne vanskelig ha blitt mer forståelsesfull overfor Det norske Veritas enn den ble.

Ved vanlig og faglig forsvarlig inspeksjonspraksis, ville sprekken som forårsaket ulykken høyst sannsynlig ha blitt oppdaget, og ulykken kunne vært unngått.

Men - dette er bare endel av saken.

Jeg har gjennom mine undersøkelser kunnet bringe på det rene at **Phillips Petroleum Company Norway nektet rederiet å gjennomføre inspeksjon av bl.a. det stag som brast i august 1979, litt over ett halvt år før ulykken.** Phillips Petroleum Company Norway nektet rederiet å gjennomføre det inspeksjonsprogram som rederiet hadde lagt opp, og som også forutsatte en inspeksjon kort tid før ulykken.

Det er utrolig at hverken "Alexander L. Kielland"-kommisjonen, politiet eller sjøfartsmyndighetene har kommet over dette gjennom sin granskning. Det kan virke som man ikke har vært interessert i hvorvidt inspeksjonspraksis kunne ha hindret ulykken.

Dykkerundersøkelsen

Etter en vanlig kritisk vurdering av de bevisligheter som foreligger, sett i lys av hva som har sannsynligheten for seg, kan man videre trekke følgende konklusjon:

"Alexander L. Kielland"-plattformen ble undersøkt med dykker en gang i løpet av det siste halve året før ulykken. Det har sannsynligheten for seg, sett i lys av de utsagn og sannsynligheter som foreligger, at den sprekk som utløste katastrofen ble oppdaget.

På dette punkt har etterforskningen fra kommisjonen og politiets side vært skandaløst dårlig - d.v.s. man har ikke etterforsket dette i det hele tatt. Jeg regner ikke en telefonsamtale til en underordnet ansatt i et mistenkt selskap som etterforskning.

Jeg håper at denne bok vil utvirke at et initiativ blir tatt til å foreta skikkelig etterforskning av dette, med gjennomgang av dykkerloggbøker, regnskaper, osv.

Når dette ikke er gjort, skyldes det den særegne holdning som har blitt inntatt av "Alexander L. Kielland"-kommisjonens formann, og som har inspirert politi og påtalemyndighet.

Nye opplysninger har ikke blitt vurdert etter sitt egenverd som ting som kan bidra til sakens opplysning.

Nye opplysninger har blitt sett på som et angrep på det arbeidet som allerede var nedlagt av kommisjonen og politiet. Energien er blitt benyttet til å tilbakevise at noe som har betydning for opplysningen av årsakssammenhengen utover kommisjonens rapport kan komme frem. Intet argument er for dårlig til å benyttes til å undergrave tilliten til det nye som er kommet frem. Statsadvokaten argumenterer endog med innholdet i loggbøker han aldri har funnet.

Den ensidig negative holdning har blitt mesterlig utnyttet av de parter som kunne bli utsatt for berettiget kritikk, i den grad at det virker som påtalemyndigheten har gått de mistenktes ærende.

Personer jeg har snakket med har blitt utsatt for press, og tilfelle av ren "cover up" i beste Watergate-stil har også forekommet.

Skandaløst dårlig etterforskning

Uansett hvordan man stiller seg til den etterforskning som fant sted umiddelbart etter ulykken, kan man ikke akseptere det resultat som idag foreligger som tilfredsstillende og forsvarlig etterforskning.

Vesentlige feilgrep ble gjort tidlig i etterforskningen. Blant annet gjorde man ikke det som var naturlig for å sikre materiale hos

Det er en skandale at viktige sider av vår viktige industriulykke, og ulykke i fredstid i det hele, ikke har blitt etterforsket, selv etter innstendige oppfordringer om dette, og selv etter at nye bevis av vesentlig betydning er blitt fremlagt.

Det er imidlertid ikke for sent å gjennomføre de mest avgjørende undersøkelser.

KAPITEL 2

HAVET GIR - OG HAVET TAR

Noen blikk bakover - og fremover

"Intet er så rommelig som havet, intet så tålmodig. På sin brede rygg bærer det lik en godslig elefant de små puslinger som bebor jorden; og i sitt store kjølige dyp eier det plass for all verdens jammer. Det er ikke sant at havet er troløst; for det har aldri lovet noe: Uten krav, uten forpliktelse, fritt, rent og uforfalsket banker det store hjerte - det siste sunne i den syke verden."

Da Alexander L. Kielland skrev disse linjer i Garman & Worse i 1880 var det intet som var fjernere enn at det hav han skriver om skulle oppsluke en oljeplattform som bar hans navn hundre år etter.

Alexander L. Kielland hadde tatt juridisk embetseksamen og slått seg ned i småbyen Stavanger. Hans familiebakgrunn utpekte ham til å spille en fremtredende rolle i borgerskapets lille klikk, noe som ble forsterket gjennom hans kjøp av Malde teglverk.

Da han skrev linjene kunne ingen forutsi at han som forfatter skulle bli så kjent og fremtredende at hans navn ville bli ettertraktet - endog som navn på en flytende oljeboringsplattform. Hans forfatteråre hadde akkurat sprunget ut, med Noveletter året før, og dessuten - olje - hvem kunne tro at man ville finne olje i Norge - og til havs.

Riktignok hadde Erich Pontoppidan i "Det første Forsøg paa Norges Naturlige Historie" i 1732 skrevet:

"Det er venteligt at i Havet, ligesom paa Jorden, utgyde sig her og der nogle rindende olie-Bekke eller Strømme av Petroleo, Naphtha, Svovel, Steen-Kul-Fedme og andre bitumineuse og olieaktige Safter".

Hadde han observert karakteristiske brun-blå oljeringer på havet en usedvanlig stille dag, eller kanskje gass som boblet opp? Det siste kunne være av annen årsak enn olje- og gassforekomster i undergrunnen. Det kunne være forråtningsrester, for den saks

skyld fra skoger som i tiden mens isbreen trakk seg vekk fra vårt land dekket deler av Nordsjøen. Man har funnet rester av disse på bunnet av Nordsjøen under leting etter olje. Man har funnet rester av boplasser og mennesker også.

Puslingene på Ekofisk

På sin brede rygg bar havet mange puslinger i mars 1980 - da den ulykke boken handler om fant sted.

Utbyggingen av det kjempemessige Ekofisk-feltet i den norske del av Nordsjøen nærmet seg fullføring - et enormt prosjekt som i løpet av 10 år hadde skapt et 20-tall større, bemannede plattformer i det ytterste sydvestre hjørne av Nordsjøen; som trengt opp mot kontinentalsoklene til England, Danmark og Tyskland. Og enda var det bare de faste plattformer, som hviler på ben pelet fast med betongklokker langt ned i undergrunnen.

Et enormt industriprosjekt, som kan måle seg med de største og mest avanserte prosjekter som noen gang er realisert i verdensmålestokk. I norsk sammenheng har ikke prosjektet hatt sin like, hverken før eller senere.

Opptil 25.000 mennesker arbeidet med realiseringen av prosjektet ved byggeplasser over hele verden, og utgiftene nådde opp i slike milliardbeløp at de for folk flest mister mening. Avhengig av hva man tar med og hvilket år prisene relateres til kan omkostningene anslås til 150 milliarder kroner.

Det var perioder da offshoreindustriens arbeidshester, som kranlektre og rørleggingsfartøyer kunne deles i to grupper, de som arbeidet på Ekofisk, og de som arbeidet andre steder. Den første gruppen var til tider størst.

Det var et prosjekt som tente alle som kom i dets nærhet; som bergtok eksperter på en rekke felter med dets kolossale dimensjoner og de krav den stilte til internasjonalt samarbeid og teknologisk og faglig utvikling.

Phillips - hvem er det?

Operatøren for utbyggingen var Phillips Petroleum Company. Phillips - hvem var de? Hadde de noe med det nederlandske

elektriske firma å gjøre, tro? På denne tiden fikk datterselskapet til Philips Gloedenlampen BV meget av posten som skulle til Phillips Petroleum Company. Nu er det helst omvendt.

For hvem kjente Phillips Petroleum Company før oljeutvinningen kom i gang i Norge?

Sommeren 1964 var journalist Ole S. Gilbo i "Aftenposten" (senere direktør i Storebrand-Norden) og en sommervikar fra "Norges Handels- og Sjøfartstidende" ved navn Pål Mitsem invitert til Stavanger og London for å skrive om oljeletingen, og om Phillips.

Den geofysiske leting var da kommet i gang. Den skjedde ved avfiring av kruttladninger fra fiskefartøyer og innsamling av resultater fra modifiserte trålfartøyer, med fortolkning av resultatene i London.

I London ble vi ble innkvartert på Hotel Burberry, et luksushotell i London og fikk en Princess limousin med sjåfør til disposisjon for sightseeing, med beskjed om å bli så lenge vi ønsket. Vi - i alle fall jeg - var ikke vant til slikt.

Og vi laget pliktskyldigst våre artikler, artikler som langt på vei introduserte Phillips Petroleum Company for den norske almenhet.

For myndighetene var selskapet alt kjent. Representanter for selskapet, med Ward Dunn i spissen, hadde høsten 1962 oppsøkt industriminister Trygve Lie med spørsmål om konsesjon for hele den norske kontinentalsokkel - den første indikasjon på at det kunne være olje på norsk kontinentalsokkel.

Var reaksjonen i norsk statsforvaltning på henvendelsen fra Phillips Petroleum Company preget av usikkerhet, ja nesten vantro, ble saken tatt hånd om med visjonær fasthet av ekspedisjonssjef Jens Evensen i Utenriksdepartementets rettsavdeling, og hans medarbeider, Terje Løddesøl, nu administrerende direktør i Den norske Creditbank. Alt i juni 1963 vedtok Stortinget loven om utforskning og utnyttelse av undersjøiske naturforekomster, etter forslag fra Utenriksdepartementet.

Det har visstnok ikke ellers falt i en utenriksministers lodd å foredra for kongen et forslag til lov, noe som regelmessig faller på andre departementer. Jens Evensen og Terje Løddesøl forsto at

saken var for viktig til at man kunne risikere den utsettelse vanlige saksbehandlingsregler ville medføre. Dette ville de ikke overlate til andre. De skrev i løpet av noen dager proposisjon til det som ble den korteste og viktigste lov i Norge - inntil den ble avløst av petroleumsloven av 1985.

Den siste lov ble til i pakt med vanlige tradisjoner, og det forberedende arbeid tok da også over 10 år!

Ekofisk blir funnet

Da de første produksjonstillatelser ble utstedt i 1965 var da også Phillips Petroleum Company med. Selskapet fikk flere lisenser, deriblant produksjonstillatelse nr. 018 - selve eventyrlisensen på norsk sokkel.

To år etter fant Phillips Petroleum Company gass- og kondensatfeltet Cod. Men, det var ikke kommersielt, det ville ikke lønne seg å bygge det ut alene.

Høsten 1969 stopper aktiviteten på norsk sokkel nesten helt opp. 4 sesonger med relativt intens leteboring har ikke frembrakt drivverdige funn. Hadde han kanskje rett, sjefsgeologen i British Petroleum som hadde lovet å drikke den olje som måtte bli funnet på norsk kontinentalsokkel.

I Oslo satt Ed Jobin i den norske avdeling av Phillips Petroleum Company og forsøkte å bli kvitt boreriggen "Ocean Viking", som Phillips-gruppen hadde leiet. Ingen andre operatører i Nordsjøen var interessert i å leie riggen. Man fant ut at det var bedre å bore et hull enn å legge riggen i opplag. Men, hvor skulle man bore.

De mest interessante strukturene - forhøyninger på de grafiske kart som var frembrakt ved det seismiske arbeide - var alt undersøkt. Strukturen som hadde fått navnet Ekofisk ble tilslutt valgt. Ikke fordi den var interessant etter de retningslinjer som geologene gikk etter, men fordi den var så anderledes enn de andre.

Og anderledes var den - selve eventyrstrukturen på norsk kontinentalsokkel. Boringen måtte avbrytes på grunn av tekniske problemer før man nådde ned til de oljeførende lag. Et nytt hull ble satt umiddelbart til side for det første, og like før jul

1969 nådde borkronen ned til det sorte gull. Dag etter dag trengte boret ned i en formasjon hvis tykkelse og karakter overtraff alle forventninger, og som medførte daglig lykkerus blant de få som var klar over det som var i ferd med å skje.

Ekofisk - et navn trukket ut av luften at en finsk sjefsgeolog i Phillips, Sikkele, som kunne nok norsk til å vite at det heter "fisk" og ikke "fish", men som ikke visste at "ekko" skulle staves med to k-er. De større ujevnheter som ble registrert under den seismiske kartlegging i 1964-65 ble alle gitt fiskenavn. I ett område begynte alle navn på A, i et annet på B, deretter C, osv. Cod ble navngitt på denne måte.

I E-området ble en struktur kalt Eel, men så var det ikke så mange fiskenavn igjen på E (elvenisøye høres ikke særlig bra ut). Og så grep man bare noen navn ut av luften - hvem kunne vite hvilken betydning Ekofisk og Eldfisk skulle få, og hvilken ulykke Edda skulle føre med seg.

Lykkefeltet - og ulykkesfeltet

Ekofisk ble lykkefeltet for deltagerne. Det la noe av grunnlaget for det siste 10-års ekspansjon i Norsk Hydro A/S. Det trakk det kjempemessige belgiske selskap Petrofina vekk fra en økonomisk avgrunn. Det har til tider stått for 1/3 del av energiproduksjonen i det kjempemessige Phillips Petroleum Company, selv idag verdens 35. største selskap, med en årsomsetning på nesten 150 milliarder kroner og 25.000 ansatte over hele verden.

Og, Ekofisk har betydd enormt for Norge.

Et lykkefelt.

Men også et ulykkesfelt. Man har følelsen av at nesten alle ulykker som man kan forestille seg har skjedd på Ekofisk.

4 mann omkom da et Sikorsky S-61 helikopter måtte nødlande i 1974 - den første helikopterulykken.

3 mann omkom under evakuering av Ekofisk Alfa-plattformen i 1975. Rust ved vannlinjen hadde tæret igjennom et stigerør fylt av olje og gass under trykk, og gnister antente den sky av eksplosivt materiale som innhyllet plattformen i et flammebål, til røret var

tomt.

De største materielle skader ble forårsaket av de kraftige vannstråler som ble rettet mot en brann som alt var slukket fordi det ikke var mer olje og gass i stigerøret.

Under evakueringen var en redningskapsel med 7 mann ombord løsnet fra læringswiren i høyde med plattformen, og styrtet i havet, med det resultat at 3 mann omkom.

22. april 1977 inntraff den ukontrollerte utblåsing fra et produksjonshull på Bravo-plattformen. En ulykke som fanget verdens oppmerksomhet gjennom den uke utblåsing pågikk, til den ble stanset av Boots Hansen, som gjorde jobben, og Red Adair, som fikk meget av æren. Avgangshallen på Sola flystasjon ble gjennom hektiske dager verdens midtpunkt, med pressekonferanser om en utblåsing som mirakuløst nok ikke ble antent. Hell i uhellet.

Disse uhell blir imidlertid små mot den som inntraff 27. mars 1980 - den verste ulykken av dem alle. "Alexander L. Kielland"-ulykken. 123 mann omkom da boreplattformen "Alexander L. Kielland", som fungerte som hotellplattform, gikk rundt. Den største ulykke oljeindustrien noen gang har kjent. Men ikke enestående. Boreriggen "Ocean Ranger" sank utenfor Newfoundland 15. februar 1982, og 84 mann omkom. Boreskipet "Glomar Java Sea" gikk ned under et voldsomt uvær syd for øya Hainan utenfor Kina 23. oktober 1983, og 81 mann omkom.

"Alexander L. Kielland"-ulykken er vårt klart mest alvorlige industriulykke. Gruveulykken i Kings Bay i 1963 førte til at 21 arbeidere mistet livet. Ja, "Alexander L. Kielland"-ulykken er den største ulykken i Norge i det hele tatt. Flodbølgen i Tafjord i 1934 kostet 41 mennesker livet. "Alexander L. Kielland"-ulykken kostet altså 3 ganger flere livet, eller dobbelt så mange som Kings Bay og Tafjord tilsammen.

Slike sammenligninger blir meningsløse. En ufattelig tragedie.

I sitt store kjølige dyp eier det plass

Har nornene, Urd, Verdande og Skuld; skjebnegudinnene i norrøn mytologi, kappes om å overgå hverandre når skjebnetrådene til Ekofisk ble spunnet?

Man kunne være fristet til å tro det. For nu synker hele Ekofisk-feltet i havet. Feltet som har brakt så store verdier, og så megen ulykke, er i ferd med å synke i havets kjølige dyp.

Si ikke at havet er troløst. Det har aldri lovet noe.

Skjønt - er det helt uventet at Ekofisk synker. At jordskorpen synker ved uttapping av oljefelt under høyt trykk, særlig oppsprukne oljefelt, er nokså vanlig. Den engelske sjefsgeolog Peter Wood i det franske selskap Total fortalte i 1970 meg og andre som brød seg om å lytte at det samme kom til å skje med Ekofisk når trykket i reservoaret ble redusert gjennom produksjonen.

Var geologene i de andre selskapene uenige? Eller var det så langt frem før sammensynkningen ville representere noe problem, og så mange fete år imellom, at man bevisst lot være å ta hensyn til dette ved planleggingen? Var man usikker på den holdning det sosialistiske land Norge ville vise overfor oljeindustrien?

Ekofisk skal reddes. Sommeren 1987 skal samtlige plattformer på selve Ekofisk-feltet jekkes opp og gjøres 6 meter høyere med innsetting av "stylter".

Situasjonen vil bli reddet for noen år. Men Ekofisk kan aldri bli hva det en gang har vært. Det er ikke lenger noen eventyr-glorie rundt feltet. Fra nu av er det bare hardt arbeid for å redde synkende fortjenestemarginer i en tid med hurtig avtagende produksjon og svekkede olje- og gasspriser. Det gjelder å tyne det ytterste ut av et felt som nådde toppproduksjonen i 1979.

Siste kapitel er i ferd med å bli skrevet. Og, siste kapitel i Ekofisk-historien ser ut til å bli siste kapitel i historien om Phillips Petroleum Company i Norge også. Selskapet som kunne blitt selve hovedpartneren for norsk oljeindustri og norsk oljeutvikling. Selskapet som uten egentlig å tape noe, og med fullt skattefradrag, kunne ha pløyet deler av sitt enorme overskudd inn i nye prosjekter på norsk sokkel og i norsk næringsliv forøvrig.

Aldri har et selskap fått slike muligheter som Phillips Petroleum Company på Ekofisk. Aldri har et selskap latt slike muligheter gå fra seg som Phillips Petroleum Company.

Selskapet som vant hovedgevinsten i første trekningsrunde. Selskapet som ikke klare å se hva som skulle til for å delta i senere trekninger, på tross av at intet annet selskap hadde et så godt finansielt, skattemessig og teknologisk utgangspunkt.

Det er ikke lett å få et realistisk verdensbilde fra den lille prairiebyen Bartlesville i Oklahoma, så langt unna alt annet at det ble brukt som deportasjonsområde for indianere. Mens andre oljeselskap flyttet sine hovedkvarterer til Houston, Chicago, Los Angeles og New York valgte Phillips Petroleum Company å bli værende i Bartlesville, der selskap og samfunn er ett. Det er ikke lett å få perspektiv over tingene med en slik utkikks plass.

Man blir avhengig av sine utkikksposter, sitt eget valg av disse og sin egen evne til å følge de anvisninger som blir gitt.

Phillips Petroleum Company i Norge later til å synke i det store kjølige dyp sammen med det oljefelt som for alltid vil være knyttet til selskapets navn.

KAPITEL 3**FRANSKMANNEN SLÅR SITT SISTE SLAG**

"Alexander L. Kielland" går rundt!

På "Alexander L. Kielland" går livet som vanlig torsdag 27. mars 1986. Plattformen er bygget som en boreplattform, og boreriggen står fortsatt på dekket. Men "Alexander L. Kielland" har aldri boret et hull, og skal heller aldri komme til å gjøre det. I det dårlige marked da riggen var bygget gikk riggen rett inn i tjeneste som hotellplattform - flotel - på Ekofisk. Stadig flere boligcontainere ble plassert på dekk, til de raget opp i 4 etasjer.

212 personer bor på riggen, som har køyeplass til 365.

"Alexander L. Kielland" har i flere år flakket hvileløst om på Ekofisk. Plattformen har vært slept fra den ene platformen til den andre. Den 1. august 1979 ble riggen slept fra Albuskjell Foxtrot-plattformen til Edda-plattformen. Her ble den først plassert ved den såkalte "flare bridge" - broen til gass-avbrenningstårnet, men er senere flyttet til selve Edda-plattformen.

Edda - det minste og minst lønnsomme felt i Ekofisk-utviklingen. Ett av de siste felt til å bli besluttet utbygget, og et av de aller første til å stanse produksjonen for godt. Men, med de oljepriser man hadde tidlig på 80-tallet, et felt som likevel tjente inn sin investering i løpet av ganske få år.

De fleste av de som bor på "Alexander L. Kielland" arbeider med ferdiggjøringen av Edda-plattformen. Boringen kom igang tidlig i 1979, og produksjonen tok til 11. desember 1979, men fortsatt er det mange ting som må gjøres før den kombinerte produksjons-, borings- og boligplattformen på Edda-feltet kan anses ferdig.

De som ikke arbeider på Edda-feltet har sin arbeidsplass på en av de andre plattformene på Ekofisk. De blir hentet hver morgen av helikopter og fløyet tilbake hver kveld. Noen bor kanskje natten over på "Alexander L. Kielland" underveis til sitt endelige bestemmelsessted. De skal ikke begynne sitt arbeide før om

morgenen likevel, og de kan shuttle dit med morgen-shuttelen, som det heter offshore.

For de som arbeider på Edda er rutinene greie. Hvis ikke været er skikkelig overhendig, blir gangbroen til Edda satt ned om morgenen og folkene går spaserer over til sin arbeidsplass. Arbeidet tar til kl. 06.00, da man inntar en frokost som er fullt på høyde med en middels norsk middag.

Når folkene er kommet over på Edda, har de ikke noe å gjøre på "Alexander L. Kielland" før lunch serveres, kl. 12.00. Hvis været er dårlig blir riggen halt unna den faste plattformen frem til kl. 12.00. Da haler "Alexander L. Kielland" seg inn på ankerwirene igjen for å komme nær nok til å sette ned gangbroen på den faste plattform. Hvis været ikke tillater dette må folkene spise lunch på Edda. Det er ikke noen stor ulykke, og plattformsjefen - som kapteinen på en borerigg eller annen flytende plattform heter - får klar beskjed fra Edda om at han er "the boss" og ikke må ta noen unødige sjanser.

Arbeidet er ferdig kl. 17.30. Da er det tid for dagens hovedmåltid. Da må riggen hales inn til Edda igjen. Nu er det mer som står på spill. Man har ikke plass på Edda til å huse et hundretalls gjestearbeidere over natten. Helikopterkapasiteten er begrenset, og man vil ikke frakte folk med helikopter fra Edda til "Alexander L. Kielland" hvis det kan unngås. Folkene blir utålmodige av venting på helikopter - det er fritiden det går ut over. Kostbart er det også, for arbeiderne skal jo ha lønn for ventetiden. Med alle påslag og tillegg havner regningen tilsist hos operatørselskapet. Plattformsjefene har klar instruks fra rederiet om å gjøre det operatørselskapet ber om. Hvis De ikke "finner seg til rette" med "samarbeidet" med operatørselskapet, er det ut av rederiet.

Det er ikke lenger noen som sier at plattformsjefen er "the boss". Nu er det bare spørsmål om hvorfor i helvete riggen ikke haler inntil og setter ned gangbroen. Vil han gå "off hire" - vil han at operatørselskapet skal slutte å betale leie?

Plattformsjefen svetter og gir ordre til å hale så forsiktig inn på wirene mot plattformen, mens man holder igjen på de andre wirene. Med hjertet i halsen gir plattformsjefen ordre om å låre gangbroen ned på den faste plattformen. Et hundretalls mann som har ventet på dette hopper inn på enden av gangbroen som beveger seg frem og tilbake og bykser over gangbroen i sprang og kav der

de må kompensere for gangbroens bevegelser.

Når alle er over heises gangbroen igjen. Plattformsjefen gir ordre om full kraft på wirene bakover, og den 12.000 tonn tunge plattformen glir sakte vekk fra Edda-plattformen. Plattformsjefen sukker lettet - det gikk bra denne gangen også.

Når været var bra ble "Alexander L. Kielland" liggende i posisjon ved Edda-plattformen, med gangbroen plassert som en permanent forbindelse.

Det tryggeste sted å være ...

"Alexander L. Kielland"-plattformen var av Pentagone-typen, fra det greske pentagon - femkant. Det var en assymetrisk plattform, med 5 ben, konstruert av det franske selskapet Forex-Neptune S.A.

Jeg husker godt hvilket renomme plattformene av Pentagone-typen hadde blant de som jobbet offshore.

De som jobber offshore måtte lære seg å leve med utryggheten. Særlig er helikoptertransporten til og fra oljefeltet en belastning. Men også under opphold på plattformen har mange en nagende utrygghetsfølelse.

Faste plattformer - det høres så trygt ut. Stålplattformene ga imidlertid ikke noen spesiell trygghetsfølelse, i alle fall ikke i dårlig vær. De tunge dekkstrukturer kan vaie ganske godt på de tilsynelatende spinkle stylder som går 100 meter ned til havbunnen. Man merker at de kan gi etter for vind og sjø - det er de jo konstruert for. Brotsjøer kan slå opp i plattformens nedre deler og rumle ganske godt. Dønningenes sugende kraft kan gi jevne svingninger i plattformene.

Ikke sjelden kan man merke et skikkelig spark, når en supplybåt mister kraft på sidepropellen og dunket inn i riggen eller når styrmannen feilberegnet bølgene og ikke hadde kompensert sekundene i forveien med de rette kommandoer til motoren for å kompensere for bølgen som kommer.

Hvor sikker kunne man være på at de tilsynelatende spinkle ben som var den enorme vekt av dekket ville holde i alle situasjoner? Hva ville skje hvis noe kom drivende nedover mot plattformen; ville plattformbenene motstå den belastning som da kunne komme?

Den faste plattform kunne jo ikke, som en flytende skip eller plattform, gi etter for sjøens bevegelser, ennsi drive sammen med det som måtte komme rekende mot.

Det var mange som i sitt stille sinn - og tildels også åpenlyst - erkjente at de mye heller ville bo på en flytende rigg enn på en fast plattform. Ja, noen riktige sjøulker bekjente at de egentlig ikke hadde hatt det aller minste imot å være ombord på en av supplybåtene. De kunne hive kraftig på seg i sjøene, men, det var tross alt skikkelige båter, og ikke en slik åpenlys utfordring mot havets krefter som de såkalte faste plattformer. Skjønt, det var aldri snakk om å foreta noe valg, man bodde der man ble plassert.

Blant de flytende rigger hadde Pentagone-riggene et helt eget renommé. Ingen rigger beveget seg så avdempet og behagelig i sjøen som de. Ingen rigger kunne tåle så dårlig vær som de, uten at det gikk ut over vanlig komfort ombord.

Blant mange ble "Alexander L. Kielland" ansett for å være det tryggeste sted å være på hele Ekofisk. Det var ingen som følte seg urolig når de var på "Alexander L. Kielland". Vel kunne ikke komforten måle seg med den som var blitt vanlig på de faste plattformer. Men, det var akseptert som et trygt og godt sted å være til skiftet var over og man kunne reise hjem igjen.

Franskmannen slår igjen

Skjønt, på "Alexander L. Kielland" kunne man i dårlig vær legge merke til noe uforklarlig. I dårlig vær, med vind og sjø, kunne man høre et kraftig smell, som et kanonskudd, fulgt av en skjelving.

Spøkelset på Kielland, kaller Bjørn Nilsen det i boken "Gjenferd i Nordsjøen", J. W. Cappelens Forlag A/S, 1984. Det var noe veteranene på "Alexander L. Kielland" kjente til, men ikke snakket om. Når det ble snakket om det, var det helst i spøk: Det skulle være en franskmann som var sveiset inne under byggingen i Dunkerque. Siden gikk han igjen og slo med slegga si.

Bjørn Nilsen har snakket med vitner som hevder at de har forsøkt å lokalisere det spesielle smellet som man kunne høre i dårlig vær. De peker på at det er vanskelig å lokalisere en lyd som forplanter seg gjennom metall. Men, hevdes det, det virket som

smellet kom fra den siden D-benet lå på.

D-benet var leggen som ble revet av og som forårsaket havariet.

Et annet vitne forteller til Bjørn Nilsen at han våknet og tørnet ut en av de siste dagene på turen før ulykken fordi slagene fra "the Ghost on Kielland", som engelskmennene sa, var så høye at han var redd elektriske ledninger skulle rives over.

"Førstekapteinen" gikk rundt og lyttet

Plattformsjef Torstein Sød; kapteinen, som han ville hett på en båt; var ikke noen hvem som helst. Han hadde fulgt "Alexander L. Kielland" under byggingen i Dunkerque, og var den som hadde overtatt riggen på vegne av rederiet. Selv om han vekslet med andre plattformsjefer, var det klart for alle - med unntak av den norske undersøkelseskommissjonen og politiet - at plattformsjef Torstein Sød følte et spesielt ansvar for riggen. Han var "førstekapteinen".

Plattformsjef Torstein Sød var særlig ivrig med å gjennomføre inspeksjon av de forskjellige stagdeler. Når han var på vakt ble mannlokk skrudd av og stagene inspisert innvendig. Den franske undersøkelseskommissjonen, som ble oppnevnt av handelsretten i Paris, bemerker i sin rapport at hver gang man kunne konstatere i dokumenter ombord eller fra signatur og dato skrevet på malingen ved et mannlokk at en inspeksjon hadde funnet sted, var det plattformsjef Torstein Søds signatur man fant.

Dette var noe de andre plattformsjefene overlot til Torstein Sød.

Et vitne har fortalt meg at han mange ganger hadde observert plattformsjef Torstein Sød nattetider, mens han gikk rundt på "Alexander L. Kielland". Han snakket ikke med noen, og forklarte ikke hva han hadde fore. Men han gikk rolig rundt. Plutselig kunne han stanse opp og stå lenge og lytte. Bjørn Nilsen forteller det samme i "Gjenferd i Nordsjøen".

Langt utover natten kunne plattformsjef Torstein Sød gå rundt på denne måten, høyt og lavt på plattformen, tilsynelatende uten mål og mening. De andre var gått til ro; plattformen var helt stille, bortsett fra den uro som vær og vind skapte. Plattformsjef Torstein Sød gikk rundt i timesvis, og stanset og lyttet. Var det franskmannen han lyttet etter?

Hva annet kan det ha vært?

En dag som de andre - torsdag 27. mars 1980

Torsdag 27. mars 1980 så ut til å bli en ganske vanlig dag på "Alexander L. Kielland".

Det eneste spesielle måtte være at endel av det maritime mannskap på riggen ble skiftet ut denne dagen. Plattformsjef Torstein Sød kom ombord, og avløste en annen plattformsjef. De to plattformsjefer lukket seg inne på sitt kontor i 2 timer og førte en diskusjon som var så høyrøstet at den påkalte oppmerksomheten til andre ombord. Dette ble ansett som helt uvanlig.

- Bare vanlig diskusjon om forhold ombord, sier den andre plattformsjefen, som forøvrig først ble avhørt nesten en uke etter ulykken. - Det var nødvendig å diskutere endel detaljer på grunn av at riggen skulle gå inn på charter til Shell som borerigg.

Men var det nødvendig å holde andre ute og diskutere så høyrøstet?

Den avtroppende plattformsjef reiste til land med siste helikopter fra "Alexander L. Kielland" før ulykken. Siste helikopter før døden.

Et vitne fra mannskapet på "Alexander L. Kielland" har forklart til meg at plattformsjef Torstein Sød og at en mann fra Skipskontrollen hadde vært nede og inspisert D-leggen samme dag som ulykken fant sted, altså denne 27. mars 1980. Vitnet forklarer hvordan han selv og en annen navngitt person fra mannskapet, som omkom under ulykken, var med å tok vekk mannlokk for at plattformsjef Torstein Sød og mannen fra Skipskontrollen kunne komme ned i D-leggen.

Når mannlokket var skrudd på igjen ble det som vanlig skrevet på malingen ved siden av dato for inspeksjonen og initialene til plattformsjefen.

Det var en ingeniør fra Skipskontrollen på "Alexander L. Kielland" plattformen ulykkesdagen! Til meg har han sagt at han bare var på "Alexander L. Kielland" i transitt, og at han ikke

foretok noen inspeksjon ombord. Også han var passasjer på siste helikopter til land fra "Alexander L. Kielland".

Den siste forhaling

Om ettermiddagen 27. mars 1980 forverret været seg. Sikten var dårlig. Vindhastigheten var sterk kuling, 16-20 meter pr. sekund, og bølgehøyden 6-8 meter. Det sier i aller fall den norske "Alexander L. Kielland"-kommisjonen i sin rapport, på s. 12.

Ifølge Rapport om redningsaksjonen fra Hovedredningsssentralen i Sør-Norge, Stavanger, 1980, blåste det full storm, 30 meter pr. sekund, med orkan, 36 meter pr. sekund, i kastene, mens bølgehøyden var 8-10 meter.

"Alexander L. Kielland" måtte i alle fall hales unna Edda-plattformen for natten, og det var man ferdig med kl. 17.50.

Livet på "Alexander L. Kielland" fulgte sitt vanlige mønster de neste 30 minutter. I messa satt folk og spiste. I kinosalen kunne man høre åpningsmusikken fra en westernfilm. Flere var på sine rom og slappet av, kanskje på vei til filmen eller andre gjøremål før man tørnet inn for natten og neste arbeidsdag på Edda-plattformen eller på andre plattformer.

Plutselig, like før kl. 18.30, merker man på "Alexander L. Kielland" et kraftig slag i plattformen, etterfulgt av en slags skjelving. De fleste ombord reagerte ikke noe særlig. Det var den type bølgeslag de var vant til å høre og føle i dårlig vær. Umiddelbart etter det første slaget kom det imidlertid et nytt slag, igjen ledsaget av en risting i plattformen. Noen hørte også en lyd som om metall revnet.

Det første smellet og ristingen som fulgte var fra det såkalte D-6 staget. Dette var ett av flere stag som forbandt ett av de 5 plattformben, D-benet, eller D-leggen, som man kalte den, til plattformen. D-6 legget var ett horisonalt stag, helt nede på D-leggen, som forbant D-leggen til knutepunkt 6.

Det var altså dette D-6 staget som røk. De øvrige stag som forbant D-leggen til plattformen var ikke tilstrekkelige til å tåle den belastning de med dette ble utsatt for. De øvrige stag til D-leggen ble revet av og brutt i stykker av den veldige vekt

av plattformdekket og overbygningen, en vekt som de gjenværende stag til D-leggen ikke lenger kunne bære. D-leggen ble brutalt slitt løs fra resten av plattformen, og fløt unna.

Plattformdekket falt rett i vannet der plattformbenet ble borte. Dette ga en momentant en slagside på 30-40 grader i denne retningen. Vitner beskrev det som å stå i en heis i fritt fall.

Lyset gikk. Brannalarmen kom på en kort stund. Telegrafisten sendte ut nødsignaler - Mayday, Mayday, Kielland velter." Nødsituasjonen ble også observert fra Edda.

"Alexander L. Kielland" stabiliserte seg for en viss tid i en vinkel av 30-40 grader.

Dersom man på dette tidspunkt hadde sluppet vann inn i de øvrige plattformben gjennom de ventiler man hadde, ville plattformen ha lagt seg vannrett, riktignok med en svær dyptgående. Var det dette plattformsjef Torstein Sæd var på vei for å gjøre da han sist ble sett i live, i fullt firsprang mot kontrollrommet?

Skal man tro den norske "Alexander L. Kielland"-kommisjonen, ville det ikke gjort noen forskjell om han hadde nådd frem, idet strømmen, ifølge kommisjonen, var gått. Den franske ekspertkommisjon siterer et vitne fra Phillips Petroleum Company Norway som gir opplysninger som viser at det var strøm, noe den franske kommisjon sier den må ha tillit til siden dette er imot Phillips egen påstand (s. 58 i den franske kommisjonsrapport).

Dersom alle luker og åpninger som var forutsatt å skulle lukkes i storm hadde vært lukket, ville vanninnstrømningen, og derved rotasjonen fra den stabile slagside på 30-40 grader mot endelig snuing med pontongene i været ha gått så sakte at ulykkesforløpet ville ha vært et helt annet.

Det ville da vært bedre tid til å sette livbåter på vannet og til evakuering med hjelpefartøyet, som alltid skal ligge ved plattformen med tanke på en slik nødsituasjonen.

Men - en rekke dører, ventiler og andre rør var åpne og tillot ubegrenset vanninnstrømning. Og hjelpefartøyet, "Silver Pit", var altfor langt unna det sted den skulle være til å spille noen som helst rolle under redningsarbeidet.

En ankerwire til B-leggen forsinket snuingen. Den sto spent som

en fiolinstreng og holdt igjen riggen, som var i ferd med å katre.

Et vitne jeg har snakket med sto ytterst på B-leggen og gjorde seg klar til å gå i vannet for å svømme til Edda. Flere mann sto bak ham og skulle samme vei. Plutselig brast wiren. Han kjente bare lufttrykket. Han fikk snudd seg før han lot seg falle i vannet. Alle mann som sto bak ham var feid vekk av wiren.

Et helikopter ble tilkalt og svevet over "Alexander L. Kielland". Det hadde ikke noen redningsheis, og kunne intet utrette.

Det var 7 livbåter "Alexander L. Kielland". En av disse forsvant med D-leggen, og en annen ble ikke forsøkt låret fordi den lå ved siden av en annen livbåt som det var lettere å låre. 5 livbåter ble forsøkt låret. Utløsermekanismen virket ikke som den skulle på noen av disse 5 livbåter, men flere båter ble slått løs fra riggen av sjøens bevegelser eller løsnet på mer eller mindre forklarlige måter. Bare to livbåter kom løs med personer ombord, tildels personer som ble tatt opp fra sjøen. Tilsammen 59 ble reddet i disse 2 livbåter.

Ombord på "Alexander L. Kielland" var det også 12 kast overbord flåter og 8 lårbare flåter. Ingen av dem lot seg løsne, på tross av iherdige forsøk fra flere mannskapers side. Etpar flåter løsnet imidlertid da "Alexander L. Kielland" gikk rundt, og andre flåter ble kastet ut fra Edda-plattformen. 16 mann kom seg opp i disse og ble reddet.

7 mann klarte å svømme bort til Edda-plattformen og ble berget ombord i denne med personellkurv og kran.

7 mann ble tatt levende opp av sjøen av supplybåter i området.

Ingen personer ble reddet av hjelpefartøyet "Silver Pit", som først kom til ulykkesstedet 1 time etter ulykken.

Tilsammen 89 personer ble reddet.

123 mann mistet livet ved ulykken.

Katastrofen blir kjent

Mot slutten av Dagsrevyen 27. mars 1980 leser Kari Sørby plutselig opp en uklar melding:

"Vi har nettopp fått inn en melding om at hotellplattformen 'Alexander Kielland' på Edda-feltet i Norsjøen har kantret. Det var omlag 200 oljearbeidere ombord i plattformen. Ifølge Redningssentralen på Sola som nå organiserer redningsarbeidet skal flere av dem som var ombord være skadd.

Arsaken til ulykken er foreløpig ikke kjent.

Opplysningene som hittil er kommet fra Nordsjøen går ut på at produksjone av olje er stengt. Rørledningen er tømt for olje. Slepebåter, supplybåter og helikoptre er kommet frem til den kandrede plattformen for å være med på redningsarbeidet.

Ja, det er alt vi vet om ulykken på hotellplattformen Alexander Kielland på Edda-feltet i Nordsjøen."

Det som ikke kunne skje hadde skjedd.

KAPITEL 4

KONTRAHERING OG BYGGING

Rederi og myndigheter

A. Gowart-Olsen & Co.

Historien om boreplattformen "Alexander L. Kielland" begynner med rederiet A. Gowart-Olsen og Skibsaksjeselskapet Solvang. Skipsreder Alf Gowart-Olsen var en velansett og solid skipsreder i Stavanger, og var nederlandsk konsul. Han var en av de større aksjonærer og var også disponent for Skibsaksjeselskapet Solvang, som ble stiftet etter hans initiativ i 1936.

Som tradisjonen var i endel rederier, var båtene eiet av ett eller flere partrederier, aksjeselskap eller kommandittselskap. Alle båtene ble imidlertid administrert av Alf Gowart-Olsen i medhold av en disponentavtale. Disponentfirmaet het A. Gowart-Olsen & Co.

Alf Gowart-Olsen døde i 1972. Ansvarlige redere i disponentfirmaet var da hans eldste sønn, Gudmund Gowart-Olsen, og Sverre Bjørn-Nilsen. Skipsreder Sverre Bjørn-Nilsen bestyrte oljeengasjementene, mens Gudmund Gowart-Olsen tok seg av disponeringen av andre båter.

Detaljer fra historien til A. Gowart-Olsen & Co. og Stavanger Drilling er bare interessante i den grad de kan influere på vurderingen av det som ellers er anført i denne boken. Fra rederiets side har man bevisst søkt å så tvil om hederlige vitners troverdighet og motiver. Det er derfor ikke unaturlig at man letter litt på lokket til rederiets interne forhold.

I 1980 ble skipsreder Sverre Bjørn-Nilsen oppsagt som meddisponent i A. Gowart-Olsen & Co. Bakgrunnen var at skipsreder Sverre Bjørn-Nilsen i slutten av februar måned tok initiativ til dannelsen av Stavanger Drilling A/S, et selskap som skulle drive med kjøp og salg av varer og tjenester i forbindelse med offshoreindustrien.

Gowart-Olsen familien var ikke informert om dette og ble ikke med i det nye selskap. Familien hadde sterke synspunkter på at en

meddisponent i kompaniskapet tok et slikt eget initiativ med direkte tilknytning til den felles virksomhet. Forholdet mellom Gowart-Olsen familien og den del av det ansvarlige selskap som disponerte riggene var også blitt komplisert av andre grunner. Familien mistenkte at endel bestillinger til riggene, både under byggingen og under driften, ikke var foretatt etter vanlig anbudskonkurranse og hos de som kunne levere til de mest fordelaktige priser. Tildels ble varer og tjenester levert gjennom selskap kontrollert av fremtredende personer i rederiet.

I realiteten avspeilet nok det skisma som oppsto en faktisk situasjon som man ikke lenger kunne se bort fra, der Gowart-Olsen familien gradvis hadde glidd ut av, eller var satt på siden av, alt som hadde med boreriggene å gjøre. Disponentavtalen for riggene med A. Gowart-Olsen ble da også sagt opp, og ny disponentavtale ble inngått med Stavanger Drilling A/S. Dette hadde formodentlig skjedd i ethvert tilfelle, men enhver annen løsning fremsto som umulig da "Alexander L. Kielland"-ulykken inntraff.

Selv om Stavanger Drilling A/S overtok disponeringen av riggene, var A. Gowart-Olsen & Co. og selskaper disponert av dette, den viktigste interessent.

Det oppsto noen år etter at disponentavtalen for riggene var sagt opp en dyp splittelse i Gowart-Olsen familien, der Gudmund Gowart-Olsen og en søster sto på en kant, med moren, den yngre sønn, Carsten Gowart-Olsen og 3 andre søstre på den annen kant. Gudmund Gowart-Olsens forsiktige, og påstått passive, forretningsførsel skulle avløses av Carsten Gowart-Olsens aggressive forretningstalent. Det kunne ikke gå innen ett engere disponentselskap som A. Gowart-Olsen var - selv ikke det Stavangerske Klubselskap var stort nok til å begge ville være medlemmer samtidig.

Det endte med at Gudmund Gowart-Olsen ble oppsagt som disponent. Det ga støtet til et opprivende rettslig oppgjør, der Gudmund Gowart-Olsen vant i alle instanser i mehold av arbeidsmiljøloven. Under saken kom det frem detaljer om overføringer av penger til fiktive konti i utlandet; overføringer som Gudmund Gowart-Olsen reagerte skarpt på og prøve å få oppklart hva dreiet seg om.

Striden ble bilagt ved at Gudmund Gowart-Olsen trakk seg ut av A. Gowart-Olsen & Co. med oppgjør av sin farsarv. Under Carsten Gowart-Olsens ledelse har vesentlige deler av firmaets formue

senere blitt satset i supplybåter gjennom firmaene Brødrene Olsen A/S og Skibs A/S Activ. Det som er igjen av storrederiet Sigval Bergesen, Stavanger (ikke å forveksle med Sig. Bergesen d.y.) er engasjert i de samme supplybåter. To av de største av de få gjenværende rederier i sjøfartsbyen Stavanger har sin skjebne knyttet til disse supplybåter i et marked som gir all grunn til bekymring. Flere av selskapene bygget opp omkring supplybåtene har i den senere tid gått konkurs.

Skibsaksjeselskapet Solvang, som var hovedinteressent i "Alexander L. Kielland", ble forøvrig "slaktet" i 1983. Selskapet hadde bygget opp kontantverdier på 70 millioner kroner, som hovedinteressentene, Brødvig-gruppen i Farsund og Gowart-Olsen-gruppen i Stavanger, fant at de kunne disponere bedre enn gjennom sin deltagelse i Solvang. Gjennom en såkalt fisjon tok Brødvig-gruppen ut ca. 29 millioner kroner, mens Gowart-Olsen-gruppen tok ut ca. 33 millioner kroner - penger som ble investert i ovennevnte supply-båter. Skibsaksjeselskapet Solvang eksisterer fortsatt som et mindre investeringsselskap i Stavanger, basert på restene av selskapet etter ovennevnte fisjon.

Stavanger Drilling

Det var altså Stavanger Drilling - som her brukes som fellesbetegnelse for flere selskaper med litt forskjellige betegnelser, som sto for driften av "Alexander L. Kielland" og søsterriggen, "Henrik Ibsen".

Etter at "Alexander L. Kielland"-ulykken hadde skjedd, kom det som ledd i politietterforskningen frem påstander om at Stavanger Drilling A/S hadde bedratt Phillips Petroleum Company Norway for 18 millioner kroner i forsikringspremier i form av rabatter fra forsikringsselskapet som skulle være delt mellom reder og leier. Det var politiet som gjorde Phillips Petroleum Company Norway oppmerksom på dette, og spurte om man ønsket å anmelde forholdet. Forholdet ble aldri anmeldt.

Av "Rogalands Avis" for 12. april 1984 fremgår det:

" ... er dømt til 60 dagers fengsel og en bot på 25.000 kroner for skattesnyteri. Det er Stavanger byrett som har avsagt dommen mot direktøren som er best kjent for sin forbindelse med Alexander L. Kielland-saken. ... I nye avhør

innrømmet ... at dokumentene ikke var riktige. ... Retten kan ikke feste lit til ...s forklaring, og mener det dreier seg om penger han har skaffet på annen måte og kamouflert som lån for å oppnå skattemessige fordeler. Det er umulig å få brakt på det rene hvordan han har skaffet seg pengene, sier retten."

Stavanger Drilling er idag vesentlig et eiendoms- og investeringsselskap. Det siterte artikkel gjelder ikke dagens ledelse.

Kontraheringen av "Henrik Ibsen" og "Alexander L. Kielland"

Da norsk oljeindustri skjøt fart etter funnet av Ekofisk i 1969, var det flere tradisjonsrike rederier som vurderte mulighetene for kontrahering av borerigger.

Aker H-3 riggene ble utviklet av Aker og bygget på lisens over hele verden.

A. Gowart-Olsen & Co. festet seg ved de franske Pentagone-riggene. Denne riggtypen var konstruert av bl.a. det franske oljeforsknings-institutt l'Institute Français dy Petrole (IPF) i Fontainbleu utenfor Paris. IFP inngikk i 1963 en samarbeidsavtale om utviklingen med Neptune, et oljeletingsselskap i Schlumberger-gruppen som idag heter Forex Neptune S.A. Dette selskap fikk gjennom senere avtale rett til å selge lisensrettigheter, og leverte de grunnleggende konstruksjonstegninger til de 11 Pentagone-rigger som ble bygget mellom 1969 og 1977.

Byggekontrakt for to Pentagonerigger, P 88 og P 89, ble inngått 11. desember 1973 av A. Gowart-Olsen & Co. med Compagnie Française d'Entreprises Metalliques - CFEM for bygging i Dunkerque. Dette industriselskap hadde tidligere bygget to Pentagone-rigger i Le Havre, den første rigg av typen som ble levert i juni 1969 og Drill Master levert til A/S Norsedrill i november 1973.

Eierselskapene for de to plattformen ble etablert tidlig i 1974 i henhold til avtaler som alt var inngått. Stavanger Drilling I A/S & Co. ble etablert for å eie "Henrik Ibsen", ble levert i februar 1976, og Stavanger Drilling II A/S & Co. ble etablert for å eie "Alexander L. Kielland", levert i juni 1976.

Disponentavtale for begge rigger ble inngått med A. Gowart-Olsen & Co.

Begge selskaper er såkalte kommandittselskaper, med en fullt ansvarlig deltaker, komplementaren, og et visst antall deltakere med ansvar begrenset til det avtale maksimumsinnskudd, kommandittistene. Det fullt ansvarlige medlem - som er ansvarlig for all gjeld i kommandittselskapet med hele sin formue - var aksjeselskaper, henholdsvis Stavanger Drilling I A/S og Stavanger Drilling II A/S (ikke å forveksle med Stavanger Drilling A/S, som førte til splittelsen i A. Gowart-Olsen). I realiteten var derfor ansvaret begrenset - til aksjekapitalen - også for det fullt ansvarlige medlem. Aksjonærer i komplementarselskapet var kommandittistene, i samme forhold som de har skutt inn kommandittkapital.

Det sto 9 selskaper bak Stavanger Drilling II A/S & Co. da dette ble stiftet 4. april 1974, men bak disse sto undertiden andre. Ansvarskapitalen utgjorde forventet kostpris for "Alexander L. Kielland", 238 millioner kroner, og av dette skulle 100 millioner kroner betales inn kontant. Største interessent var Skibsaksjeselskapet Solvang, med 20 %, mens 4 andre rederier hadde 14 % hver: A/S Brødvig Tank, Klaveness-gruppen, A/S Mosvold Rederi og E.B. Aabys Rederi A/S. Videre deltok I/S Gold-Cust, A/S Olymp og Hans Jakob Gram.

Byggingen av "Alexander L. Kielland"

Seksjonene til "Alexander L. Kielland"-plattformen ble satt sammen ved CFEMs anlegg i Dunkerque. Dette var ikke noe verft i vanlig forstand, men et avskjermet basseng der de enkelte deler til plattformen kunne settes sammen av en kranlekter og sveises på plass, som et kjempemessig Mekano.

Seksjonene til "Alexander L. Kielland", som veiet fra 630 til 30 tonn, ble levert fra en rekke forskjellige mekaniske bedrifter i Frankrike og Tyskland, tildels fra CFEM-verksteder, tildels fra underleverandører.

Sammenstillingen begynte på den måten at en pontong - flyteelementet nederst på et ben - ble brakt på plass. Man sveiset på de nedre horisontale stag til 2 andre pontonger, og brakte disse pontonger i stilling. Deretter ble stagene til de

gjenværende 2 pontonger og disse satt på plass, og tilsist de gjenværende horisontale avstivere. Når alle pontongene og de horisontale forbindelsene mellom disse var kommet på plass, begynte man sammenstillingen av skråstagene opp til dekket, og tilslutt ble delene til dekket satt sammen.

Produksjonen av seksjoner startet opp i august 1974, og sammenbyggingen i Dunkerque startet i mai 1976.

Den 5. juni 1976 telegraferer plattformsjefen - kapteinen - Torstein Sæd, som hadde fulgt byggearbeidet på vegne av A. Gowart-Olsen & Co.:

"alexander l kielland lfoa delivery effected to owners on 5
july 1976 at 1200 norwegian time saed master"

"Alexander L. Kielland" var overlevert.

Sjøfartsdirektoratet og Det norske Veritas

Sentralt i prosessen med kontroll og godkjenning av "Alexander L. Kielland" sto Det norske Veritas. Det norske Veritas er en såkalt klassifikasjonsinstitusjon. Disse utviklet seg med forsikrings-selskapenes behov for inspeksjon av båter de skulle forsikre. Når en båt fikk "klasse" av en klassifikasjonsinstitusjon, betød det at forsikringsselskapet kunne gi forsikring for båten og lasten ombord.

Klassifikasjonsinstitusjonene utviklet seg før det var snakk om offentlig kontroll med skip, ennsi med noe annet. I Norge var Det norske Veritas en stor og mektig institusjon, og et instrument for en innflytelsesrike rederstand, da Sjøfartsdirektoratet ble opprettet i 1903.

Vår første sjøfartsdirektør var Magnus Andersen. Han var en stor nordmann. Han førte bl.a. en tro kopi av Gogstad-skipet over Atlanteren til verdensutstillingen i Chicago i 1893. Det var sjømannskap av stor klasse. Tre år før hadde han forøvrig startet "Norges Handels og Sjøfartstidende" (nu "Dagens Næringsliv").

Magnus Andersen forsøkte å etablere Sjøfartsdirektoratet som overordnet myndighet, også over Det norske Veritas. Helt unaturlig var jo ikke dette - Sjøfartsdirektoratet var jo staten, mens Det norske Veritas var en privat institusjon. Man

utfordrer imidlertid ikke Mafiaen ustraffet. Det mektige norske skipsrederstand, gjennom Det norske Veritas, klarte å utvirke at Magnus Andersen ble avskjediget i 1911, fordi han ikke godtok å motta instruksjoner fra den private interesseorganisasjon som Det norske Veritas er.

Selv om forholdene nok har utviklet seg endel etter 1911, er det et påtagelig misforhold mellom den formelle myndighetsfordeling og den reelle oppgavefordeling. Formelt er Sjøfartsdirektoratet selvsagt hovedansvarlig, med sitt eget regelverk. I realiteten har det alltid vært et kjent og tildels akseptert forhold at Det norske Veritas har utøvet mange av de funksjoner som formelt tilligger Sjøfartsdirektoratet, gjennom mer eller mindre strukturerte former for delegasjon, undertiden av gammel vane.

Det norske Veritas har med stor sjalusi, og betydelig innflytelse hos Sjøfartsdirektoratets overordnede, nu handelsministeren, og Stortinget heget om det institusjonen har oppfattet som sine enemerker. Den oppfatning man undertiden har fått av Det norske Veritas som nesten en offentlig institusjon er ikke tilfeldig, men hardt tilstrebet og gjennomført med grad av lobbyvirksomhet som man ellers ikke kjenner i Norge.

Når den norske "Alexander L. Kielland"-kommisjonen fester seg ved det formelle myndighetsansvar hos Sjøfartsdirektoratet, og stiller spørsmålsteget ved hvorfor ikke direktoratet har gjennomført dette, overser kommisjonen den historiske bakgrunn. Hvert forsøk fra Sjøfartsdirektoratet på å gjennomføre sitt ansvarsområde har blitt obstruert av handelsministeren og Stortinget, i den grad at det første sjøfartsdirektør til og med ble meddelt en fullstendig grunnløs avskjed.

En beskrivelse av kontrollen med "Alexander L. Kielland" må derfor ta utgangspunkt i klassifikasjonsselskapet. All øvrig myndighetskontroll i Norge, i alle fall på den tiden, ble basert på klassifikasjonsselskapets vurderinger.

Kontroll med konstruksjon og bygging

Da "Alexander L. Kielland" og "Henrik Ibsen" ble bestilt, var det med klasse - altså med kontroll - av Lloyds Register of Shipping. Lloyds hadde allerede god erfaring med kontroll av denne typen rigger, og hadde også et bedre tilpasset regelverk. Før byggingen kom i gang ble det likevel bestemt at begge plattformene skulle

ha klasse i Det norske Veritas, i overensstemmelse med tradisjonen i A. Gowart-Olsen & Co.

Dette innebar at Det norske Veritas skulle godkjenne alle konstruksjonstegninger for "Alexander L. Kielland", og følge med og kontrollere hele byggeprosessen.

Man skulle tro at dette skulle gi en viss garanti for resultatet. Men rederiet slo seg ikke til ro med det.

A. Gowart-Olsen & Co. hadde ikke på dette tidspunkt - og fikk vel egentlig aldri - en teknisk stab som kunne ta seg av byggherreansvaret - ennsi driftsansvaret - på en tilfredsstillende måte.

Når det gjaldt byggingen, erkjente rederiet øyensynlig dette, og inngikk i juni 1974 avtale med Sea & Land Drilling Contractors Inc., som også er et selskap i Schlumberger-gruppen. Etter denne avtalen skulle Sea & Land Drilling Contractors Inc. stille teknisk kompetanse til disposisjon, bl.a. når det gjalt boreutstyret og når det gjalt oppfølging av konstruksjonsarbeidet.

Etter råd fra Sea & Land Drilling Contractors Inc. ble en spesialistorganisasjon, Institute de Soudure - "Institutt for sveising", engasjert til å ivareta kontroll av at sveiseutførelsen tilfredsstilte spesifiserte krav, med bl.a. gjennomgang av røntgenbilder av visse viktige sveiser.

Dette innebar at ved siden av konstruktørens og byggerens egenkontroll, skulle samtlige tegninger godkjennes av Det norske Veritas, og hvert ledd i byggeprosessen, inklusive sveisingen, skulle godkjennes av Det norske Veritas. Videre skulle Institut de Soudure godkjenne sveising på byggherrens vegne, samtidig som også byggherren hadde oppsyn med byggingen.

Kunne da noe gå feil?

KAPITEL 5**DEN SKJEBNESVANGRE SVEISESKJØT**

Hovedmistenkte nr. 1

"Alexander L. Kielland"-ulykken skjedde ved at ett av de 5 ben, den såkalte D-leggen, ble brutt av, slik at riggen falt ned på denne siden til en slagside av 30-35 grader, med progressiv fylling før riggen gikk rundt.

D-leggen fløt straks opp. Det som var igjen av et av stagene som hadde forbundet denne med resten av plattformen, pekte opp i luften. Dette staget hadde betegnelsen D-6, fordi det gikk fra D-leggen til knutepunkt 6. Dette staget var brukket av i festet for en hydrofonholder. Hydrofonholderen hang fortsatt fast i stagstussen fra D-leggen. Bruddkanten rundt D-6 staget var påfallende jevn, bortsett fra en leppe der stagdelene hadde siste kontakt før de ble skilt, og uregelmessigheter i dette området.

Staget hadde en diameter på ca. 2,5 meter, og det kunne se ut som om det var skåret over av en kjempemessig baufil akkurat i hydrofonfestet. På avstand så skjærekanten rett ut.

Hydrofonfestet er et sirkelrundt rør, vel 30 cm. langt, med en diameter av noe over 30 cm. Dette røret var ført tvers gjennom staget i underkant, slik at rørstussene til hydrofonholderen var klart synlige både på innsiden av staget og på utsiden. På utstiden sluttet staget i en flens, som var tilpasset en tilsvarende flens på den hydrofon som man tilsiktet å bruke. Hydrofonholderen hadde ikke annen funksjon enn å "levere" flensen som hydrofonen skulle skrus fast til. Det var kuttet et rundt hull for hydrofonholderrør i staget, slik at dette kunne føres igjennom, og hydrofonholderrøret var sveiset fast i staget. Ledningen til hydrofonen gikk gjennom røret til innsiden av staget.

En hydrofon er et instrument for nøyaktig kontroll av posisjonen til en boreplattform i forhold til borehullet. Hydrofonen fanger opp lydsignaler utsendt av en lydkilde på bunnen. Under boring ville ialt 4 slike hydrofoner være i virksomhet, og de ville registrere ethvert avvik fra den posisjon riggen skulle ligge i.

Når riggen ikke ble benyttet til boring, var det ikke noe behov for hydrofoner. Hydrofoner var likevel montert på "Alexander L. Kielland", og disse hydrofoner var malt med samme maling som selve plattformen. Selv om jeg ikke er kommet over konkrete opplysninger om dette, antar jeg at hydrofonen er festet etter at stagdelene var sammenbygd, og at malingen således har skjedd tilslutt i produksjonsprosessen.

Hydrofonholderrøret var ennu festet til den stussen som var igjen av D-6 staget. Bruddet i staget, som kunne se om som om det var skåret rett over, gikk rett gjennom senterlinjen til hydrofonholderrøret, d.v.s. at halvdelen av rørets diameter stakk ut i luften der hvor den andre delen av staget hadde vært.

Et slikt brudd måtte ha en spesiell forklaring, og tanken om at man sto overfor et tretthetsbrudd som på en eller annen måte hadde sammenheng med hydrofonholderrøret, oppsto nesten straks stagstussen med hydrofonholderrøret ble observert.

Nettopp dette konstruksjonselementet ble hovedmistenkte nr. 1.

Sjøfartsinspektør Hilmar Dale sier allerede i et referat fra begivenhetene 31. mars 1980, 4 dager etter ulykken, da D-leggen var forankret i Boknafjorden:

"Det var særlig brudd i søyle 6D som viste meget interessante bruddplater. Her vistes flere tretthetsbrudd over halve søylens diameter. Bruddene var rundt en hydrofon som var sveiset gjennom hull i søylen. Bruddflatene ble vasket og rengjort og fotografert i mange nærbilder, både av politiets fotograf og ing. Stian. Det er ikke tvil om at denne bruddflaten har vært sterkt medvirkende til årsaken."

Man ante helt fra begynnelsen at det var her man hadde nøkkelen til ulykken. Denne anelsen viste seg også å være riktig.

"Alexander L. Kielland"-kommisjonen konkluderte med at det var et brudd rundt staget her, som følge av dårlig innfesting av hydrofonholderrøret, som hadde utløst ulykken.

Den franske ekspertkommisjon har konkludert på samme måte.

Årsaken er dårlig konstruksjon...

Det er overveiende sannsynlig at "Alexander L. Kielland"-ulykken ville ha vært unngått, dersom konstruksjonen av innfestingen av hydrofonholderrøret hadde vært en annen.

Konstruksjonen av hydrofonholderrøret var den enklest mulige. Det var som nevnt ovenfor kuttet et hull i staget, og gjennom hullet var hydrofonholderrøret ført. Deretter var det lagt en sveisesøm mellom staget og hydrofonholderrøret, både utvendig og innvendig. En slik enkel sveisesøm, lagt mellom to metallkanter i vinkel, kalles kilsveis.

Det som skjedde med denne konstruksjonsmåte, var at man laget et hull i et sterkt stag - det stålrør som utgjorde staget. Ethvert hull av denne typen representerer en vesentlig svekkelse av stagets styrke - på samme måte som om man kutter et hull i en takbjelke.

Den svekkelse som oppstår ved at man kutter et hull kan kompenseres ved at man setter på en forsterkning. Takbjelken kan forsterkes med ekstra bjelker eller beslag der hullet er kuttet. Staget kan forsterkes ved at man sveiser på en flens rundt hullet.

I alle fall fra 1973, og kanskje før, har Det norske Veritas regler for bygging av skip har innehold krav om at når det kuttes hull i skipsskrog, skal det sveises på en forsterkning ved hullet, og det med full gjennomsmeltning. Full gjennomsmeltning vil si at skipsskroghullet og forsterkningen skjæres/slipes til med kanter som så kan fullstendig sammensmeltes med hjelp av sveisesømmen, i flere omganger, en såkalt buttsveis.

Det norske Veritas regler for bygging av plattformer var mer generelle, og stillet ikke tilsvarende krav eller veiledninger om detaljutforminger. På den annen side viste disse regler til skipsbyggingspraksis, og der hadde man altså krav om full gjennomsmelting for slike konstruksjonselementer.

Det sier seg også selv at behovet for full gjennomsmeltning om mulig er større for spinkle plattformstag enn for skipsskrog. Den norske kommisjonen viser da også til at konsekvensene av en mindre sprekke kan bli langt mer katastrofale for et plattformben enn det er grunn til å vente i et skipsskrog.

Nu vil det være feil å si at det ikke skjedde en viss forsterkning av det hull som ble kuttet i staget gjennom det forhold at hydrofonholderrøret ble sveiset fast til staget med såvel utvendig som innvendig sveisesøm. Dette var imidlertid kun en sveisesøm lagt på overflaten i kilen, uten at det ble sørget for full sammensmelting mellom staget og hydrofonholderrøret.

Hvis det ikke skjer noe spesielt med disse kilsveiser, vil forbindelsen mellom hydrofonholderrør og stag bli styrket i en viss utstrekning, og i alle fall tilstrekkelig for normale operasjonsforhold. Sikkerhetsmarginen vil imidlertid være vesentlig redusert sammenlignet med full innsmelting av forsterkende flens.

De øvrige 3 hydrofonholderrør på "Alexander L. Kielland" var innsveiset på samme måte. Det fremgikk av en dykkerrapport fra Det norske Veritas sommeren 1981 at sprekker var observert også ved de øvrige hydrofonholderrør. Umiddelbart før riggen ble senket lyktes det den franske ekspertkommissjon, etter store anstrengelser for å få tilgang til riggen, å få sveiset av stagdeler med de øvrige hydrofonholderrør. Det viste seg da at det ikke var noen sprekker i disse.

Hydrofonholderørene på de øvrige 10 Pentagone-rigger ble nøye undersøkt etter "Alexander L. Kielland"-ulykken. Man fant mindre sprekkdannelser ved to hydrofonholdere på en plattform, levert i oktober 1974, samt mer alvorlige sprekkdannelser ved lettehull (jfr. nedenfor) til en annen plattform, levert i oktober 1973. Det fremgår likevel at disse funn ikke har samme karakter som de store svakheter observert for hydrofonholderrøret i stag D-6.

Man må i denne sammenheng ikke overse at det ikke er uvanlig å finne sprekker i stålkonstruksjoner. Det er en avgjørende forskjell mellom sprekker som representerer en vesentlig svekkelse av konstruksjonselementet, og derfor kan føre til et brudd, og sprekker som representerer normale utslag av materialets og metodenes særtrekk.

Den franske ekspertkommissjonen viser til de øvrige hydrofonholderrørene på "Alexander L. Kielland" og observasjonene fra andre rigger som bevis på at konstruksjonsmåten i seg selv ikke kan anses som hovedårsak til ulykken.

Den norske kommisjonen trekker motsatt konklusjon av observasjonene på andre rigger. I motsetning til den franske

kommisjon, gir den norske kommisjon ingen nærmere opplysninger om hvilke konkrete observasjoner man bygger på og hvilke konsekvenser man trekker. Sprekker observert på andre rigger blir omtalt i generelle vendinger, som om man med det mener at ethvert funn av en sprekke er bevis for at konstruksjonsmetoden er feilaktig.

Dette tror jeg ikke er holdbart.

Forskjellige konstruksjonsmåter - side om side ...

Like ved siden av hydrofonholderret, som altså er montert med enkle kilesveiser utvendig og innvendig, ligger et såkalt lettehull. Dette lettehullet er 30 cm. bredt og 80 cm. langt, med avrundete hjørner. Hullet er med andre ord stort nok til at en person kan kripe opp denne veien, f.eks. ved inspeksjon av de nedre stag.

Hensikten med lettehullet er å sikre fri innstrømning og utstrømning av sjøen fra de nedre, horisontale stag. Når stagene er under vann, er de i sin helhet fylt med vann. Dersom stagene hadde vært tette og fylt med luft, ville stabiliteten til riggen ha blitt redusert, d.v.s. at den ikke kunne ha så meget last på dekk.

Det som det er grunn til å nevne, er at lettehullene har forsterkende flenser med full innfesting, m.a.o. slik det var krevet av Det norske Veritas regler for skip, som har en viss anvendelse også for borerigger.

Hvordan kan det ha seg at to konstruksjonselementer, like ved siden av hverandre, er utført på forskjellig måte, og til forskjellig konstruksjonsmessig standard?

Det fremgår av rapportene fra den norske undersøkelseskommisjon og den franske ekspertkommisjon at de to konstruksjonselementene er utarbeidet til forskjellig tid, og av forskjellige personer.

Lettehullet var endel av riggens opprinnelige konstruksjon, og ble ansett som en integrert del av denne i alle sammenhenger, herunder ved detaljtegning av dette spesielle konstruksjonselement.

Hydrofonholderrøret kom til senere, som følge av operatørenes krav til hydrofoner. Denne detalj ble sett på som et utstyrs-element - som et tillegg som plattformen fikk, og ikke som en integrert del av denne.

Det er forsåvidt karakteristisk at det blant tegningene av dette spesielle staget ikke er funnet en eneste detaljtegning som inneholder både lettehull og hydrofonholderrør i endelig utformning.

Kort sagt - hydrofonholderrøret ble sett på som et mindre interessant utstyrselement, som ingen, hverken konstruktører, byggere eller de som kontrollerte byggingen tilsynelatende har festet seg ved.

Er dette det mest fremtredende element i årsaksforholdet?

Det er sannsynlig at "Alexander L. Kielland"-ulykken ville ha vært unngått dersom man hadde hatt en bedre konstruksjonsmåte for innsveising av hydrofonholderrøret, f.eks. den metode med full gjennomsveising av forsterkningsflens som følger av Det norske Veritas regler for skip.

Den norske "Alexander L. Kielland"-kommisjonen legger hovedvekt på dette i sin vurdering av hva som er årsaken til ulykken.

"Konstruksjonssvikten skyldes først og fremst en uheldig valgt utformning, dimensjoner og materialkvalitet i hydrofonholderen og dens innfestning i stagrøret". (S. 87).

"Hovedårsaken til konstruksjonssvikten er å finne i et uheldig valg med hensyn til utforming, dimensjonering og materialkvalitet i hydrofonholderen og dens innfestning i staget". (S. 200 - sammendraget).

Den franske ekspertkommisjonen viser til at denne type innfestning var vanlig på denne tiden for slike konstruksjonsdetaljer. Den viser til sammenfallende erklæringer om praksis fra klassifikasjonsselskapene Lloyds Register of Shipping, American Bureau of Shipping og Bureau Veritas, som alle går ut på at denne konstruksjonsdetalj var en vanlig akseptert måte å gjøre det på. Det norske Veritas hadde som nevnt godkjent denne konstruksjonsdetalj for "Alexander L. Kielland" - og for søsterriggen.

Den franske ekspertkommisjonen viser ellers til at lignende innfestingsmåter for utstyrsdetaljer var vanlige ved bygging av borerigger av andre typer på denne tiden, og det i en rekke land.

Den franske ekspertkommisjonen konkluderer således med at denne konstruksjonsdetalj må anses for å ha hatt rimelig standard.

I lys av at det ikke er noe som tyder på at svakheter tilsvarende de som er observert i hydrofonrørholderen i stag D-6 er funnet på andre rigger, og i lys av den overbevisende dokumentasjon som foreligger om hva som var vanlig praksis på dette punkt, vil man i utgangspunktet måtte være skeptisk mot den konklusjon den norske "Alexander L. Kielland"-kommisjonen kommer til.

Jeg kan se at konstruksjonsmåten er det fremtredende årsakselement for ulykken. Eller, for å si det på en annen måte, ulykken skulle ikke ha skjedd, selv med den konstruksjonsmetode som var valgt.

Svakheter observert i hydrofonrør-sveisene

Et viktig ledd i hendelsesforløpet som førte til ulykken er betydelige svakheter som er observert i den utvendige og innvendige kilsveis mellom hydrofonholderrøret og stag D-6.

Oppmerksomheten ble rask rettet mot det faktum at man bl.a. hadde en sprekke på 7 cm i den indre sveis. Det var ikke tvil om at denne sprekke hadde oppstått før riggen ble levert fra Dunkerque, fordi man innenfor sprekken fant betydelige malingsrester fra maling som ble påført i Dunkerque.

Denne sprekken lå imidlertid slik til at den ikke hadde påvirket hendelsesforløpet for ulykken.

Det avgjørende brudd hadde nemlig startet i to diamentralt motsatte sider rundt hydrofonholderen, i de såkalte kvadranter I og III, og har spist seg gjennom den utvendige og innvendige sveisene på begge sider. Disse hadde igjen forårsaket initiering av tretthetsbruddet rundt selve staget, som tilsist brast.

Observasjonene fra de steder der bruddet hadde startet kunne ikke bli spesielt raffinerte, fordi overflaten på disse punkter var merket av skraping og graving.

Dette var "franskmannen som gikk igjen". Det er ikke tvil om at det kunne høres godt når disse deler gnisset mot hverandre.

Såvel den norske som den franske kommisjon konkluderer da også med at det ikke er godt å si når de avgjørende svakheter oppsto. Kanskje skyldtes de dårlig håndverk fra sveiserens side - kanskje var de oppstått senere, det være seg under transporten til sammenstillingsplassen i Dunkerque, under sammenstillingen eller senere.

Den franske kommisjonen er inne på tanken om at svakhetene kan ha oppstått som følge av skipssammenstøt under operasjonen.

Etter nyere spektrografiske undersøkelser ved SINTEF i den senere tid må det imidlertid anses som påvist at svakhetene må ha vært tilstede før påføring av maling i Dunkerque. SINTEF har nemlig i rapport nr. 88-8888 av 10. juli 1986 påvist at det finnes malingsrester under begge sveiser på de steder der sveisene ført har gitt etter, d.v.s. i kvadrantene I og III.

Hvilken konsekvenser som trekkes av dette av Phillips Petroleum Company Norway og de andre partene i saken for handelsretten i Paris, er jeg ikke kjent med.

Var sveisingen av hydrofonholderrøret dårlig

De enkelte deler av "Alexander L. Kielland" plattformen ble som tidligere nevnt levert fra en rekke produksjonsbedrifter i Frankrike og Tyskland.

D-6 staget ble levert fra firmaet S.A. Etablissements J. Richard-Ducros i Alès i Syd-Frankrike - helt på den annen side av Frankrike fra Dunkerque. Firmaet er, følge den norske "Alexander L. Kielland"-kommisjonen, en veletablert leverandør av stålkonstruksjoner, som dog ikke hadde levert komponenter til offshore installasjoner tidligere.

Den norske kommisjonen uttaler seg positivt om Etablissements J. Richard-Ducros, dog slik at den referer det som blir hevdet. Den franske kommisjonen uttaler at den støtter den norske kommisjons positive omtale. Det er muligens å legge for meget i det den norske kommisjon faktisk sier. Hvis man ser de opplysninger som faktisk er gitt i den norske og franske kommisjon i sammenheng, får man et bilde av et seriøst og ansvarsbevisst firma med

velutviklet kvalitetssans.

Det spørsmål som det er naturlig å stille er om de svakheter man i ettertid har kunnet registrere i innsveisingen av hydrofonholderrøret kort og godt skyldes dårlig håndverk under sveisingen i Alès.

Det er ikke mulig å si noe sikkert om det idag, men jeg holder det ikke for spesielt sannsynlig.

Sveisingen av hydrofonholderrøret ble utført av sveisere godkjent av Det norske Veritas, og under Det norske Veritas kontroll, nærmere bestemt ved ingeniører tilknyttet Det norske Veritas avdelingskontor i Marseille. Videre var Institute de Soudure involvert.

Det foreligger ingen konkret dokumentasjon idag av de aktuelle sveiser - på innsiden og utsiden av gjennomføringen av hydrofonholderrøret. Det var heller bestemt i reglene til Det norske Veritas eller andre regler at sveiser av den type som nødvendigvis skulle røntgenfotograferes, og det er visstnok klart at det ikke foreligger røntgen-fotografi av sveisen.

Firmaet har vist til at man praktiserte omfattende egenkontroll. Et vitne avhørt av den norske undersøkelseskommisjonen har uttalt at man benyttet kontrastveskekontroll av sveisen. Hvis man hadde gjort det, ville man uten tvil ha oppdaget de sprekker som senere er konstatert. Imidlertid foreligger det ikke dokumentasjon for kontrastveskekontroll, og muligheten for feilerindring kan ikke utelukkes. Man må vel også stille seg noe mer kritisk til slike detaljer når man vet av firmaet er saksøkt.

Inspektøren fra Det norske Veritas skal gjennomføre 100 % visuell inspeksjon av alle sveiser, minst 24 timer etter at sveisen er gjort. I utgangspunktet er det klart mer sannsynlig at det har skjedd enn at det ikke har skjedd. Det er videre rimelig sannsynlig at de feil som senere er registrert ville ha blitt oppdaget ved vanlig grundig visuell kontroll på dette stadium.

Når jeg for min del konkluderer med at det er mindre sannsynlig at den håndverksmessige utførelse av sveisen var direkte årsak til de svakheter som senere er registrert, skyldes det følgende overveielser:

For det første ville det neppe være vanskelig for fagfolk å

fastslå direkte dårlig håndverksmessig arbeide gjennom å se på det som er tilbake av sveisen. Den franske kommisjon nevner riktignok at deler av sveisen har dårligere sentrering enn sveisene for de øvrige hydrofonholdere, men presiserer at det er innenfor de kvalitetsvariasjoner man måtte vente.

For det annet gir dårlig håndverksmessig arbeid en mindre tilfredstillende forklaring på at det forhold at det avgjørende brudd i innfestingen av hydrofonrørholderen har startet på to diametralt motsatte punkter på samme tid. Jeg bygger på dette punkt på argumentasjonen fra den franske undersøkelseskommisjon, som står for en betydelig ekspertise.

Det tredje - og vel mest avgjørende - er at SINTEFs nye undersøkelse viser at det var svakheter ved begge sveiser i de to kvadranter som utløste ulykken og dertil i en tredje kvadrant som ikke hadde noe med ulykken å gjøre.

Det fremstår som lite sannsynlig at en enkelt sveis av mange skal være så fundamentalt dårlig, og at dette skal gå upåaktet hen hos alle. Først må sveiseren si seg tilfreds med den. Dertil må firmaets egenkontrollører si seg tilfreds. Endelig må Det norske Veritas inspektør si seg tilfreds. Jeg har ikke konkrete opplysninger om detaljkontrollen til l'Institut de Soudure, men jeg har forstått at disse også fører en viss kontroll.

Det er klart mest sannsynlig at noen av disse ville registrert at sveisen var dårlig, enn at ingen har registrert det.

Jeg legger til at jeg ikke har den aller minste ekspertise når det gjelder hvorvidt visuell inspeksjon er en egnet inspeksjonsmetode. Ettersom det var denne inspeksjonsmetode som ble benyttet av Det norske Veritas i henhold til de regler som gjaldt, og ettersom ingen har hatt bemerkninger til dette, antar jeg at det ikke dreier seg om en generelt sett uegnet metode.

Skader under transport og sammenstilling

"Alexander L. Kielland"-kommisjonen er inne på muligheten for at belastninger under driften kan forårsake brudd på kilsveisforbindeslem mellom stag og hydrofonholderrør. Videre går kommisjonen i detalj inn på muligheten for sprekker som senfølge av hydrogeninduksjon, sveisespenninger, osv. Disse muligheter fremsto som usannsynlige før, og er egentlig unødvendige nu når

SINTEFs rapport fra juli 1986 er på bordet. Jeg peker på at den franske ekspertkommisjon, som består av en sakkyndig metallurg og 3 sakkyndige ingeniører avviser hydrogeninduksjon og de andre spesielle teorier ut fra en vitenskapelig begrunnelse som jeg ikke kan gå i detalj med. Jeg kan dog konstatere at lignende skader ikke er konstatert noe annet sted på riggen.

Hvis man lar det som fremstår som meget tvilsomt vike for den teori som synes svært sannsynlig, kan jeg ikke se hvordan man lenger kan tvile på at sprekkdannelsen i kilsveisene til hydrofonholderrøret (sprekkdannelsene som igjen utløste sprekken i selve staget) **må ha oppstått mellom sveisingen i Alès og påføringen av maling i Dunkerque.**

Stag D-6 må ha vært utsatt for en plutselig ytre påvirkning under transport mellom Alès og Dunkerque, eller under sammenkoblingen. Hvis man ser bort fra tretthetsbrudd under operasjonsperioden, er det bare en plutselig ytre påvirkning som gir en rimelig forklaring på at det utløsende brudd i kilsveisen synes å ha tatt til på to steder samtidig, diametralt overfor hverandre. Vanlig fysisk og plutselig belastning på hydrofonholderen vil nettopp gi en slik symmetrisk avleiring av belastningspenningen. Samtidig er det bare en slik ytre fysisk påvirkning som kan forklare funnene til SINTEF, som viser betydelige svakheter både i kvadrant I og kvadrant III, i tillegg til den svakhet man alt var kjent med men som ikke hadde noe med ulykken å gjøre.

Hva kan ha skjedd?

Man behøver ikke tenke seg noe mer dramatisk enn at vekten av den ca. 30 tonn tunge og ca. 25 meter lange staget plutselig har kommet til å hvile på hydrofonholderrøret, eller at dette har hatt en sideveis belastning av en eller annen form, f.eks. hvis det har hengt seg opp i noe. Hydrofonholderrøret stikker over 15 cm. ut fra et ellers sirkelrundt rør, som i seg selv har en vekt som man kan tenke seg kan skape slike skader. En enkelt rulling av røret kan kanskje være nok, hva enten det har stanset på hydrofonholderrøret eller ikke. 30 tonn ruller godt.

Det fremgår ikke noe sted om man i de første år etter ulykken har undersøkt hydrofonen, hydrofonholderrøret eller flensen, ennsi skruer og muttere som holdt hydrofonholderflensen fast til blindflensen fra hydrofonholderrøret, med tanke på slike skader.

Derimot har de personer som var med på undersøkelsene laget en

rapport, datert 23. desember 1985 (SINTEF STF18 F8043), der man rekapitulerer det forhold at man mener å ha sett etter dette i 1980, og at man etter sin hukommelse og de bilder som foreligger ikke kan se tegn på skader. Videre begrunner man, vesentlig under henvisning til bilder, at det ikke er noen skjevving av hydrofonholderrøret mot staget.

Beviset for at det ikke er skader føres bl.a. ved henvisning til at malingen ikke er brutt. Dette er anført som bevis mot antydningen i den franske kommisjonens rapport om at rørstussen kunne ha fått en skade gjennom f.eks. fortøyning til eller sammenstøt med en supplybåt. Dette sier imidlertid ikke noe om skader som eventuelt har oppstått før malingen ble påført. Jeg tror trygt man kan konstatere at den "etter husken" rapport som er laget i slutten av 1985 ikke kan anses for å utelukke at f.eks. vekten av røret har hvilt på flensen, f.eks. flatt å flensen, på en slik måte at sveisen kan ha blitt skadet. Nærmere opplysninger om materialet i flensen har jeg ikke funnet, med jeg ville være overrasket om det ikke var ganske fast og hardt stål.

Hvordan kan en vektbelastnings, opphengnings eller rulleskade ha oppstått? Jeg har ikke opplysninger om hvordan D-6 staget er transportert fra Alès til Dunkerque, men det er en lang transport. Uansett transportmåte, må det ha skjedd flere omlastinger underveis, før den endelige innmontering i Dunkerque.

I hvilken grad er da denne årsaksteori forenlig med konklusjonene til henholdsvis den norske og franske undersøkelseskommisjon?

Svaret er at dette er i høyeste grad forenlig med de konklusjoner som nevnte kommisjoner har kommet til.

På dette punkt er det en enighet i funnene til de to kommisjoner som jeg tror trygt kan poengteres meget sterkere enn noen har gjort, og som kanskje bør komme mer frem enn forskjeller i konklusjonene til de to kommisjoner.

Den norske undersøkelseskommisjonen sier:

"Det kan forøvrig ikke utelukkes at sprekkdannelsen kan være utløst av ytre laster, for eksempel under transporten av stag D-6 mellom byggeverkstedet i Alès og Dunkerque, hvor malingen angivelig fant sted." (S. 79)

"Sprekkdannelsen i forbindelsen mellom hydrofonholderen og staget må ha startet allerede i plattformens byggeperiode. Den kan ha skjedd under sveiseoperasjonen eller umiddelbart etterpå, eller muligens være utløst senere på grunn av ytre belastning, for eksempel, under transporten av stag D-6 fra Alès til Dunkerque." (S. 85).

Den franske undersøkelseskommissjonen tildro seg vel en viss oppmerksomhet, tildels pinlig sådan, gjennom sin teori om at en supplybåt kunne ha støtt på hydrofonholderrøret eller fortøyd i dette. Dette var imidlertid fremstilt av kommissjonen selv som en hypotese om hvilken type ytre mekanisk påvirkning det kunne ha vært tale om. Poenget om en ytre mekanisk påvirkning er sterkt understreket av den franske kommisjon. Den ville formodentlig ha stått seg på ikke å fremme en så spesiell hypotese som supplybåtteorien. Denne hypotese må man jo i alle tilfelle gå bort fra nu, da den ikke er forenlig med funnene av maling i store deler av hydrofonholderrørets omkrets.

Hvem har ansvaret for skade som følge av plutselig ytre påvirkning

Jeg er i denne forbindelse mest opptatt av det moralske ansvar, og mindre opptatt av det rettslige ansvar.

Det er vanskelig å tenke seg staget utsatt for en plutselig ytre påvirkning uten at noen har blitt oppmerksom på dette.

Men hvem?

Hverken den norske eller den franske kommissjonen kommer med detaljer om transportmåte eller oppbevaring. I ettertid kan dette synes som en mangel.

Jeg kan vel egentlig bare konstatere det negative:

Det er ikke sikkert at noen av partene i saken i Paris - mer om den senere - kan bebreides på noen måte for en slik skade.

Det norske Veritas hadde byggekontrollen frem til levering. Forutsatt at man foretok en grundig visuell inspeksjon i Alès, og forutsatt at de skader som det er tale om ikke manifesterte seg utvendig på en slik måte at man burde bli oppmerksom på dem, er jeg i tvil om det er grunnlag for å rette kritikk mot Det norske

Veritas på dette punkt.

Den franske ekspertkommisjonen reiser spørsmålet om samtlige konstruksjonselementer burde vært inspisert pånytt før sammenbygging. Den franske kommisjonen opplyser at dette aldri har vært vanlig, og at ikke noe klassifikasjonsselskap krever dette.

Når det gjelder CFEM, antar jeg at det ikke nødvendigvis er i strid med den aktsomhet som kreves av et verft i en situasjon som denne at en belastningsskade som kanskje har skjedd under transporten ikke blir oppdaget.

I mangel av ytterligere opplysninger, anser jeg derfor at hverken CFEM eller Det norske Veritas er å bebreide for skadene i kilsveisforbindelsen mellom hydrofonholderrør og stag.

Det følger av det som er nevnt at jeg ikke er enig med den norske "Alexander L. Kielland"-kommisjonen, når den uttaler på s. 87:

"I tillegg til en uheldig konstruktiv utforming, var kontrollen av planleggingen av denne og besiktigelsen under bygging (og operasjon) klart mangelfulle med henblikk på å avsløre sprekkskader."

Jeg har satt parentes rundt "og operasjon" - dette kommer jeg til i neste kapitel. Jeg nevner at jeg selv ikke ville sondre mellom "uheldig konstruktiv utforming" og "planleggingen av denne". Denne sontring ser jeg bare som utslag av det behov mange føler for å gjøre en enkel ting vanskelig, jfr. forøvrig om dette omtalen av "egenkontrollen" i kapitel 11.

Når det gjelder den kritikk "Alexander L. Kielland"-kommisjonen reiser mot besiktigelsen under bygging, kan jeg ikke se at det er en rettferdig kritikk.

Hvordan skal slike skader unngås?

Hvordan kan man så unngå at stag og andre deler utsettes for slike plutelige ytre påvirkninger at de får skade, eller at dette fører til skade på plattformen.

Det første spørsmål som man kanskje bør reise er om ikke man i lys av "Alexander L. Kielland"-ulykken bør innføre regler om inspeksjon av konstruksjonselementer før sammenbygging.

Inspeksjonen under den opprinnelige fabrikasjon kan man ikke komme unna, fordi eventuelle reparasjoner må foretas her, og fordi det er spørsmål om riktig levering og betaling til underleverandører. Inspeksjon også før sammenbygging vil representere et vesentlig fordyrende element.

Som jeg skal påvise i neste avsnitt, kunne "Alexander L. Kielland"-ulykken ha vært unngått på annen måte enn ved fornyet inspeksjon av konstruksjonselementene før sammenbygging i Dunkerque.

Selv om en ny inspeksjon blir foretatt før sammenbygging, kan skader tilsvarende de som er observert på hydrofonrørholderen på "Alexander L. Kielland" oppstå under selve sammenbyggingen, og forsåvidt også etter sammenbyggingen, det være seg før levering eller etter levering. Det er uten tvil riktig, som anført av den franske kommisjonen, at mindre skipssammenstøt eller uriktig bruk av slike konstruksjonselementer som fortøyningspunkt kan medføre skader som de som er observert i dette tilfelle. En annen mulighet er om last som hives ombord, ankerwire, e.l. henger seg opp i slike konstruksjonselementer, osv.

Forny et inspeksjon før sammenbygging vil derfor ikke representere noen som helst garanti for at man unngår skader av den type som er observert, selv om muligheten for dem blir redusert, kanskje vesentlig redusert.

Jeg vil vel personlig anta, at hensett til de krav som i tilfelle måtte stilles til inspeksjonen, og de omkostninger det ville medføre, samt usikkerheten med om ulykker likevel unngås, at det ikke er grunn til å gi regler om slik forny et inspeksjon.

Dersom det ikke er relevant å inspisere pånytt under eller etter bygging, er det annet som kan gjøres?

Det spørsmålet man kan reise, er om man ved konstruksjonen av plattformen bør ta hensyn til muligheten for transport eller støtskader under sammenbygging, slik at man gjør konstruksjonen mer motstandsdyktig enn det selve driften nødvendiggjør?

Jeg er imidlertid i tvil om dette. Det er en kjent sak at flyvinger av og til blir skadet på bakken av biler, osv. Likevel er det ingen som vil hevde at flyvinger skal konstrueres for annet enn de krav selve flyvningen stiller, og den sikkerhet man trenger for bruken som fly. Skader som oppstår på annen måte enn ved flyvningen må oppdages og repareres når de inntreffer. Man konstruerer ikke tryggheten inn i vingen.

På tilsvarende måte vil jeg se det med deler til et skipsskrog og en plattform. Man må ved konstruksjonen ta hensyn til alle tenkelige operasjonsforhold. Skader under transporten må man unngå eller kompensere ved spesielle tiltak for transporten. Det kan ikke være riktig å ta hensyn til atypiske transportskader under selve konstruksjonen av plattformen - i alle fall er det ikke noe man kan vente at skjer.

Nu har Det norske Veritas regler for full innsmeltning av visse utstyrselementer i skip. Det er sikkert ingen grunn til at man da ikke skal ha det også for flytende borerigger. Men derfra til å si at årsaken til ulykken er at man ikke har hatt full innsmeltning, når den fulle innsmeltning må ha helt andre formål enn det å avverge den type skade som har inntruffet, synes jeg er en brist i logikken.

Transportskader må søkes unngått ved relevante tiltak under transporten.

Jeg synes forøvrig det er mer fruktbart å rette oppmerksomheten mot behovet for skikkelig inspeksjon i driftsfasen, jfr. neste kapittel.

Jeg vil tilsist komme med noen ganske få betraktninger om det rettslige ansvar - og da først og fremst erstatningsansvaret - i tilknytning til en skade som oppstår før levering på en slik måte som det her er grunn til å anta har skjedd.

Delvis gjelder det om det er en mangel ved den leverte vare - boreriggen. Delvis gjelder det hvorvidt det foreligger spesialbestemmelser om produktansvar i det lands rett som måtte gjelde for byggekontrakten. Delvis gjelder det selvsagt også formuleringene i byggekontrakten om ansvar for denne type feil, herunder eventuelle formuleringer om transportskader, etc.

Dessuten vil man ved vurdering av det rettslige ansvar måtte trekke inn de feil som måtte være begått ved senere inspeksjon, jfr. neste avsnitt.

Oppsummering

Den norske undersøkelseskommissjonen konkluderer med at dårlig konstruksjon - i form av svak innfesting av hydrofonholderrøret - er den dominerende hovedårsak til ulykken, hvilket konstruktøren, Det norske Veritas og ikke minst Sjøfartsdirektoratet må bebreides for.

Slik årsaksforløpet til ulykken faktisk må antas å ha vært, med en plutselig ytre, fysisk påvirkning mot hydrofonrørholderen, kan jeg ikke se at den norske undersøkelseskommissjonens konklusjon er riktig.

Den konstruksjon som var valgt var tilfredsstillende for formålet, og var godtatt i alle andre sammenhenger. Den var imidlertid ikke tilstrekkelig til å hindre skade som følge av den påvirkning staget tilsynelatende ble utsatt for.

Det er mulig - og endog sannsynlig - at hydrofonrørholderen ville ha motstått skade som følge av den ytre fysiske påvirkning dersom innsveisingen hadde skjedd slik den norske kommisjonen gir anvisning på.

Det er imidlertid klart at det ikke er for å forhindre transportskader at den norske kommisjon konkluderer som den gjør. Transportskader kan avverges på mange måter. Når kommisjonen konkluderer som den gjør er det under henvisning til skader som følge av driften av oljeplattformen. Den har imidlertid ikke det aller minste å bygge på i så henseende, og i alle fall ikke det aller minste som kan forklare "Alexander L. Kielland"-ulykken.

Den klare hovedårsak til "Alexander L. Kielland"-ulykken må - så langt - konkluderes å være en ytre fysisk skade på stag D-6 som det ikke er grunnlag for å bebreide noen kjente parter for.

I mangel av andre opplysninger må den henregnes til en tilfeldig begivenhet som det ikke knytter seg noe bestemt ansvar til.

KAPITEL 6

INSPEKSJON AV DET SOM VAR LETT TILGJENGELIG

Det er grunn til å rette alvorlig kritikk mot Det norske Veritas for manglene ved inspeksjonen av "Alexander L. Kielland".

Det må anses rimelig klart at den sprekke som forårsaket katastrofen ville ha blitt oppdaget om Det norske Veritas hadde besørget slik inspeksjon som det var grunn til å vente, og som følger av institusjonens egne regler.

Inspeksjon av faste plattformer

Fra oljeutvinningen i den norske del av Nordsjøen kom igang, har det vært statuert som et prinsipp at de faste plattformer skal inspiseres grundig såvel over som under vann hvert eneste år. Dette er statuert i regelverket, men er også akseptert av operatørselskapene som nødvendig og riktig - noe de ville ha gjort i alle fall.

Dette er detaljert beskrevet, bl.a. i en brosjyre for Ekofisk som ble utgitt av Phillips Petroleum Company Norway kort tid etter "Alexander L. Kielland"-ulykken, og uten sammenheng med denne:

"Hvordan kan plattformene motstå de kraftige stormer i Nordsjøen? Hvordan blir dette utstyret vedlikeholdt?

.....

Dykkere inspiserer regelmessig de deler av plattformbenene og stigerørene for olje og gass som ligger under vann i Ekofiskområdet med undervannskameraer. Deres oppgave er å oppdage ethvert tegn på skade, korrosjon, begroing av sjødyr, opphoping av slam og avfall som måtte feste seg. Ved hjelp av ultrasonisk utstyr, d.v.s. ved bruk av lydbølger, kan dykkerne kontrollere stålmaterialiet som er benyttet ved bygging av konstruksjonene, og om dette er blitt tynnere." (Oversatt av forfatteren).

Kort sagt, dette er en uhyre sentral del av regelverket, som har full støtte av operatørselskapene. I tillegg til ultralyd benyttes magnetpartikkeltester og andre tester dersom man registrerer noe unormalt eller oppdager sprekker som kan tyde på

skade. Dykkere er i sving året rundt for kontroll av alle plattformer, slik at alle deler under vann blir kontrollert hvert år.

Inspeksjon av flytende rigger

I lys av praksis for faste plattformer må man vel i utgangspunktet kunne fastslå at det ikke er den aller minste grunn til å stille mindre krav til inspeksjon av flytende plattformer enn til faste plattformer.

Det er særlig grunn til å understreke betydningen av inspeksjon av floteller. For det første oppholder disse seg på feltet i årevis av gangen, mens flytende borerigger regelmessig kommer til land for vedlikehold av utstyr, osv. For det annet er antallet personer ombord vesentlig større enn for borerigger. For det tredje vil ikke de som bor på et flotell være like godt kjent med nødprosedyrer, evakuering, osv. som de som har sin faste arbeidsplass på et borerigg. Endelig er floteller på grunn av sin oppankring, haling til og fra de faste plattformer, osv. utsatt for helt spesielle belastninger som man ikke har for flytende borerigger.

Man trenger ikke å gå lenger enn dette for å fastslå at det må være noe alvorlig galt fatt når "Alexander L. Kielland" kunne ligge på offshore fra 16. april 1977 til 27. mars 1980 uten at de deler som var under vann ble gjort til gjenstand for inspeksjon, forøvrig etter at den hadde vært offshore også i perioden 15. juli 1976 til 23. februar 1977.

For ledelsen i Phillips Petroleum Company Norway var inspeksjonsprogrammet for de faste plattformer et stort og viktig prosjekt som hadde stor oppmerksomhet fra alle. Det norske Veritas var sterkt inne i bildet også for dette inspeksjonsprogrammet, som institusjonen var med på å legge opp, godkjenne og kontrollere.

I motsetning til borerigger, som kom og gikk, var "Alexander L. Kielland" en fast del operasjonen offshore. Var det ingen som tenkte på at også denne riggen burde inspiseres?

Disse betraktninger er basert på en viss formodning om at ledelsen av en operasjon vil ha en generell og almindelig omsorg

for sikkerheten i det de holder på med. Det som da straks hevdes er: Ja, men vi fulgte jo regelverket! (Mer om dette argument nedenfor i kapitel 9).

Etter min mening må det anses som uaktsomt at man ikke sørget for at "Alexander L. Kielland" ble kontrollert under vann til samme standard som faste plattformer, uansett hva som måtte være fastsatt i detaljerte regler - det være seg offentlige regler eller bedriftsinterne regler.

Reglene forutsatte inspeksjon

Sjøfartsdirektoratet hadde på dette tidspunkt ikke fastsatt spesielle regler om inspeksjon av flytende plattformer under vann - ennsi over vann.

Sjøfartsdirektoratet baserte seg på den klasse riggen hadde i et klassifikasjonsselskap. Sålenge denne klassen ble opprettholdt, var dette tilstrekkelig hva Sjøfartsdirektoratet angikk.

Den norske undersøkelseskommisjonen gir følgende opplysning om reglene til Lloyds Register of Shipping, som klassifiserte de 7 første Pentagone-rigger:

"I Lloyds Register of Shipping's regelverk fra 1972 er inspeksjoner av områder hvor det er fare for utrivningsbrudd eksplisitt nevnt i forbindelse med de årlige besiktigelser. Videre forutsetter Lloyds Register at plattformen, hvert annet år, skal inspiseres i tørrdokk eller på en annen måte slik at de deler som besiktiges er tørrlagte. (S. 85).

I en presentasjon til den franske kommisjonen heter det:

"I sitt memorandum F-11 fra desember 1983, s. 35 og 36, understreker Forex Neptune S.A. at Lloyds Register of Shipping og American Bureau of Shipping utfører en mer grundig inspeksjon av undervannsdelene hvert annet år, og, på s. 50 hevder selskapet, under henvisning til sine kvalifikasjoner som eier av rigger, at de inspeksjonene som ble utført av Lloyds Register of Shipping var mer detaljerte og nøyaktige enn de som ble utført av Det norske Veritas på 'Alexander L. Kielland'." (Forfatterens oversettelse). (S. 243).

Jeg nevner i denne forbindelse at Forex Neptune S.A. var eier og operatør av tre Pentagone-rigger levert i juni 1969, oktober 1973 og oktober 1974, alle med klasse i Lloyds Register of Shipping.

Selv om den norske kommisjonen svekker inntrykket av grundigheten av inspeksjonen fra Lloyds Register of Shipping ved å anvende uttrykket "forutsetter", er det ikke noen opplysninger som tyder på at ikke også Lloyds Register of Shipping faktisk gjennomførte en skikkelig inspeksjon av undervannsdelene hvert annet år.

Når det gjelder reglene til Det norske Veritas, sies følgende i den norske kommisjonsrapporten:

"Veritas' regelverk av 1973 inneholder bestemmelser om årlige besiktigelses med henblikk på konstruksjonens styrke (kapitel I, avsnitt 3, C.200). Det heter der blant annet at disse besiktigelsene kan utføres mens plattformen er i operasjon. Hvis nødvendig kan det kreves at plattformens undervannsdeler og ballasttanker blir inspisert. Formålet med besiktigelsen er å kontrollere at allmenntilstanden til plattformen er tilfredsstillende, og at ingen skade såsom sprekker, permanente deformasjoner eller alvorlige korrosjonsangrep forefinnes. Målinger av tykkelser kan bli krevd utført". (S. 85).

I utgangspunktet er det neppe noe å utsette på disse regler, hvis de praktiseres med den fagkunnskap som det er grunn til å vente. Dersom reglene ikke praktiseres med tilstrekkelig fagkunnskap, må man bemerke at reglene til Lloyds Register of Shipping og American Bureau of Shipping er vesentlig bedre, ettersom de krever inspeksjon av undervannsdeler hvert annet år.

Det bør selvsagt også nevnes at flytende plattformer, såvel etter Det norske Veritas regler som etter reglene for andre klassifikasjonsselskaper, skal undergis en grundig klassebesiktigelse hvert 4. år. Reglene for Det norske Veritas fastsatte at dette skulle skje i smult farfann, og slik at alle undervannsdeler også blir inspisert.

Selv ikke i forbindelse med 4-års besiktigelsen er det fastsatt i Det norske Veritas regler at undervannsdelene skulle tørrlegges.

Det bør også nevnes at rederiet kan søke om utsettelse av 4-års besiktigelsen med ett år - noe som var svært vanlig. Det ville derfor kanskje være riktigere å snakke om 5-års besiktelse enn 4-

års besiktigelse.

Da "Alexander L. Kielland"-ulykken fant sted, krevet altså Lloyds Register of Shipping og American Bureau of Shipping inspeksjon i tørrdokk eller på likeverdig måte hvert annet år. Det norske Veritas godkjente i praksis en hvilken som helst inspeksjon av de neddykkede deler av plattformen hvert femte år.

Nu må De ikke la Dem forlede til å tro at dette er noen forskjell å snakke om - før de har drukket av det visdommens beger som den norske undersøkelseskommissjonen byr frem.

Først vil jeg dog nevne i hvilken grad det var mulig å gjennomføre skikkelig inspeksjon av "Alexander L. Kielland".

Hvordan kunne "Alexander L. Kielland" inspiseres?

Det hadde ikke medført store problemer å foreta en effektiv inspeksjon av samtlige undervannsdeler på "Alexander L. Kielland" hvert år - eller flere ganger i året.

En måte hadde vært inspeksjon med dykker, slik man gjorde for faste plattformer. Imidlertid kunne man enkelt og greit gjennomføre en fullt ut tilfredsstillende inspeksjon også på andre måter.

Det var adkomst til samtlige deler av plattformen, såvel over som under vann, gjennom mannlokk som kunne skrues av. Det gjalt alle tanker, pontonger, stag, osv.

De fleste av disse er vanntette, og kan inspiseres når som helst, også når riggen ligger dypt i sjøen. Dette er en innvendig inspeksjon, men er likevel av stor betydning. Særlig når det gjelder skrogdeler under vann, vil en slik innvendig inspeksjon være av betydning for å avsløre skader. Dersom man har sprekker av en viss betydning, vil vann komme inn. Forekomsten av vann vil i seg selv være en indikasjon. Dessuten vil sprekker - også sprekker som ikke er kommet så langt at de har utviklet en lekkasje - vise seg som våte streker i stålveggen.

Når det gjelder skrogdeler (stag o.l.) over vann, vil man ikke kunne observere våte flekker, osv., hvis man ikke benytter kontrastveske. Mindre sprekkdannelser og tilløp til sprekker vil neppe kunne observeres ved visuell observasjon. Det er likvel

antatt at nøyaktig visuell inspeksjon kunne avsløre sprekker som er i ferd med å bli en sikkerhetsrisiko. Skrogdeler over vann kan også inspiseres, om det anses nødvendig, fra utsiden, tildels fra ledere som er montert og tildels fra kran-basket.

De eneste skrogdeler som ikke kan inspiseres på denne måten er den nedre horisontale stag, som stag D-6 - staget som utløste katastrofen. Disse vil normalt ligge under vann, men er ikke tette, slik at de er fylt med vann (av stabilitetsmessige årsaker, jfr. ovenfor).

Det er likevel ikke slik at disse nedre horisontale stag ikke kan inspiseres. Tvert imot - de kan inspiseres med et minimum av forberedelse, og de er konstruert slik at de kan inspiseres på denne måten.

Riggen kan nemlig deballasteres, slik at de nedre, horisontale stag kommer over vann. Det er mannlokk fra plattformens ben og ut til de nedre horisontale stag, slik at det er kurant å komme ut til disse, når de nedre horisontale stag først er over vann.

Dette er riktignok en operasjon som kun kan gjennomføres under gode værforhold. På den annen side er det ukomplisert å gjøre dette under gode værforhold. Deballastering av riggen måtte man likevel foreta fra tid til annen, bl.a. for flytting av riggen. Slik deballastering ville representere et mindre stabilitetsmessig problem når man ligger i riktig posisjon med ankere ute enn når man er under slep fra en posisjon til en annen.

Slik deballastering var forøvrig forutsatt også for inspeksjon av de halegattene for ankerwirene. Dette er rullene like over pontongene som ankerwirene går gjennom. Disse skulle etter pålegg fra Sjøfartsdirektoratet i brev av 14. februar 1977 til A. Gowart-Olsen & Co. inspiseres hver annen måned, hvilken man kunne gjøre ved dykkere eller deballastering. Dykkere er, etter det som er opplyst, ikke benyttet. Det er imidlertid meget som tyder på at man har oversett dette kravet fra Sjøfartsdirektoratet.

Under boreoperasjoner ville det ikke være aktuelt å foreta slik inspeksjon mens boringen pågikk. For boreplattformer ville det være naturlig å foreta inspeksjonen under forflytning, og - hvis forflytningen gikk via et beskyttet område - i dette beskyttede område. "Alexander L. Kielland" ble benyttet som flotel, og lå på feltet hele tiden. Almindelig fornuft og sjømannsskap tilsa da at man måtte foreta disse operasjoner på feltet, men gjerne i

forbindelse med forflytning eller inspeksjon av halegattene, da riggen allikevel var deballastert.

Under gode værforhold kunne også de nedre horisontale stag inspiseres fra utsiden fra lettboat. Man kunne forøvrig også ta seg inn i de nedre stag fra boat via de såkalte lettehull, men det ville være unødvendig, ettersom det var adkomst gjennom mannlokk fra søylene over pontongene.

Inspeksjon av de nedre stag ved deballastering opplyses av den franske kommisjon å være foretatt på andre rigger av samme type.

Den norske "Alexander L. Kielland"-kommisjonen sier da også:

"I tilknytning til det forhold at undervannsdeler ikke ble besiktet, må det nevnes at det hendte at plattformen ble hevet til lav dypgang i forbindelse med forflytning. Da dessuten værforholdene normalt var svært gode da, kunne denne anledning vært benyttet til tørr inspeksjon av for eksempel nedre stag og knutepunkter." (S. 86).

Slik inspeksjon var også planlagt foretatt på "Alexander L. Kielland", som jeg snart skal komme til.

Jeg fastslår på dette punkt at det ikke var noen problemer med å inspisere de nedre horisontale stag på "Alexander L. Kielland", f. eks. i forbindelse med de årlige besiktigelses som skulle skje etter Det norske Veritas regler.

Hva kunne man observere ved slik inspeksjon

Ville man kunne observere noe ved slik inspeksjon? Og særlig: Ville man kunne observere den sprekk som utløste katastrofen?

Selve problemstillingen er ikke særlig heldig. Alle vet at før et fly tar av, blir det inspisert fra utsiden. Alle ville reagere på tanken om at man skulle slutte med denne inspeksjon, fordi det ikke er sikkert at man ville oppdage problemene likevel. Ingen flykaptein ville finne på å anføre at det var all right at han ikke foretok inspeksjon, fordi problemet som førte til nødlanding kanskje ikke ville blitt observert.

Likevel er det nettopp denne filosofi den norske "Alexander L.

Kielland"-kommisjonen anvender, når den sammenfatter sitt syn på dette punkt. Den peker på at besiktelsen under (bygging og) operasjon var "klart mangelfull med henblikk på å avsløre sprekkskader", og fortsetter:

"En ting er at intensjonene i regelverkets bestemmelse for årlige inspeksjoner ikke kan være oppfylt ved de inspeksjoner som ble foretatt. Mer vesentlig er det at de besiktigelser som regelverket legger opp til, har en hyppighet og et omfang som gjør at selv en ideell praktisering av disse ikke ville kunne ha ført til en forsvarlig kontroll med de aktuelle sprekkskadene." (S. 87).

Dette er en utrolig uttalelse fra granskningskommisjonens side. Det er altså et underordnet forhold at inspeksjonene ikke har vært skikkelige. Det vesentlige, skal man tro kommisjonen, er at inspeksjonene ikke ville ha hatt noen effekt i noe tilfelle.

Dette rokker ved grunnlaget for inspeksjon overhodet, og da særlig den understrekning som har funnet sted etter ulykken om hvordan slike inspeksjoner skal foretas.

Faktisk sier kommisjonen dette uttrykkelig, i sammendraget. Det norske sammendraget har (på s. 200) den nesten samme uttalelse som er sitert ovenfor. I det engelske "Summary", på s. 209, er følgende setning lagt til:

"Both the frequency and, particularly, the extent of the present practice justify this statement."

Dette står ikke det norske sammendrag. Det er liten grunn til å tro oversetteren har lagt til denne setningen. Sammenhengen er selvfølgelig også det norske sammendrag - og også den detaljerte argumentasjon - faktisk ga uttrykk for at det var liten verdi i den inspeksjon som foregikk da rapporten ble avgitt - ett år etter ulykken. I siste omgang har kommisjonen funnet ut at "den er for tjukk", og tatt den ut i den norske del, mens synspunktet altså ble stående i det engelske "Summary".

Det er på dette punkt grunn til å understreke at den norske undersøkelseskomisjon på dette punkt - og også det foregående - gir uttrykk for synspunkter som man står helt alene om. Samtlige myndigheter i alle land, og alle klassifikasjonsselskaper - sikkert også Det norske Veritas - legger stor vekt de jevnliggjorte inspeksjoner og den mulighet man gjennom disse har til å oppdage

sprekker som er i ferd med å utvikle seg til problemer.

I enhver annen sammenheng ville det blitt ansett som et særdeles grovt forhold at man har unnlatt å gjennomføre faglig forsvarlig inspeksjon.

Jeg synes den norske undersøkelseskommisjonens minimalisering av dette forhold må få kraftig påtale.

Var katastrofesprekken lang nok til å bli observert

Det spørsmål som den norske kommisjonen vel har i tankene på dette punkt, er: Hvor sikkert er det at katastrofesprekken ville blitt observert ved de inspeksjoner som burde vært foretatt? Kommisjonens svar på dette spørsmål er at sprekken antagelig ikke ville blitt funnet.

Etter min mening er det en helt forfeilet spørsmålsstilling, og et helt utilfredsstillende svar.

Det spørsmål kommisjonen burde ha stillet er dette: Kan det bevises at sprekken ikke ville blitt oppdaget ved de inspeksjoner som det var naturlig å arrangere? Svaret på dette spørsmål er: Det kan ikke bevises at sprekken ikke ville vært funnet!

Som grunnlag for sitt svar om at sprekken neppe ville blitt funnet, viser den norske undersøkelseskommisjonen til 2 rapporter, som er referert i bilag 6.

Den ene rapporten er "Karlsen, A. og Tenge, P.: "D/R "Alexander L. Kielland". Beregning av vekst av utmattingsprekker i hydrofonområdet på stag D-6", rapport 80-0410. Det norske Veritas, 30. mai 1980."

Det er vanskelig å forstå hvordan en norsk undersøkelseskommisjon, oppnevnt av den norske regjering, kan ha basert seg på et rent partsinnlegg fra Det norske Veritas, utarbeidet bare 2 måneder etter en ulykke som Det norske Veritas langt på vei var ansvarlig for, til å frita Det norske Veritas for ansvar. Som jeg skal påvise nedenfor, er de faktorer som slike undersøkelser må baseres på så usikre at et minimum av skjønnsomhet tilsier at man velger eksperter som ikke har en personlig sterkt interesse i saken.

Den andre rapporten er "Berge, S.: Beregning av sprekkvekst og restbrudd i stag D-6, D/R "Alexander L. Kielland", rapport, Institutt for marine konstruksjoner, NTH, november 1980." Denne rapport er bygget på en måling av avstanden mellom striasjoner, forutsetter en en-til-en-korrespondanse mellom sprekkvekst og striasjonsavstand (avstand mellom visse karakteristiske merker), med andre ord, jo større striasjonsavstand, jo større hastighet i utviklingen.

Det fremgår av omtalen av SINTEF-rapporten i bilag 6 at striasjonsavstanden ved initieringspunktet er ca. 3/10000 mm, og at striasjonsavstanden etter 30 cm er kommet opp i ca. 10/10000 mm. Jeg synes jo ikke dette indikerer noen vesentlig progressivitet - det antyder for meg at utviklingen går 3 ganger hurtigere når sprekken når 30 cm. enn når den begynte. Det fremgår av figur 8.2.12 på s. 335 at striasjonsavstanden har en relativt flatt forløp, og striasjonsavstanden på 10/10000 fremstår som et enkeltstående resultat. Selv om man tar utgangspunkt i dette enkeltstående resultat (hvorfor er det ikke foretatt videre målinger?) er det inteting som tyder på at hastigheten øker så veldig eksponensielt, slik at striasjonsavstanden (hastigheten) etter 60 cm vil være 9 ganger så høy. Utgangspunktet for antakelser om dette må være kurven som hastighetsøkningen (striasjonsavstanden) beskriver fra 0 til 30 cm, og den er relativt flat, jfr. s. 335 i den norske kommisjonens rapport.

Hvis man trekker ut sammenlignbare tall fra partsinnlegget til Det norske Veritas, viser denne en sprekkveksthastighet på 312 dager/mm i området med en sprekkklengde på 0,5 til 1,0 mm, og 43,2 minutter/mm i området fra 340 mm til 540 mm.

Med andre ord: Kurven til Det norske Veritas viser tilnærmet rett opp i et voldsomt eksponensielt forhold, mens kurven fra undersøkelsen til NTH har et lineært forhold, med en viss progressivitet, hvilket også vises av figur 8.2.12.

Kort sagt: Partsinnlegget fra Det norske Veritas, som omtales over 5 spalter, tyder på at sprekken ikke ville kunne bli oppdaget. Rapporten fra Institutt for marine konstruksjoner ved Norges Tekniske Høyskole, som omtales over 1 spalte, gir et solid holdepunkt for at sprekken ville kunne blitt oppdaget i lang tid - flere år - før katastrofen inntraff.

Stilt overfor disse to faglige rapportene, den ene fra en sterkt

interessert part, og den andre fra det vitenskapelige tekniske miljø i Norge, konkluderer undersøkelseskommisjonen:

"Da den siste årlige besiktelsen ble foretatt på "Alexander L. Kielland" høsten 1979, var imidlertid sprekken sannsynligvis ennå små, kanskje gikk de ikke engang gjennom platetykkelsen." (S. 87)

Den franske kommisjonen, som i motsetning til den norske er sammensatt i sin helhet av fagkyndige eksperter, herunder en sakkyndig metallurg, tilbakeviser grunnlaget for Det norske Veritas beregninger, og dokumenterer at kurven for utvikling av sprekken rundt staget ikke er eksponensiell, men progressivt lineær (hvilket forøvrig undersøkelsen fra NTH også tyder på, uten at denne er nevnt av den franske undersøkelseskommisjon). Den peker også på at utviklingen av sprekken ikke har fulgt et jevnt tidsforløp, hvilket beregningene fra Det norske Veritas er bygget på, men har gått i sprang - med ujevn og formodentlig hurtig utvikling i dårlig vær (da slo franskmannen), fulgt av perioder da det ikke skjedde noen utvikling i det hele (franskmannen holdt seg i ro).

Den franske kommisjonen snur også problemstillingen i riktig retning - slik jeg ser det - og sier bl.a.:

"Følgelig er det ingen som kan hevde at lengden av sprekken i staget var for liten til å bli oppdaget under de årlige inspeksjoner den 5. september 1977, 29. august 1978 og 20. september 1979" (Forfatterens oversettelse) (S. 193).

Den franske kommisjonen sier også noe annet, som det er verdt å merke seg:

"Slik inspeksjon er tar uten tvil langt tid og er stiller krav til nøyaktighet. Uhell kan uten tvil medføre at man ikke blir oppmerksom på visse sprekker. Sjømannen må likevel være oppmerksom på at sikkerhet bare kan oppnås gjennom at rutinemessige oppgaver skjøttes samvittighetsfullt. Han har formidlet disse gode prinsipper til luftfarten. Man kan idag si at den meget høye pålitelighet i lufttransporten i stor utstrekning skyldes regelmessige, nøyaktige inspeksjoner." (Forfatterens oversettelse) (S. 197).

Jeg føler meg litt beklemt som nordmann når jeg sammenholder disse uttalelser med den norske "Alexander L. Kielland"-

kommisjonens syn, som nærmest avskriver betydningen av inspeksjoner, basert på en rapport fra den part som kunne bebreides for at inspeksjoner ikke var gjennomført, og som straks gjennomførte skjerpet inspeksjon av alle andre rigger.

Ville groing ha forhindret observasjoner ved inspeksjon?

Siden det dreier seg om konstruksjonsdeler som regelmessig ligger under vann, er det sikkert mange som spør seg om det ikke ville vært vanskelig å observere noe, på grunn av groing av overflatene.

Det kan derfor være grunn til å presisere at det er en samstemmig oppfatning fra alle som har observert undervannsdelene til "Alexander L. Kielland" at disse var overraskende rene og tilgjengelige. Grunnen til dette er groingsbelegg og anoder.

Sjøfartsinspektør Hilmar Dale sier i et referat fra 31. mars 1980, da han inspiserer D-leggen i Boknafjorden:

"Det var ingen anoder igjen på plattform søylen fordi disse var tåret helt bort. Ellers så søylen meget pen ut for så vidt det gjaldt maling og stoffbevaring. Inne i stagene vist fremdeles merker etter krittmerkninger - antakelig fra byggingen."

Det er dessuten en kjent sak at en sprekke som er rett vil kunne observeres, selv om det er endel rust og groing, fordi den har en rett visning i motsetning til de ujevnheter som ellers preger belegg av forskjellig slag.

Når det særlig gjelder sprekker som har vokset ut fra hydrofonholderen, vil disse ha startet på bunnen av staget - på begge sider av hydrofonholderen - og vokset oppover begge sider. Disse ville ha alle muligheter for å kunne sees.

Forholdet er at når riggen deballasteres, vil ikke alt vann renne ut av lettehullene. Noe vann vil være igjen i bunnen av røret, og kan ikke komme ut. Grunnen er at en kant av ca. 5 cm. høyde er sveiset på rundt lettehullet, og at også hydrofonholderen stikker ca. 5 cm. inn i røret. Det vil derfor bli igjen et par cm med sjøvann.

Dette vannet vil ligge jevnt langs begge sider av staget,

bortsett fra der man har en sprekk. Der man har sprekken, vil vannet trekke seg opp over overflaten av vannet som følge av kapillærvirkningen.

Dersom ett enkelt rør skulle være helt tørt i bunnen etter en viss tid over vann, mens andre rør har etpar cm. med vann, vil enhver sjømann vite - her lekker vann ut. Med andre ord: Her er en sprekk. Selv en vanskelig plassert sprekk, som f.eks. sprekken som gikk rundt hydrofonrørholderen, og som etterhvert ble svært så betydelig, ville avsløre sitt nærvær ved at det vann man måtte vente å finne i bunnen av staget ikke var tilstede.

Fra utsiden vil en sprekk avtegne seg som en våt strek på et ellers tørt stag. Dette ville man kunne observere fra lettbåt. Det ville vært naturlig å sette lettbåt på vannet - noe man allikevel måtte gjøre regelmessig for å øve seg i mann-overbord beredskap. Dessuten kunne man se den våte stripen ved å stikke hodet ut lettehullet og se i retning av hydrofonholderrøret. Endelig ville det i dette tilfelle vært mulig å observere endel fra leideren som gikk ned D-leggen.

Dersom man først gir seg til å måle sannsynligheter for at en sprekk vil bli oppdaget, vil jeg si det slik at det er en rimelig overvekt av sannsynlighet for at sprekken ville vært oppdaget ved inspeksjon, i alle fall 1/2 år før ulykken, antagelig også før. Med andre ord: Ulykken kunne vært unngått.

Hva slags inspeksjon ble foretatt

Det fremgår av rapporten fra den norske "Alexander L. Kielland"-kommisjonen at besiktigelsesmenn fra Det norske Veritas foretok årlig besiktigelse for opprettholdelse av klasesertifikat 5. september 1977, 29. august 1978 og 19.-20. september 1979. Dessuten foretok Det norske Veritas en mer grundig inspeksjon i dagene 19.-21. februar 1980 for utstedelse av "Certificate of Fitness" i forbindelse med at "Alexander L. Kielland" skulle til med boring på engelsk sokkel.

Det ble altså foretatt 4 inspeksjoner fra Det norske Veritas side i løpet av de siste 3 1/2 år før ulykken.

I alle disse tilfellene inspiserer Det norske Veritas endel skrogdeler, men valgte da ut **skrogdeler som lå lett tilgjengelig**, såsom knutepunktene under dekk, osv., og alltid **skrogdeler som**

også hadde vært inspisert av riggens mannskap.

Skrogdeler som var vanskeligere tilgjengelig, og som heller ikke hadde vært inspisert av riggens faste mannskap, fant besiktigelsesmennene fra Det norske Veritas ikke grunn til å besiktige.

Hvordan besiktigelsesmennene på denne bakgrunn kunne ha noen formening om det de skulle besiktige og kontrollere, nemlig sjødyktigheten, er en gåte.

Det er spesiell grunn til å merke seg med den siste besiktigelsen, den som ble foretatt 19.-21. februar 1980, altså bare 35 dager før ulykken.

På dette tidspunkt hadde sprekkeene på hver side av hydrofonholderrøret nådd en lengde på 14 cm, selv etter Det norske Veritas eget - ytterst tvilsomme - partsinnlegg, og ville derfor ha vært klart synlige.

Om denne besiktigelsen sier kommisjonen:

"Den ekstraordinære besiktigelsen som ble foretatt av Veritas i februar 1980 med henblikk på sertifisering for britisk sokkel, omfattet alle forhold vedrørende skrog, stabilitet og maskineri. Skrogbesiktigelsen ble imidlertid utført i begrenset omfang fordi besiktigelsesmannen stolte på tidligere skrogbesiktigelser samt den, ifølge besiktigelsesmannen, gode egenkontrollen ombord. Ved denne anledning ble ankerspillene og tilgjengelige deler av ankerwirene inspisert." (S. 52).

Dette var altså ment som en særlig omfattende undersøkelse som skulle omfatte alle forhold vedrørende skroget.

Skrogbesiktigelsen ble imidlertid av besiktigelsesmannen forenklet under henvisning til 2 forhold. Det ene var tidligere skrogbesiktigelser. Det andre var egenkontrollen ombord.

Plattformsjef under denne inspeksjonen var Torstein Sød - den av plattformsjefene som klart følte et særlig ansvar - mer om det senere. Det må anses som åpenbart at besiktigelsesmannen av

plattformsjef Torstein Sød fikk vite, eller ville ha fått vite om han hadde spurt, at de nedre horisontale skrogdeler aldri var

blitt inspisert av noen. Dette fremgikk også av den tavle som var satt opp på kontoret til plattformsjefen/teknisk sjef ombord som viste med flagg når de enkelte plattformdeler sist var inspisert.

Forholdet blir særlig mer graverende ettersom det fremgår av det som er nevnt at riggen ble deballastet for kontroll av halegattene. Disse skulle etter pålegg fra Sjøfartsdirektoratet inspiseres hver 2. måned. Det har ingen mening å si at "ankerspillene og tilgjengelige deler av ankerwirene" ble inspisert hvis det med dette menes at besiktigelsesmannen kikket ned på wirene som forsvant i sjøen rett under ankerwinchene. Mening får anførselen om kontroll av ankersystemet hvis det dreiet seg om en kontroll av den type som etter Sjøfartsdirektoratets pålegg skulle utføres hver 2. måned.

Det fremgår ellers av plattformsjef Torstein Sæds dagbok for denne periode at været ikke var slik mens besiktigelsesmannen var ombord at det var nødvendig å ta inn gangbroen - med andre ord - en tilsynelatende god værperiode.

Besiktigelsesmannen fra Det norske Veritas gjennomfører med andre ord det som skulle være en omfattende besiktigelse av skroget på samme måte som de tidligere besiktigelser - **han tok bare det som var lett tilgjengelig og som også det faste mannskap hadde inspisert.**

Man skulle etter dette tro at det lå an til en relativt sterk kritikk av Det norske Veritas og inspeksjonspraksis fra kommisjonens side. Men igjen har Det norske Veritas "englevakt" i kommisjonen:

"Den inspeksjonspraksis som var anvendt av Det norske Veritas kan vanskelig sies å være i overennstemmelse med reglens bokstav. I lys av den aktuelle ulykken er det klart at reglens krav i seg selv ikke er tilfredsstillende for å dekke de aktuelle forholdene." (S. 86).

Det er vanskelig å få sammenheng i det den norske kommisjon sier på dette punkt.

Det hadde hatt en viss offentlig interesse å få avklart om ulykken, etter kommisjonens mening, kunne ha vært unngått dersom inspeksjonspraksis hadde vært tilfredsstillende - i tråd med reglens bokstav og god besiktigelsespraksis.

Det er blant annet endel av kommisjonens mandat å gi uttrykk for sitt syn på dette.

I stedet for å gi uttrykk for sitt syn på dette, går kommisjonen over til å diskutere noe annet, nemlig om reglene kunne gjøres bedre.

Sammenligning med inspeksjon utført av Lloyds

I løpet av de første 44 måneder i operasjon ble "Alexander L. Kielland" undervannsdelene aldri besiktiges utenfra (tørr besiktigelse) eller av dykkere (ifølge rederiet).

Forex Neptune S.A. gir tilsvarende opplysninger for to andre Pentagone-plattformer, levert i juni 1969 og oktober 1973 og opererert av Forex Neptune S.A. og klasset i Lloyds Register of Shipping. Den første riggen ble i løpet av de første 44 måneder inspisert en gang i tørrdokk, og 3 ganger med dykkere. Den andre riggen ble i løpet av de første 44 måneder inspisert to ganger i tørrdokk, og to ganger med dykkere.

Dessuten foretok plattformsjefene jevnlig inspeksjoner ved deballastering av riggen og innvendig inspeksjon av de nedre stag.

Som ovenfor nevnt er det et krav etter reglene til såvel Lloyds Register of Shipping som American Bureau of Shipping at undervannsdelene inspiseres i tørrdokk eller på annen like betryggende måte minst hvert annet år.

Hva mener så kommisjonen om Det norske Veritas lettvinde praksis, som nevnt ovenfor, og den klart mer grundigere praksis som blir ført av andre klassifikasjonsselskaper?

"Denne (den norske) praksis må for ordens skyld også sees i lys av inspeksjonspraksis forøvrig. Det som er mest interessant da, er ikke først og fremst hvilke krav det stilles til besiktigelser i regelverk, men hva som faktisk er oppdaget av sprekker og andre skader." (S. 86).

Her beveger den norske undersøkelseskommisjonen seg ned på et forunderlig lavt nivå i argumentasjonen.

At to klassifikasjonsselskap har krav om tørr inspeksjon hvert annet år, mens ett ikke har noe krav om dette i det hele tatt, er uten interesse, skal man tro kommisjonen.

For å benytte et eksempel: To lastebilsjåførere, som har ansvar for hver sin bil, skal kontrollere oljen hver dag. Den ene kontrollerer oljen hver dag, uten å finne noe galt. Den andre kontrollerer ikke oljen i det hele tatt, og kjører motoren tørr og ødelegger motoren.

Sier da eieren av lastebilene: Vel, det ene kan være like bra som det andre, for heller ikke den første sjåfør fant at det manglet olje!?

Det er jo dette nivået den norske "Alexander L. Kielland"-kommisjonen argumenterer på.

Nu kan riktignok den norske "Alexander L. Kielland"-kommisjonen vise til at sjåfør nr. 1 fant en viss manko på olje etter at bil nr. 2 hadde kjørt tørr. Hva beviser det? Absolutt ingenting, selvfølgelig. Men den norske kommisjonen påstår - fullstendig grepet ut av luften - at det må ha manglet olje ved tidligere kontroller også.

Som nevnt ovenfor ble det ved kontroll av 10 andre Pentagone-rigger etter "Alexander L. Kielland"-ulykken funnet sprekkdannelse ved to hydrofonholdere på en plattform levert i oktober 1974, samt mer alvorlige sprekkdannelser ved lettehull på en annen plattform, levert i oktober 1973. Det foreligger ingen opplysninger om at sprekkene har foreligget ved siste regulære kontroll, eller siste 2 års-kontroll av undervannsdeler. Sprekker vil man også alltid finne, hvis man ser nøye etter - en sprekk er ikke nødvendigvis en indikasjon på at noe alvorlig er i ferd med å skje.

Men den norske "Alexander L. Kielland"-kommisjonen rører alle saklige argumenter sammen og koker godt opp.

Da "Alexander L. Kielland"-ulykken fant sted, krevet, som nevnt, Lloyds Register of Shipping og American Bureau of Shipping inspeksjon i tørrdokk eller på likeverdige måte hvert annet år. Det norske Veritas godkjente i praksis en hvilken som helst inspeksjon av de neddykkede deler av plattformen hvert femte år.

Den norske kommisjonen sier likevel:

"Kommisjonen har for øvrig ingen grunn til å tro at situasjonen ville ha vært vesentlig anderledes om et annet klassifikasjonsselskap hadde vært ansvarlig for "Alexander L. Kielland". (S. 87).

Uttalelsen avslører i hvilken grad kommisjonen har vært påvirket av det særegne miljø den skapte for sitt arbeid. Man må vente at dette miljø, og kommisjonens vilje til å imøtekomme de impulser den har hatt i sitt arbeide, har vært like stor når det gjelder de andre delene av sitt arbeide. Når det gjelder de andre delene, kan det dog være vanskelig å avdekke dette.

På det punkt som nettopp er sitert, avslører den norske kommisjonen sin mangel på objektivitet og dømmekraft på et sentralt punkt.

4-års besiktigelsen utsatt

Etter de regler som Det norske Veritas praktiserte, der den årlige besiktigelsen ble redusert til et kort besøk med besiktigelse av deler av plattformen som var lett tilgjengelig, var det 4-års besiktigelsen man måtte sette sin lit til, ifølge kommisjonen. Kommisjonen nevner også den utbredte praksis med utsettelse av 4-års inspeksjonen med 1 år, og sier:

"Først etter 4 til 5 år ville det ha funnet sted en noenlunde realistisk inspeksjon i så henseende av vitale deler på "Alexander L. Kielland". (S. 86).

Kommisjonen er elles klar over forholdet med 4-års inspeksjonen for "Alexander L. Kielland". Denne skulle egentlig finne sted sommeren 1980. Imidlertid søkte rederiet om utsettelse med denne besiktigelse ved brev av 26. februar 1980 - noen få dager etter at den ekstraordinære besiktigelsen hadde funnet sted.

I søknaden om utsettelse av 4-års besiktigelsen, adressert til Det norske Veritas i Oslo, sier rederiet:

"Vi ønsker ved den anledning å påbegynne den periodiske besiktigelse og fullføre de nødvendige inspeksjonene som

skal utføres i smult farvann"

Det vises ellers i brevet til samtale med den besiktigelsesmann som nettopp hadde gjennomført besiktigelse offshore.

Det var altså allerede på dette tidspunkt avtalt at 4-års besiktigelsen, forsåvidt angikk undervannsdelene, ikke skulle gjennomføres som tørr inspeksjon i tørrdokk. Dette fremgitt også av rederiets program for "Alexander L. Kielland", som forutsatte at riggen skulle over på engelsk sektor såfort boligseksjonene var losset av, uten dokksetting.

Slik Det norske Veritas praktiserte de årlige besiktigelser, ville inspeksjonen sommeren 1980 være den eneste besiktigelse av undervannsdelene før neste periodiske besiktigelse, som først kommer 4 år etter avslutningen av den første 4-års besiktigelse. Denne var godtatt utsatt til 1981, slik at neste besiktigelse ville komme i 1985. Dersom også denne var blitt utsatt med et år, ville neste besiktigelse av undervannsdelene, slik reglene ble praktisert av Det norske Veritas, komme i 1986.

Dersom ulykken ikke hadde skjedd, ville undervannsdelene til "Alexander L. Kielland" således ha blitt inspisert 1 gang i løpet av 10 år.

I samme periode ville undervannsdelene på en rigg klasset av Lloyds Register of Shipping eller American Bureau of Shipping ha vært inspisert i tørrdokk eller på likeverdig måte 5 ganger.

Den norske undersøkelseskommissjonen kan imidlertid ikke se at dette skulle være noen forskjell å snakke om!.pa

KAPITEL 7

HISTORIEN SOM ALDRI BLE FORTALT

Rederiets eget inspeksjonsprogram

Jeg har ovenfor gått igjennom den form for besiktigelse og inspeksjon som ble foretatt av Det norske Veritas. Den må karakteriseres som utilstrekkelig. På dette tidspunkt var kravene som ble stillet av andre klassifikasjonsselskaper, som Lloyds Register of Shipping and American Bureau of Shipping

betydelig strengere.

Utviklingen i tiden gikk også klart i retning av sterkere egenkontroll og mer gjennomført inspeksjon av flytende innretninger for å komme opp på et nivå som noenlunde tilsvarte nivået for faste plattformer.

Jeg antar at det er i dette perspektiv vi må se det initiativ som ble tatt av Stavanger Drilling høsten 1978 for et mer bevisst inspeksjonsprogram av "Alexander L. Kielland" - og søsterriggen "Henrik Ibsen".

Det er karakteristisk for størrelse og kapasitet for staben til Stavanger Drilling at man ikke hadde noen i staben på land som kunne ta seg av etableringen av et eget inspeksjonsopplegg. Rederiet organiserte driften av sine flytende plattformer på samme måte som man hadde organisert driften av skip, og hadde bare et minimum av stab på land. Det hadde kanskje ikke vært noe galt i dette om Det norske Veritas inspeksjon hadde fungert som den skulle, men det gjorde den ikke. Kanskje var også rederiet nådd til den erkjennelse? Det er i så fall bare den norske undersøkelseskommissjonen som har unngått å trekke de åpenbare konklusjoner på dette punkt.

Stavanger Drilling kalte i hvert fall inn en teknisk sjef - som er betegnelsen på maskinsjefen ombord på en plattform - for å utarbeide et bedriftsinternt inspeksjonssystem - rederiets egenkontroll. Man valgte selvsagt den mest erfarne tekniske sjef, motstykket på den tekniske siden til plattformsjef Torstein Sæd. Det er han det er vist til nedenfor, når annet ikke er sagt.

Den tekniske sjef utarbeidet et inspeksjonsprogram for både maskiner og utstyr og for de enkelte deler av plattformskroget - pontonger, søyler og stag - i løpet av vinteren 1978-79. Dette ble lagt opp i overensstemmelse med det såkalte Tzar-system, utarbeidet av Norsk Skipsforskningsinstitutt.

For maskindeler ble det i tilknytning til inspeksjonsprogrammet lagt opp et kardex-system med rubrikker for innføring etterhvert som inspeksjon og vedlikehold ble foretatt. Samtidig var det på disse ark en kort beskrivelse av hvilket vedlikehold som skulle utføres.

Når det gjaldt inspeksjonen av de enkelte skrogelementer, ble dette av teknisk sjef ordnet på denne måten:

Teknisk sjef fikk laget en stor tavle, som ble opphengt på det felles kontor som plattformsjefen og teknisk sjef hadde ombord på "Alexander L. Kielland" (og "Henrik Ibsen"). Øverst var en vannrett linje som viste tiden, etpar år fremover. Nedover i venstre marg var samtlige skrogelementer regnet opp: Pontonger, søyler og stag, herunder D-6.

Utfør hvert skrogelement var en pil. Denne pilen ble flyttet hver gang en inspeksjon var foretatt, slik at pilen alltid markerte når siste inspeksjon av det angjeldende skrogelement var foretatt. Når et skrogelement ble inspisert ble det ellers registrert i dekkdagboken, samtidig som det ble tatt med i meldingene fra plattformen til rederiet.

Alle elementer skulle i henhold til det egenkontrollsystem som teknisk sjef la opp til inspiseres hver 6. måned.

De nedre horisontale stag, deriblant D-6 som brast, var selvsagt med på denne tavlen, med pil som viste når disse sist var inspisert. Dette var forøvrig våren 1977 i Tananger.

Slik den tekniske sjef forklarer dette, var det en stor tavle som hvem som helst som kom inn på det felles kontor til plattformsjefen og teknisk sjef måtte se, og man registrerte umiddelbart hva som hadde vært kontrollert sist og hva som sto for tur til å bli kontrollert.

Inspeksjon av nedre stag ble nektet av Phillips

Da den tekniske sjef var ferdig med opplegget av ovennevnte inspeksjonsprogram for bl.a. "Alexander L. Kielland" ved årsskiftet 1978-79 gikk han tilbake i tjeneste som teknisk sjef på "Alexander L. Kielland"-plattformen. Samtidig fulgte han med under ombygging av "Henrik Ibsen"-plattformen, som ble ombygget til verdens største boligrigg, slik at han bare gikk halve skift på "Alexander L. Kielland". Det vil si at han var på "Alexander L. Kielland" 8 dager av gangen, mens de andre hadde 16 dagers skift. I august 1979 hadde han sitt siste skift på "Alexander L. Kielland", idet han da ble permanent overflyttet til "Henrik Ibsen".

Under det siste skiftet ombord på "Alexander L. Kielland" var han sammen med plattformsjef Torstein Sæd. Uten forkleinelse for

andre var det ikke tvil om at dette var "A"-laget til Stavanger Drilling. Plattformsjef Torstein Sød hadde vært den som fulgte byggingen av "Alexander L. Kielland" i Dunkerque, og var også den som overtok riggen på vegne av rederiet. Den franske undersøkelseskommissjonen bemerker at det alltid var hans signatur man fant ved siden av mannlokk som dokumentasjon på inspeksjoner som var foretatt. Alle mannskaper jeg har snakket med understreker at platformsjef Torstein Sød var høyt og inne alle veier når han var ombord. Den tekniske sjef var den som hadde lagt opp rederiets egenkontrollprogram.

1. august 1979 kl. 07.00 begynte slepingen av "Alexander L. Kielland" fra Albuskjell 2/4 Foxtrot til Edda (2/7 Charlie). Albuskjell ligger helt nord i Ekofiskområdet, og Edda ligger helt syd. "Alexander L. Kielland" ble altså slept over hele feltet. For slepingen måtte "Alexander L. Kielland" deballasteres, og lå meget høyere enn det som var nødvendig for f.eks. inspeksjon av de nedre, horisontale stag.

Slepingen kunne ikke gjennomføres uten godt vær, men været var bra, og holdt seg bra lenge. Det var jo sommertiden. Faktisk går det 14 dager - til 14. august 1979, før man må hale riggen vekk fra Edda på grunn av været, men selv det skjer bare for en kortere periode, sent på kvelden. Om morgenen haler de inn igjen, og blir liggende.

10. og 11. august 1979 ble livbåter låret og tatt opp igjen, og pickupbåten ble låret 12. august 1979 for "mann over bord" øvelse. Det fremgår ellers av dekkrapporten at man drev med maling 3., 4., 5., 6., 7., 9. og 10. august. 8. august ble det ryddet og vasket på dekk. Jo, dette var nok solskinnsdager.

Det nye inspeksjonsprogrammet hadde da vært i funksjon et halvt års tid, og det var inspeksjon av de nedre stag som sto for tur.

Samtalen med teknisk sjef

Som ledd i mine undersøkelser om "Alexander L. Kielland"-ulykken som prosessfullmektig i det såkalte begrensningssøksmålet i Stavanger, kom jeg til å snakke med den tekniske sjef. Det han fortalte var så interessant at jeg ringte ham opp igjen og spurte om jeg kunne ta det opp på bånd, hvilket jeg fikk lov til (det fremgår av innledningen og avslutningen av båndet). Vi hadde denne samtalen 6. mars 1986. Jeg gjengir samtalen akkurat slik

den forløp, slik at påstandene om at det forelå noe som helst press ikke kan få grobunn.

Etter at den tekniske sjef har forklart om inspeksjonsprogrammet og nødvendigheten av å ha riggen i overflatestilling, går samtalen slik:

Teknisk sjef:

Ja, - vi var nødt til å ha den i overflatestilling, eller så kunne vi aldri komme til. Og da kunne vi, vi kunne til og med gå inn - bruke robåt nede, og så kunne vi gå inn i fra sjøen, eller så kunne vi gå inn ifra pontongene innvendig.

Jeg:

Det gjorde dere av og til?

Teknisk sjef:

Det gjorde vi inne i Tananger

Jeg:

Og det ville han gjøre offshore også?

Teknisk sjef:

Den gangen ville vi gjøre det begge to. Vi ville gjøre det samme gangen. Eg meiner det var meg og Sæd som var den gangen, altså.

(Jeg tar ut endel spørsmål om tidspunktet, som senere er blitt helt avklaret).

Jeg:

Ja - og - men det ble ikke noe av da, skjønner jeg.

Teknisk sjef:

Nei, det blei ikke nogo av.

Jeg:

Nei, og hvorfor ikke?

Teknisk sjef:

Nei, det, altså, det var Phillips som motsatte seg det, fordi at det medførte endel problemer. Dei måtte jo ta gangveien, og så tok det mange timer å ta opp riggen, deballaste riggen, og så tok det mange timer å gjøre denne jobben, og gå inn, og så tok det endel timer også gå ned igjen.

Jeg:

Ja ...

Teknisk sjef:

Og då vet du, då måtte de bruke - shuttle for å komme over til riggen ifra den faste installasjonen til den flytende måtte de da bruke helikopter.

Jeg:

Men, var det du som snakket med Phillips eller var det

Teknisk sjef:

Nei, det var han.

Jeg:

Det var Sæd?

Teknisk sjef:

Ja.

Jeg:

Hørte du samtalen?

Teknisk sjef:

Nei, det gjorde jeg ikke. Han var over på den andre installasjonen og snakket med ham.

Jeg:

Snakket med hvem da?

Teknisk sjef:

Med ein av disse herane amerikanske sjefane.

Jeg:

Javel. Og hva fortalte han om samtalen.

Teknisk sjef:

Nei, det einaste han sa .. var at han ville ikke gå med på det. Phillips ville ikke gå med på det.

Jeg:

Men Sæd var jo kaptein. Han kunne vel bestemme det han?

Teknisk sjef:

Ne-æsh, de - i grunnen så har de svært lite de skal ha sagt

overfor operatørene.

Jeg:

Javel.

Teknisk sjef:

Hvis man er ærlige, altså. Det er bare i navnet, men i gavnet er det ikke.

Så langt samtalen med den tekniske sjef.

Press fra Phillips

Dagen etter samtalen kom teknisk sjef til Stavanger for å undertegne en erklæring basert på opptaket og de samtalene vi ellers hadde. Den fremgår av erklæringen at plattformsjef Torstein Sød var nokså oppgitt og nedslått over beskjeden han hadde fått fra Phillips representant.

Teknisk sjef ble senere utsatt for sterkt press fra i alle fall Phillips Petroleum Company Norway. En advokat fra juridisk avdeling ringte opp til teknisk sjef samme dag som erklæringen ble oversendt til Phillips Petroleum Company Norway. Teknisk sjef var lite villig til å diskutere saken ytterligere.

I bevisopptak for Ryfylke herredsrett, som senere ble avholdt, sier teknisk sjef:

"Vitnet opplyser at advokaten til Phillips spurte ham om hvem som er hans arbeidsgiver nå. Vitnet reagerte noe på et slikt spørsmål."

Mer ville han ikke si om det under bevisopptaket.

Hvordan telefonen fra Phillips Petroleum Company Norway til teknisk sjef har virket, kan man gjette seg til av hva han senere sa om dette.

Polititiet henvendte seg til teknisk sjef over telefon 10. april 1986. Av referatet fra samtalen fremgår:

"(Teknisk sjef) ble foreholdt saken, og også gjort kjent med vitneansvaret samt sine rettigheter, herunder sin rett til ikke å forklare seg for politiet.

(Teknisk sjef) kjente godt sine rettigheter fra før av, og svarte at han ikke ønsket å avgi forklaring. (Teknisk sjef) forklarte at han hadde blitt "lurt" av h.r.a. Mitsem til å avgi erklæring, men ønsket nå å "glemme" hele saken og ikke rippe opp i den". (Forfatterens uthevning).

Til "Stavanger Aftenblad" uttalte han:

"Jeg har heller aldri hørt før at oljeselskapet Phillips nektet å medvirke til at "Kielland" ble undersøkt. Her er ting tillagt meg som jeg aldri har sagt." (16. mai 1986).

Han har imidlertid senere i bevisopptak for Ryfylke herredsrett 27. mai 1986 og for Stavanger byrett 20. november 1986 bekreftet det som fremgår av samtalen.

Den som har en naiv forestilling om at et større oljeselskap som Phillips Petroleum Company Norway har genuin vilje til å oppklare en slik ulykke og vil holde seg for god til å prøve å påvirke vitner, bør vurdere ovenstående, samt det som er nevnt i neste kapittel om to vitner ansatt i Phillips Petroleum Company.

Hvem nektet inspeksjonen

"Alexander L. Kielland" var endel av konstruksjonsorganisasjonen på Ekofisk, og sortere under konstruksjonsavdelingen til Phillips, den såkalte E & C avdeling (for Engineering & Production). Alle som bodde ombord var konstruksjonsarbeidere, med unntak av mannskapet og tilfeldige gjester.

Konstruksjonsavdelingens sjef på Edda hadde titelen Construction Superintendent. Construction Superintendent i første uke i august arbeider ikke lenger for Phillips Petroleum Company. Det er denne bestemte person jeg viser til når jeg nedenfor benytter titelen.

Det inntrykk man sitter igjen med av Construction Superintendent, basert på samtaler jeg har hatt, er at nettopp denne Construction Superintendent var den som kanskje var mest usikker på sin jobb. Han ble etter en tid overført til avdelingen på land som hadde ansvaret for utarbeidelse av driftshåndbøker.

Jeg finner ikke noen som helst grunn til å trekke i tvil at tingene har skjedd akkurat som beskrevet av teknisk sjef. Jeg kan

ikke se noen mulighet for at teknisk sjef husker feil, eller for at han 6 år etter ulykken skulle forklare seg galt overfor meg.

Grunnen til at Construction Superintendent kunne tenkes å motsettes seg dette er klar:

Det ville, etter det teknisk sjef har forklart i bevisopptak, ta minst to 12-timers skift å gjennomføre inspeksjon av de nedre stag. Dessuten måtte plattformsjefen og ham selv ha en 12 timers pause imellom. I praksis ville det altså ta 2 døgn å gjennomføre inspeksjonen.

I disse to døgnene måtte man trekke "Alexander L. Kielland" vekk fra Edda-plattformen, og man ville derfor ikke lenger ha mulighet til å komme på Edda-plattformen - og arbeidet - via gangbroen. Ergo måtte de som bodde på "Alexander L. Kielland" og arbeidet andre steder - ca. 200 mann - fraktes med helikopter hver morgen og kveld. De kunne heller ikke komme tilbake til "Alexander L. Kielland" for lunch-måltidet, og måtte derfor spise på Edda-plattformen, hvor kapasiteten var fullt utnyttet som den var.

Dersom Construction Superintendent hadde stillet det naturlige spørsmål: Er det sikkert at det bare vil ta 2 døgn? - ville svaret blitt negativt. Det kunne ta lenger tid.

Dersom det kom tåke - og det var ikke utenkelig i godvær - ville det bli skikkelige problemer. Enten ville ikke folk komme på arbeid. Eller så måtte de overnatte på en plattform der alle senger var opptatt fra før. Noen mulighet for båttransport var det ikke, i alle fall ikke som er godkjent av regelverket for Nordsjøen.

Hvis dessuten sjøen kom opp, måtte man avslutte arbeidet. Det var jo et åpent lettehull i de stag som skulle inspiseres. Det ville ikke bydd på problemer å lage et lokk for å hindre at sjøene kom inn under selve inspeksjonen. I betraktning av at "Alexander L. Kielland" lå på Ekofisk årevis av gangen, burde man kanskje tenkt på det. Imidlertid hadde man perioder med vær som var godt nok til å foreta inspeksjonen med full trygghet, slik som i begynnelsen av august 1979, da livbåter og leggbåten ble låret, osv. Likevel, hvis sjøen kom opp, måtte arbeidet stanses, med de forsinkelser dette ville medføre.

Det er selvsagt også mulig at Construction Superintendent kan ha spurt: What if you find something? - og at plattformsjefen da har

sagt at man måtte ta riggen til land. Det ville - i øynene til Construction Superintendent - være en katastrofe.

I en slik situasjon vil en Construction Superintendent for operatørselskapet naturlig føle at han representerer helt andre interesser enn plattformsjefen for flotellet.

Ikke desto mindre har operatørselskapet - rettighetshaveren - etter regelverket en selvstendig plikt til å sørge for at f.eks. flotellene er i skikkelig stand. Den norske kommisjonen sier om dette:

"Bildet av sikkerhetskontrollen blir ikke fullstendig med mindre også egenkontrollen nevnes. I følge § 3 og § 18 i sikkerhetsforskriftene i den kongelige resolusjon av 3. oktober 1975 plikter rettighetshaveren å påse at plattformen med innretninger og utstyr til enhver tid er i forskriftsmessig stand." (S. 22).

Stoppet saken ved Phillips nektelse?

Det må være helt åpenbart at plattformsjef Torstein Sød har tatt dette spørsmålet opp med Stavanger Drilling på land. Det er også sannsynlig at Construction Superintendent har rapportert saken i sine kanaler.

Plattformsjef Torstein Sød følte helt klart et spesielt ansvar for "Alexander L. Kielland". Det er en selvfølge at han har rapportert det som har skjedd videre til rederiets ledelse, hvilket også bekreftes av vitneforklaringen til hans kone.

Det er sannsynlig at samtlige plattformsjefer har vært kjent med saken. De hadde jo alle samme kontor ombord, og så jo hvordan alle piler beveget seg på tavlen for inspeksjon av de enkelte plattformdeler, mens pilene for de nedre stag sto stille.

Den eneste mulighet for at en plattformsjef ikke har vært kjent med dette må være at de oppfattet dette med inspeksjon av riggen som noe Torstein Sød tok seg av. Det er forsåvidt endel som kan tyde på det.

Hva som skjedde på land vet jeg ikke. Det er slett ikke usannsynlig at spørsmålet om inspeksjon av de nedre stag av "Alexander L. Kielland" har utviklet seg til en diskusjon om

penger, der Phillips Petroleum Company Norway har sagt at riggen måtte gå "off hire" - d.v.s. være uten betaling - dersom Stavanger Drilling skulle gjennomføre en inspeksjon som forutsatte at den måtte tas ut av "vanlig tjeneste".

Dersom det er det som har skjedd, har både Stavanger Drillings ledelse og Phillips Petroleum Company Norway's ledelse et meget tungt moralsk, strafferettslig og sivilrettslig ansvar.

Jeg minner i denne forbindelse om at Phillips Petroleum Company Norway, som operatør, har et klart ansvar etter de regler som gjalt for kontinentalsokkelen for sikkerheten i alle ledd av selskapets operasjoner.

Phillips Petroleum Company Norways ledelse var uten tvil kjent med saken. Lederen for maritim avdeling i Phillips Petroleum Company Norway på denne tiden, som nu er pensjonert, har bekreftet for meg på telefon at:

"I do recall that for some reason, Phillips did not give Stavanger Drilling this permission to break away from the Edda platform to do this inspection work."

Den maritime avdeling hadde ikke noe å gjøre med "Alexander L. Kielland" som sådan, men avdelingen ville ha blitt trukket inn som fagkyndig konsulent i spesielle saker med maritimt tilsnitt. Det er sannsynlig at en tvist om hvorvidt Stavanger Drilling måtte gå "off hire" for å gjennomføre inspeksjon ville vært et slikt spørsmål.

Hva gjorde plattformsjef Torstein Sød

Hva gjorde plattformsjef Torstein Sød da Phillips Petroleum Company Norway ikke ville gi tillatelse til heving av "Alexander L. Kielland" for inspeksjon av de nedre stag?

Man behøver heldigvis ikke ty til spekulasjoner om dette. Han har fortalt til to ytterst troverdige vitner hva han gjorde. Han fikk inspisert riggen under vann ved hjelp av dykker. Dykkeren fant, i følge det han har forklart til de to vitner, en sprekk.

Før jeg går nærmere inn på hva vitnene husker av samtalene med plattformsjef Torstein Sød, vil jeg understreke at det ikke er det aller minste oppsiktsvekkende i at plattformsjef Torstein Sød tok initiativ til dykkerinspeksjon. Det var en helt vanlig

prosedyre, som bl.a. var gjennomført på Pentagone-riggene levert i juni 1969 og oktober 1973 til Forex Neptune S.A. - på sistnevnte rigg endog to ganger.

Da plattformsjef Torstein Sød var i Dunkerque i 1976 for å følge med i byggingen og motta riggen på vegne av rederiet, var det selvsagt endel av hans oppgave å ha kontakt med andre kapteiner som hadde erfaringer å bringe videre. Han ble selvsagt forklart om alle sider ved slik inspeksjon. Bortsett fra at dykkerinspeksjon var et selvsagt alternativ til inspeksjon ved heving av riggen.

Dersom spørsmålet om inspeksjon av de nedre stag var blitt en diskusjon om hvorvidt Stavanger Drilling var berettiget til leie mens inspeksjonen pågikk, ville alternativet dykkerinspeksjon være et billig alternativ som sikkert var i alle parters interesse. Det var sikkert langt billigere å engasjere et dykkerfirma for denne enkle oppgave enn å fly folk med helikopter fra og til "Alexander L. Kielland" i to dager.

Det var dykkerfirmaer på Ekofisk hele tiden, og et enkelt overflatedykk som dette ville bare være en kjærkommen ekstrajobb som ikke ville kreve større ressurser enn en dykker som ikke var i metning. Oppgaven var forøvrig ikke større enn at en dykker fra ett av de mindre firmaene i Stavanger kunne fly ut med utstyret å gjøre jobben.

Det ville ikke ha påkalt den aller minste oppmerksomhet om en dykker hadde klatret ned lederen for å dykke, eller var sendt ned med basket, eller om et dykkerskip hadde kommet "alongside" og sendt en dykker bort. Dykking på Ekofisk var like vanlig som kosting av en bygate, og påkalte akkurat så meget oppmerksomhet. Dessuten ble kranene på "Alexander L. Kielland" benyttet til å sende ned dykkere for inspeksjon av de faste plattformer som de lå inntil, og som jo var gjentand for mer eller mindre kontinuerlig dykkerkontroll.

Fredag 10. august 1979 - som var etter at den tekniske sjef som er nevnt var reist - måtte "Alexander L. Kielland" hale seg vekk fra Edda, for at "Artic Surveyor" skulle komme til med dykkere.

Er det så utenkelig at plattformsjef Torstein Sød, selvsagt med velsignelse fra ledelsen på land, benyttet den billige løsning å få en overflatedykker fra "Artic Surveyor" bort for å svømme langs stag og pontonger, slik man har gjort det for andre

tilsvarende plattformer? Dette var jo, som så mange andre på Ekofisk eller med erfaring fra Ekofisk, dykkere som var vel kjent med inspeksjon av plattformer.

Vitnet Georg Egenberg

I Madla ned mot Hafrsfjord, i et av de mest attraktive boligstrøk i Stavanger, bor den pensjonerte lektor og logoped Georg Egenberg i en stor, eldre villa med stor have. Han er meget vel ansett i skolemiljøet i Stavanger. Hans og hans kone nyter pensjonstilværelsen med flere barn i gode stillinger i Stavanger og en rekke barnebarn. Logoped Georg Egenberg har alltid hatt en brennende interesse for barn med talevansker, og har fortsatt arbeidet som logoped og venn for disse så lenge det har vært mulig. Han har en åpen, mild personlighet, uten store fakter, men med en trygg fasthet på seg og sitt.

Logoped Georg Egenberg hadde et familiemedlem av plattformsjef Torstein Sød som elev. Plattformsjef Torstein Sød var i den forbindelse hos logoped Georg Egenberg 3 ganger i perioden januar, februar og mars 1980. Siste gang var 24. mars 1980 - 3 dager før ulykken. De snakket i ca. 1 time om undervisningen av plattformsjefens barn.

Jeg nevner i denne forbindelse at jeg har fått opplyst av en rekke personer som kjente plattformsjef Torstein Sød at han ikke var av den pratsomme sorten. Han var høyt respektert, og var ikke uvennlig, men han sa svært lite. Logoped Georg Egenberg har tydeligvis klart å få en særlig kontakt med ham.

I politiavhør av logoped Georg Egenberg 9. desember 1981, opptatt av de to sjefsetterforskerne ved Stavanger politikammer og undertegnet av Egenberg, sier han om samtalen med Torstein Sød 24. mars 1980:

"Deretter dreide avhørte samtalen over på arbeidet i Nordsjøen. Samtalen om arbeidet der ute varte deretter også i ca. 1 time. Avhørte spurte om hvordan det var å arbeide i Nordsjøen å vinterstid. Sød fortalte da at det var et hardt yrke som krevde mye. Avhørte spurte da videre hvor lenge riggen hadde vært i sjøen. Sød svarte da at riggen hadde vært ute i 4 år uten noen som helst overhaling. Han fortalte videre at riggen om kort tid skulle inn til overhaling, og at han selv skulle føre den til Tananger under sin tur han skulle ut til den 27 03 80. Sød fortalte videre at han hadde

fått ny ordre som gikk ut på at de skulle fortsette til de ble avløst av "Henrik Ibsen" da denne kom fra Stort Verft. Han sa videre at han ikke håpet det drog ut. Han sa at dersom det gikk mer enn 8 til 14 dager så likte han det ikke, for arbeidet hastet.

Det som hastet var at det var blitt oppdaget en sprekk i et stag under vann. Det var forsøkt sveiset under vann, men en sveis under vann var på langt nær godt nok. En tur inn til verksted var nødvendig. Sød hadde tatt skaden opp med rederiet, og bedt om å få riggen på verksted snarest. Rederiet hadde svart at de skulle ligge til "Henrik Ibsen" overtok. Han var oppbragt over rederiets avgjørelse.

Avhørte spurte om den andre kapteinen visste noe om dette. Til det svarte Sød at han ikke kunne uttale seg om det. Avhørte vil bemerke at Sød var alvorlig og trist denne kvelden, noe avhørte ikke hadde sett hos ham tidligere.

Avhørte har ikke tidligere kommet med disse opplysningene, fordi han trodde alle forhold ved riggen var klarlagt under granskingen etter ulykken. Etter et TV-program for kort tid siden, ble avhørte klar over at så ikke kunne være tilfelle. Etter å ha overveid saken en stund varslet han Reme om samtalen med Sød som fant sted 24 03 80. Avhørte varslet Reme fordi avhørte er en venn av Remes hustru og svigerfar."

Den Reme det vises til er studentprest Odd-Kristian (Kian) Reme, formann i Kielland-fondet. Så veldig nær kontakt kan de neppe ha hatt, siden det var først nu at han fortalte Odd-Kristian Reme om det han visste.

Jeg har selv snakket med logoped Georg Egenberg flere ganger, og jeg har sett de notater han laget. Dette var notater Georg Egenberg tok om samtalen han hadde hatt. Samtalen fant altså sted 3 dager før ulykken. Samme kveld som ulykken skjedde, etter at Dagsrevyen hadde meldt om ulykken, og før man hadde alle opplysninger, satte Georg Egenberg seg ned for å forsøke å huske nøyaktig hva plattformsjef Torstein Sød hadde sagt, i tilfelle det kunne komme til nytte. Deretter la han notatet vekk. Han regnet med som sikkert at det plattformsjef Torstein Sød hadde sagt ville komme frem.

Det fremgår bl.a. av disse notater:

"Nå fikk jeg ordre om å føre plattformen til Tananger - og verksted. Vi har hatt kjedelighet. Sprekkdannelse. Men har nettopp nå fått beskjed om å vente med føringen til Tananger og verkstedet til H. Ibsen kommer fra Stord Verft.

.....

Dette arbeidet haster, tar det lenger tid enn noen få dager er jeg redd det kan bli for sent. Katastrofe. Det kan bli store vanskeligheter.

Jeg: Men dere er da to kapteiner. Den andre er vel også enig i at det haster?

S: Det kan jeg ikke uttale meg om, svarte Sød.
Men sett at det skjer et eller annet da?
De har fått beskjed."

Stavanger Drilling har gjort sitt ytterste for å undergrave tilliten til logoped Georg Egenbergs vitneprov. Det syn rederiet har hamret frem er bl.a. referert i "Aftenposten" 10. desember 1981:

"- Dette er noe fullstendig tøv, og opplysningene kan ikke være annet enn grepet ut av tomme luften, sier maritim inspektør Holger Boge. - Dette kan bare dreie seg om bevisst plantede, falske opplysninger med ett eneste siktemål for øyet: nemlig å svekke tilliten til kommisjonens arbeide og dermed tvinge frem en snuoperasjon, sier han."

Voldsomheten i reaksjonen tar jeg som tegn på at man var i nærheten av en nerve.

Dette viste seg forøvrig også da logoped Georg Egenberg ble avhørt at den franske ekspertkommisjon (den norske ekspertkommisjon fant det ikke møyen verdt å snakke med ham).

Den franske kommisjonen sier i sin rapport:

"Før vil overlater til den dømmende rett å fortolke alle disse foruroligende fakta og vitneprov, vil ekspertene fremkomme med et siste observasjon. Avhøret av herr Georg Egenberg, som fant sted uten forutgående varsel 14. oktober 1983, var det eneste tilfelle da vi kunne observere at representantene for Phillips og Stavanger Drilling mistet selvkontrollen, viste dyp misnøye og gjorde forsøk på å protestere mot de skritt som ekspertene tok, forøvrig uten å lykkes". (Forfatterens oversettelse) (S. 320).

Igjen et tegn på at man var ved en nerve.

Den franske ekspertkommisjonen tok i det hele tatt Georg Egenbergs vitneprov svært alvorlig. Den franske kommisjonen avhørte endog en god bekjent av Georg Egenberg, for å få bekreftet en opplysning Georg Egenberg hadde kommet med til den franske ekspertkommisjonen, nemlig at han hadde snakket med denne bekjente om samtalen med plattformsjef Torstein Sød etpar dager etter ulykken. Dette ble da også bekreftet.

Stavanger Drilling hadde imidlertid ingenting å frykte fra politiet i Stavanger. Tilleggsetterforskningen ble gjennomført parallelt med etterforskning av visse sveiseslanger, osv., som hadde pådratt seg oppmerksomhet i forbindelse med eksplosjonsteorien (mer om den senere). En av de få som ble spurt om kapteinens bekymring bekreftet denne, og viste også til at plattformsjef Torstein Sød hadde sendt brev til rederiet om dette. Derimot visste ikke de i rederiet som eventuelt hadde ansvaret for å ha oversett advarslene fra Torstein Sød noe om at han hadde vært bekymret. Og da trodde ikke politiet noe å at han kunne ha vært det!

Når det gjalt spørsmålet om bruk av dykker, er etterforskningen begrenset til følgende:

"Rapportskriver:

Dersom dykker er blitt brukt til å sveise under havflaten på "Alexander L. Kielland" skal dette være registrert hos Phillips. Dykkerarbeid som gjøres på Ekofiskfeltet skal godkjennes av maritim avdeling i Phillips. Det er samme avdeling som skaffer til veie dykkere og utstyr.

Onsdag 9.12.81 ble ... i maritim avdeling i Phillips kontaktet over telefon. Etter å ha gått gjennom papirer ved maritim avdeling fortalte ... at Alexander L. Kielland ikke hadde brukt dykkere i årene 1979 og 1980. Han kunne videre bekrefte at dersom dykker var blitt brukt ville dette ha vært anført i maritim avdelings papirer.

(sign.)
pol.betj."

Det er forøvrig klart at det ikke er i samsvar med de faktiske forhold at det skulle ha vært gjort forsøk på sveise en sprekk

under vann. Allerede på det tidspunkt da Georg Egenberg uttalte seg var de aktuelle bruddflater allerede så godt undersøkt at det var klart at det ikke hadde vært gjort noe forsøk på å reparere disse. Plattformen lå med pontongene opp, og det var lettere og mindre risikofylt å undersøke undervannsdelene da enn når riggen ble snudd. Det er klart at det ikke er noe tegn til reparasjon under vann.

Dette har av Stavanger Drilling og Phillips blitt anført som argument for at logoped Georg Egenbergs vitneprov ikke er til å stole på. Personlig ser jeg det på stikk motsatt måte:

Logoped Georg Egenberg har ikke hatt den aller minste interesse i saken. hverken på den ene måte eller annen måte, og gir et gjennomført solid inntrykk når han forklarer etter beste evne det han konkret husker. At han tar feil i en detalj som lett kan kontrolleres **styrker** etter min mening hans vitneprov - han forklarer akkurat det han husker. Forklaringen på at reparasjon av en sprekk i det hele tatt er nevnt er vel ganske enkelt at plattformsjef Torstein Sød har sagt at man hadde **diskutert** å reparere sprekken under vann, men det var ikke godt nok, osv. At en ikke fagkyndig i farten kan oppfatte dette som at det faktisk var foretatt en reparasjon, som likevel ikke var god nok, er vel høyst forståelig. Poenget til plattformsjefen var jo at uansett reparasjon eller ikke reparasjon under vann, så var det bare å ta riggen til land som var godt nok.

Plattformsjefens kones vitneprov

Jeg snakket med plattformsjef Torstein Søds kone på telefon flere ganger for å få bekreftet eller avkreftet de opplysninger logoped Georg Egenberg kom med. Den eneste opplysning jeg fikk var at hun aldri hadde vært avhørt av hverken politi eller kommisjon. Forøvrig ga hun uttrykk for at hun ikke visste hva plattformsjefen hadde sagt til logoped Georg Egenberg, for hun hadde ikke snakket med ham. På spørsmål om hva plattformsjefen hadde sagt til henne svarte hun konsekvent at hun ikke visste hva plattformsjefen hadde sagt til logoped Georg Egenberg.

Plattformsjefens kone ble da oppgitt som vitne i det såkalte begrensningssøksmålet, med begjæring om eget bevisopptak for å gjøre det så skånsomt som mulig. To ganger meldte hun forfall med legeattest. Tilslutt fikk man til et avhør i hennes hjem, og da forklarte hun seg enkelt og likefrem om de ting hun ble spurt om.

Jeg nevner dette for at man skal kunne bedømme hvorvidt plattformsjefens kone kan ha hatt spesielle motiver for å forklare seg som hun gjorde. Det fremgår formodentlig av forhistorien at man kan stole 100 % på hennes forklaring - hvis hun hadde hatt grunner til å forklare seg uriktig ville det vel ikke vært nødvendig å tvinge henne til å avgi forklaring. Avhøret ble dessuten foretatt 20. januar 1986. Dersom hun hadde spesielle grunner, ville hun neppe ha ventet i nesten 6 år.

Grunnen til hennes motstand mot å forklare seg i det hele tatt, og grunnen til at hun ikke selv har tatt en initiativ til å fremkomme med opplysningene før, er klar. Enkelte vil kunne stille spørsmål ved om hennes mann gjorde nok for å avverge katastrofen. Se om dette spørsmål tilsist i dette kapitel. I en annen sak, der en reder hadde pålagt en kaptein å ta med for stor last, kom jeg i erstatningssaken mot rederen under vær med at rederiet hadde påvirket kapteinens kone til å unnlate å uttale seg for ikke å sverte mannens ettermele.

I alle fall forklarte plattformsjef Torstein Sød seg greit, når man først kom i en situasjon der hun måtte forklare seg. Fra rettsboken for Stavanger byrett siterer jeg:

"Hun forklarer at hennes mann sa svært lite om arbeidet ombord i ALK.

Men de siste 3 månedene før ulykken sa han at han var bekymret over å reise ut. Det gikk på riggens tilstand. Han sa at man hadde funnet sprekkdannelse i det ene benet (leggen). Det hadde han sagt fra om til Stavanger Drilling. Der hadde de svart at ALK skulle inn å verksted om noen uker. Det hastet ikke, sa de, den skulle jo på verksted.

Hennes mann fortalte at han hadde rapportert både skriftlig og muntlig om sprekkdannelsen. Muntlig rapport hadde han gitt, sa han, til Kaasen og dessuten tror hun han nevnte Nilsen.

Han fortalte også at de hadde hatt dykker nede for å se på sprekkdannelsen.

Hun sier at den leggen som brakk av, var den hennes mann hadde sett sprekkdannelse i. På nærmere spørsmål sier hun at hennes mann ikke har beskrevet denne leggen så nøyaktig at

man senere kunne si at det var den samme som brakk, men hun regner selv med at det var den.

Hennes mann ble gradvis mer bekymret ettersom tiden gikk. Han nevnte at det muligens var overbelastning på p.g.a. last ombord.

Han fortalte at han flere ganger hadde tatt opp spørsmålet om sprekkdannelsene med Kaasen og Nilsen. Siste gang han var hjemme, hadde han ikke lyst til å reise ut. Han grunnga dette ikke spesielt, men hun tolker det slik at han var veldig bekymret for noe.

Dette var veldig ulikt ham, fordi han var veldig pliktoppfyllende og pålitelig.

.....

Opplest og vedtatt.

Hun avga forsikring på ære og samvittighet."

Vitnet var forøvrig usikker på navnet Nilsen. Hun husket imidlertid sikkert riktig. Hun ga navnene til de to rederne i Stavanger Drilling, hvorav den ene hadde et dobbeltnavn.

Man har altså to uavhengige, 100 % pålitelige vitneprov på at en sprekk var funnet i "Alexander L. Kielland".

Jeg nevner i denne forbindelse at grundig undersøkelse av "Alexander L. Kielland" ikke har avslørt andre sprekker enn den ene som forårsaket katastrofen. Undervannsdelenene kunne inspiseres uten større problemer når riggen lå opp ned, men ble faktisk inspisert grundigst etter at riggen var snudd. Den norske "Alexander L. Kielland"-kommisjonens formann, sorenskriver Thor Næsheim, sier om dette i et brev av 20. februar 1986 til statsadvokaten i Rogaland:

"Ytterligere må det antas at den sprekkdannelse som plattformsjef i tilfelle skulle ha oppdaget, gjelder den sprekkdannelse som til slutt førte til forliset. På plattformen var det ingen annen sprekkdannelse av så alvorlig art. Dette ble bekreftet da plattformen ble snudd."

Plattformsjefens livsforsikring

Plattformsjef Torstein Sæd hadde ingen livsforsikring, og hadde

ikke noen spesiell forsikringskontakt.

I slutten av februar 1980 - en måned før ulykken - kom plattformsjef Torstein Sød uanmeldt inn til Stavanger Forsikringsselskap A/S hovedkontor i Stavanger, og ble henvist til forsikringsagent A. Forsikringsagent A har fortalt meg om dette i en samtale jeg hadde med ham 22. januar 1985.

Forsikringsagent A hadde ikke noe tidligere kjennskap til plattformsjef Torstein Sød. Han var forøvrig en mann av meget få ord. Han sa at han ville tegne en livsforsikringspolise. Stavanger Forsikringsselskap A/S tilbyr ikke livsforsikring, men agent A hadde en avtale med Norske Folk som gjorde at han kunne tegne en forsikring for plattformsjefen gjennom Norske Folk.

I min samtale med forsikringsagent A spurte jeg flere ganger om plattformsjef Torstein Sød hadde sagt noe om hvorfor han ville tegne forsikring. Jeg fikk det bestemte svar at plattformsjef Torstein Sød **ikke** hadde gitt uttrykk for hvorfor han ville tegne livsforsikring. Men forsikringsagent A **gikk ut fra** at det var for å spare skatt.

Siden plattformsjefen arbeidet offshore, var det nødvendig å få premien godkjent av hovedkontoret til Norske Folk i Oslo. Den endelige godkjennelse fra Norske Folk i Oslo trakk noe ut. Det var endel kontakt mellom partene, senest **om morgenen 27. mars 1980**, da de snakket sammen på telefon. Dette var samme dag ulykken fant sted, før plattformsjefen reiste ut til "Alexander L. Kielland".

Jeg har også snakket med forsikringsagent B, som arbeider i Norske Folk A/S, og som tok seg av polisen. Jeg spurte også han gjentatte ganger om plattformsjef Torstein Sød hadde sagt noe til ham om hvorfor han ville tegne livsforsikring. Svarene var de samme som de jeg fikk fra forsikringsagent A, at plattformsjefen selv ikke hadde sagt noe om dette, men at også forsikringsagent B **gikk ut fra** at det hadde skattemessige grunner.

Jeg har senere erfart at også forsikringsagent B snakket med plattformsjef Torstein Sød på ulykkesdagen, 27. mars 1980, ca. kl. 15.30 - 3 timer før ulykken. Denne samtale måtte foregå over radio, og blir av forsikringsagent B tilskrevet en trivialitet. Jeg kommer tilbake til den endring som har funnet sted i disse vitners forklaring i neste kapitel.

Selve livsforsikringspolisen er datert 20. mars 1980, og er en såkalt egen pensjonsforsikring etter skatteloven. Den sikrer etterlatte 10 års pensjon etter et eventuelt dødsfall. Det er imidlertid klart at dersom plattformsjef Torstein Sød hadde hatt bedre kjennskap til de livsforsikringer som var tilgjengelig, ville han ikke ha valgt en pensjonsforsikring dersom han skulle sikre sine etterlatte. Men, som nevnt, han hadde ikke noen livsforsikringer fra før, og de han snakket med gikk begge ut fra at det var skattefradrag han var ute etter.

Jeg tolker plattformsjefens plutselige interesse for livsforsikring en måned før ulykken som et klart tegn på den dype bekymring han næret. Jeg kan heller ikke finne noen annen forklaring på at han, som aldri hadde interessert seg for forsikringer, snakket med **begge sine forsikringsagenter ulykkesdagen, den ene endog over radiotelefon med riggen.**

Plattformsjef Torstein Søds kone sa dette under bevisopptaket 20. januar 1986:

"Forsikringen ble ikke diskutert dem imellom - hun visste ikke noe om den. Hun tolker tegningen av forsikringen slik at han var bekymret, han var nemlig svært lite praktisk slik. Hun tror ikke forsikringen hadde skattemessige motiver. Han var ikke spesielt opptatt av å få redusert skatten sin."

Rederiets forsikringer

"Alexander L. Kielland" var forsikret i den norske oljeforsikringspool med to poliser for henholdsvis kasko og avsavn som utløp 31. mai 1980.

Stavanger Drilling II A/S hadde styremøte på Grand Hotel i Oslo 18. mars 1980 - 9 dager før ulykken, og bestemte da å øke forsikringene så fort som mulig til det høyeste av 3 beløp som ble diskutert. Økningen ble gjort gjeldende fra 20. mars 1980 i henhold til skriftlig bekreftelse 21. mars 1980.

Kaskoforsikringen økte fra 152.000.000 franske franc til 80.000.000 franske franc + 14.590.000 engelske pund, d.v.s. 220.000.000 franske franc, en økning på 45 %. Avsavnsforsikringen øket fra 38.000.000 franske franc til 20.000.000 franske franc + 3.647.000 engelske pund, en økning på 45 %.

Jeg har dessverre ikke opplysninger om også ansvarsforsikringene ble øket på dette tidspunkt.

Vitner på plattformsjefens uro

Jeg har gjort politiet oppmerksom på at plattformsjefens søster og svigerinne kan bevitne plattformsjefens store uro mot å reise ut på siste tur. Plattformsjefens søster var med plattformsjefen på befarings av "Henrik Ibsen" dagen før ulykken, og plattformsjefen fortalte da om sin uro. Hun har aldri vært avhørt.

Hva skjedde - og hvem visste?

Stavanger Drilling etablerte som det vil ha fremgått vinteren 1978-79 et egenkontrollsystem for "Alexander L. Kielland", ved siden av og i tillegg til den helt utilstrekkelige kontrollen fra Det norske Veritas side. Etter dette systemet skulle de nedre, horisontale stag, herunder D-6, som brast, kontrolleres senest sommeren 1979, og igjen vinteren 1980.

Forholdene lå ideelt til rette for denne inspeksjon første uke i august 1979, da plattformsjef Torstein Sød og den tekniske sjef som hadde utarbeidet programmet var på vakt. De ville da gjennomføre kontrollen, og regnet med å benytte 2 fulle 12-timers skift på dette - med andre ord en svært grundig kontroll.

Phillips Petroleum Company Norway satte seg imot at "Alexander L. Kielland" skulle hale unna Edda-plattformen for å gjennomføre kontrollen - og heri lå vel også at selskapet heller ikke ville tillate slik kontroll vinteren 1980.

Plattformsjef Torstein Sød har forklart til to ytterst troverdige vitner at han har hatt dykkere nede, og at det ble funnet en sprekk. Det var ikke andre sprekker på plattformen en ulykkessprekken. Til begge vitnene har han forklart hvordan han har vært på rederiet for å få dem til å ta plattformen inn til land.

Som følge av den uro han følte, og som flere kan bevitne, tegnet han forsikring kort før ulykken. Rederiet økte sine forsikringer med 45 % uken før ulykken.

Hva visste så rederiet?

Alle i rederiet var selvsagt fullstendig klar over rederiets eget inspeksjonsprogram.

De som kjente til inspeksjonsprogrammet og hadde med dette å gjøre måtte også ha kjent til at man ble stoppet fra å gjennomføre dette. Dette ble selvfølgelig meldt av plattformsjef Torstein Sød til rederiets ledelse. Og om det - mot formodning - ikke skulle ha blitt meldt, så må jo rederiet og andre plattformsjefer og tekniske sjefer ha registrert at de nedre stag ikke ble kontrollert i henhold til inspeksjonsprogrammet, og stillet spørsmål ved dette.

Rederet hadde bl.a. på denne tiden en teknisk inspektør, som jevnlig var på plattformen, bl.a. sammen med alle inspektører fra Det norske Veritas og Sjøfartsdirektoratet. Rent bortsett fra at hans ansvarsområdet sikkert omfattet gjennomføring av bedriftens egenkontrollsystem, må han jo ha sett tavlen og registrert at de nedre stag ikke ble kontrollert. Eller - ha registrert at disse var kontrollert, med forklaring om at dette var skjedd med dykkere, og redegjørelse for hva som var funnet.

En almindelig vurdering av de bevisligheter som foreligger gir jo også en overbevisning om at rederiet må ha blitt advart mot farene ved å bli liggende, og om at det forelå en sprekk.

Hva visste Det norske Veritas?

Som tidligere referert har inspektøren fra Det norske Veritas under inspeksjonen 19.-21. februar 1980 forklart til "Alexander L. Kielland"-kommisjonen at han stolte på bedriftens gode internkontrollsystem. Han må jo ha kjent til dette. Han må ha vært tilstede i plattformsjefens og teknisk sjefs felles kontor og gjort seg kjent med tavlen og hva den viste - det var jo nettopp de kontrollene som denne ga bud om som var grunnlaget for at han selv foretok en mindre omfattende kontroll enn det han skulle etter reglene.

Dersom det skjedde en dykkerundersøkelse høsten 1979, slik mange ting kan tyde på, ville pilene vært flyttet for å markere at de nedre stag var kontrollert. Spørsmålet som det da er naturlig å reise er hvorfor kontrolløren fra Det norske Veritas ikke ble gjort kjent med resultatet av denne.

Dersom pilene for de nedre stag ikke var flyttet, er det nærmest uforståelig at han ikke selv benyttet anledningen til å inspisere de nedre stag som ledd i sin kontroll, før han ga "Certificate of Fitness" i henhold til de britiske regler. Disse forutsatte kontroll av hele skroget. Jeg går imidlertid ut fra at han må unnskyldes med det elendige nivået for inspeksjoner som ble praktisert i Det norske Veritas på dette tidspunkt, og som han neppe kan ta ansvaret for. Senere har selvsagt Det norske Veritas skjerpet dette sterkt.

Det er bare den norske "Alexander L. Kielland"-kommisjonen som fortsatt bagatelliserer det seriøse inspesjonsarbeide.

Burde plattformsjef Torstein Sød ha demonstrert?

Man blir kanskje sittende igjen med spørsmålet: Hvis plattformsjef Tostein Sød virkelig var bekymret for sikkerheten, slik det må være klart at han var, hvorfor gjorde han da ikke mer overfor rederiet. Svaret på dette spørsmål er intimt knyttet til den lojalitetsplikt som gjennom generasjoner - fra "Garman & Worse"s tid og før - er utviklet for forholdet mellom skipsføreren og hans reder.

I denne forbindelse kan det være interessant å merke seg hva den franske ekspertkommisjonen siterer på s. 319 flg. i forbindelse med diskusjonen om plattformsjef Tostein Sød faktisk hadde funnet ulykkessprekken:

"På den annen side er det slett ikke usannsynlig at et slikt funn kan være gjort av kaptein Sød og ikke av noen annen. Ekspertene har merket seg at ved alle anledninger der man på dokumenter ombord eller i malingen på skott og vegger har funnet en signatur i forbindelse med en eller annen detaljert inspeksjon, er det signaturen til T. Sød som er funnet, og ikke til noen annen kaptein.

For eksempel vil man i dokument D-9 kunne finne en oversikt som indikerer, med dato, inspeksjoner av lukkede rom foretatt av T. Sød, i henhold til de signaturer ekspertene har kunnet observere på veggene.

Kaptein Sød viste seg som en samvittighetsfull fagmann for siste gang ved å utføre sine plikter under selve havariet, hvilket kostet ham livet.

Hvis kaptein Sød var overbevist om at en ulykke var nær forestående, ville det ikke da ha vært hans plikt å nekte på en demonstrativ måte å reise ombord igjen og å offentliggjøre sine grunner for dette? Selv om han hadde truffet foranstaltninger for sin egen død, hvordan kunne han akseptere at livet til alle de andre som var ombord på ALK kunne bringes i fare?

Det er et faktum at den lojalitet kapteiner viser overfor sin reder undertiden er fullstendig. Å gjøre motstand er en avgjørelse som alltid har vært vanskelig å ta for menn som er opplært med militær eller sjøfartsmessig disiplin. I tillegg kan T. Sød ha vært redd for å bli beskylt for å mangle mot. Betrodde han bare sin bekymring til loggboken, som ekspertene aldri har kommet over?"

KAPITEL 8**DEN OFFISIELLE HISTORIEN BLIR TIL**

All myndighet samlet i ett hus

En ulykke som "Alexander L. Kielland"-ulykken skal alltid etterforskes av politiet, i medhold av påtaleinstruksen, og av sjøfartsinspektøren, i medhold av sjøfartslovgivningen. Dessuten skal det avholdes sjøforklaring i medhold av reglene i sjøloven, hvis det ikke blir oppnevnt en undersøkelseskommissjon.

I utgangspunktet er det derfor to uavhengige faglige myndigheter, politiet og sjøfartsmyndighetene, som skal etterforske slike uhell, i tillegg til det rettslige organ som sjøforklaring eller undersøkelseskommissjon kan anses som.

Når det gjaldt politiet er det grunn til å nevnte at det allerede samme kveld som ulykken skjedde, 27.mars 1980, ble sammenkalt til møte på Stavanger politikammer. Møtet ble ledet av en politijurist, som snart skulle starte stilling i et privat oljeselskap - Phillips Petroleum Company Norway. Gjennom hele etterforskningsfasen og også i flere år senere var det denne jurist som - naturlig nok, fra Phillips Petroleum Company Norways synspunkt - "holdt kontakt" med etterforskningsarbeidet, og det som hadde sammenheng med det.

Dagen etter kom sjøfartsmyndighetenes representant, sjøfartsinspektør Hilmar Dale. Han har kontor i Kristiansand, men området dekker også Rogaland. Han har ikke noe eget kontor i Stavanger. Måten han ordnet seg på fremgår av hans dagbok for begivenhetene etter 27. mars 1980. 28. mars 1980 gjør han notat:

"HD (Hilmar Dale) ba om å få bruke politikammeret og etterforskere som bistand inntil kommisjonen hadde kommet i sving, og politimester Wendt samtykket heri."

Sjøfartsinspektøren opprettet altså base på Stavanger politikammer, og fortsatte å være der.

Allerede dagen etter - fredag 28. mars 1980 - ble en undersøkelseskommisjon under ledelse av sorenskriver Thor Næsheim ved Sandnes sorenskriverembete oppnevnt.

Sorenskriver Thor Næsheim var i mange år kommuneadvokat i Stavanger kommune, før han i 1975 ble utnevnt som sorenskriver i Sandnes. Han er kjent for sin store grundighet og nitidhet i arbeidet, og er meget vel ansett som jurist.

Sjøfartsinspektør Hilmar Dale anfører at sorenskriver Thor Næsheim hadde sagt til ham:

"Han kjente heller ikke til mandatet eller til sjøfart i det hele tatt. Han regnet imidlertid med at de øvrige medlemmene av kommisjonen hadde sin fagkunnskap på sine områder, og særlig satte han sin lit til professor Moan fra NTH."

Kommisjonen sier forøvrig dette om det praktiske opplegg for sitt arbeide:

"I løpet av ettermiddagen søndag den 30. mars kom samtlige kommisjonsmedlemmer til Stavanger hvor kommisjonen holdt sitt første møte på Stavanger Politikammer. Her har kommisjonen senere holdt til. Møterom og kontor har vært stilt til kommisjonens disposisjon. Også på annen måte har kommisjonen av Stavanger Politikammer mottatt utallige tjenester som har lettet kommisjonens arbeide."

Med andre ord: Alle tre instanser som var involvert i etterforskningsarbeidet var samlet på samme sted. De arbeidet hånd i hånd, som et team, foretok tildels avhør sammen og hadde annet samvær som naturlig var.

Offentligheten ute - interesserte inne

Et av de første punkter på programmet når slike ting skjer, er hvordan man skal begrense offentlighetens informasjon om det som skjer. Blant de ting som først ble tatt opp i telefoner og samtaler den første helgen var hvor man burde ha politivakthold.

"HD og politiet drøftet opplegget ved mottagelse og arrangerte med politivakthold av søylen, slik at ingen fikk anledning til besiktigelse m.v. eller annen adgang til søylen før undersøkelseskommisjonen. Det ble lagt opp til

sammenhengende vakthold og avsperring av området.

.....
HD ba ham (sorenskriver Thor Næsheim) om å være meget moderat og forsiktig overfor pressen og massemedia ellers, fordi disse ville være meget aggressive i tiden fremover for å få fatt i opplysninger om årsak, m.v. Næsheim ble dessuten bedt om å legge forbud mot de øvrige medlemmer om å gå ut til pressen med opplysninger, og viste særlig til reglens omtale av pressemelding m.v." (Fra sjøfartsinspektørens referat).

Så langt de skritt som ble tatt for å passe på at offentligheten ikke fikk vite for meget. Hvilke skritt ble så tatt for å sikre bevisene hos de berørte parter i de første timer?

Jeg har ikke sett noe som helst som tyder på at man tok skritt for å sikre dokumentasjon som måtte forefinnes hos interesserte parter, d.v.s. Phillips Petroleum Company Norway, Stavanger Drilling, og - som sterkt implisert - Det norske Veritas. Det er blitt borte endel dokumentasjon, som det nederfor skal vises, og egentlig burde det være en selvfølge at arkiver med tilknytning til en ulykke som "Alexander L. Kielland" straks blir beslaglagt av politiet, osv.

Imidlertid er hele innstillingen når slikt settes i gang at man først og fremst må sikre seg mot at offentligheten får adgang til ting før de offentlige myndigheter. De berørte parter blir mer til medspillere på laget mot offentligheten, enn til offentlige organers og offentlighetens felles motpart.

Det norske Veritas og sjøfartsdirektør Ivar Sandvik satt sammen i møte fra kl. 12.00 lørdag 28. mars 1980 - mindre enn et døgn etter ulykken.

Sjøfartsinspektøren besøkte rederikontorene samme dag kl. 20.30, opver ett døgn etter ulykken, for å hente tegninger. Var det ingen som hadde passet på arkivene her i det hele tatt - eller passet på dem senere?

En direktør i Norges Rederiforbund ble oppnevnt som medlem av kommisjonen 1. april 1980, og dermed var en partsrepresentant for rederiets interesse med i selve kommisjonen.

Forsikringsselskapenes advokater var - som alltid - hurtig på plass og fulgte kommisjonen i dens arbeide. Også disse virker i realiteten som partsrepresentanter for rederiene.

Phillips Petroleum Company Norway var allerede med i bildet gjennom ovennevnte politifullmektig, som såvidt vites ikke erklærte seg inhabil eller ble erklært inhabil. Andre representanter fra Phillips Petroleum Company Norway og Stavanger Drilling deltok snart i kommisjonens arbeide som observatører.

Møterommet i Stavanger politikammer, der kommisjonen holdt hoff, var begivenhetenes sentrum. Alle var merket av tragediens dimensjoner, men også av den selvfølelse det ga å være tildelt roller i dette viktige arbeide. Sjøfartsinspektøren, kommisjonsmedlemmene og politiets ledelse og hovedetterforskere ble knyttet sammen med fortrolighetens bånd, som snart gjennom de personlige relasjoner som ble skapt med de andre tilstedeværende også kom til å omfatte representantene for forsikringsselskapene, operatørselskapet, rederiet og Det norske Veritas. De hadde alle et fellesskap, mot representantene for en offentlighet som i slike situasjoner blir et nødvendig onde. Skjønt, var den egentlig nødvendig?

Alt var klart.

Den offisielle historie kunne skrives!

Mangler ved arbeidsformen

Det spørsmål som må stilles, er hvordan kommisjonen, og for den del politiet og sjøfartsmyndighetene, kan ha vært uvitende om de ting jeg har tatt opp i forrige kapitel.

Da kommisjonens rapport ble avgitt i mars 1981 var kommisjonen uvitende om alt det som er omtalt i forrige kapitel. Noe fikk den vite om kort tid etter at innstillingen var avgitt, annet er kommet frem i den senere tid.

Men - alt burde selvsagt vært avklart gjennom det arbeide kommisjonen og politiet gjorde.

Jeg tror årsaken til at man ikke ble klar over dette ligger i at de i kommisjonen som ikke hadde sjøfartsbakgrunn ikke forsto betydningen av å gå nærmere inn på inspeksjonspraksisen, mens de

som hadde sjøfartsbakgrunn følte seg bundet av en "fagets lojalitet" som fikk dem til å holde igjen. Representanter for forsikringsinteressene, og kanskje også genuine representanter for rederiet, deltok jo allerede i kommisjonens arbeide i det lukkede miljø som den hadde skapt om sitt arbeide.

Megetsigende nikking med hodet, og kanskje små utrop som "Nei, det er jo soleklart", selv fra personer som i prinsippet bare deltar som observatører, kan ha sin virkning. En sorenskriver uten sjøfartsbakgrunn vil vel neppe demonstrere sin egen mangel på fagkunnskap og sin manglende tillit til de han har akseptert i sitt følge ved å stille vantro spørsmål der alle humrer og nikker og viser sin enighet.

Kommisjonen avhørte til og med den tekniske sjef som jeg har referert til ovenfor, og som har fortalt om at Phillips Petroleum Company Norway nektet ham og plattformsjef Torstein Sæd å gjennomføre rederiets eget inspeksjonsprogram, som han selv hadde utarbeidet. Hvordan i all verden kunne kommisjonen sitte rett overfor denne tekniske sjef uten å få ut av ham de samme opplysninger som han ga til meg? Var det noe med miljøet som stoppet ham, eller kommisjonen? Jeg kommer tilbake til det nedenfor.

Kommisjonens tredje vitne var teknisk inspektør i Stavanger Drilling. han forklarte bl.a. at utstyret på dekk alltid var godt under grensen for maksimum dekkslast, selv under slep og forflytning.

Videre fortalte han at plattformsjefen hvert år inspiserer ballasttankene, og at tørrtanker, knutepunkter og stag ble inspisert hvert halvår. Men, sier han, de nedre stag var ikke tilgjengelige uten når riggen var i smult farvann.

Ble det nikked, humret, og sagt "Nei, det forstår seg", e.l.?

For her - en av de første dagene under kommisjonens arbeide - kunne man langt på vei ha avklart hele forhistorien ved å stille det enkle spørsmål:

- Hvorfor egentlig det? Hvorfor er ikke de nedre stag tilgjengelige for inspeksjon offshore?

Forholdet er jo at de er det! Den tekniske inspektør sier jo først at vektene ombord ikke er slik at man ikke kan ta riggen

opp i vanlig overflatestilling for slep og forflytning. **Da er riggen høyere enn det som er nødvendig for inspeksjon av de nedre stag.**

Visse kontrollundersøkelser fra kommisjonens side ville også avklart at slike undersøkelser var gjort på andre rigger av tilsvarende type. Det på tross av at andre rigger, som ble brukt til boring, regelmessig kom inn i havn i forbindelse med forflytning fra en borelokalitet til en annen, slik at man da hadde flere anledninger til slik kontroll.

Nettopp det forhold at "Alexander L. Kielland" ble liggende på feltet i årevis gjorde det enda mer nødvendig å gjennomføre inspeksjon av de nedre stag offshore når forholdene var gode for dette, hvilket de var i begynnelsen av august 1979.

Kommisjonen skriver i sin rapport:

"Nedre horisontalstag har ikke vært gjenstand for kontroll i de årlige mellombesiktigelser, disse stag kan bare inspiseres når riggen er tatt opp i lett vannlinje, normalt vil det bare skje i lukket farvann." (S. 36).

Det er korrekt at stagene bare kan inspiseres når riggen er tatt opp i lett vannlinje - men det ble jo riggen hver gang den ble flyttet. Og det vet jo kommisjonen, for den skriver jo

"I tilknytning til det forhold at undervannsdeler ikke ble besiktiget, må det nevnes at det hendte at plattformen ble hevet til lav dypgang i forbindelse med forflytning. Da dessuten værforholdene var svært gode da, kunne denne anledning ha vært benyttet til tørr inspeksjon av for eksempel de nedre stag og knutepunkter." (S. 86)

Når kommisjonen - tydeligvis senere - ble klar over dette, hvorfor gikk den ikke da sterkere på rederiet. Da ville man jo ha fått avklart at når det likevel ikke ble gjort, skyldtes det ikke værforhold, men motstand fra operatøren, Phillips Petroleum Company Norway!

Dessuten, burde ikke kommisjonen ha stillet seg spørsmålet om hvorfor man tok seg bryet med å inspisere ballasttanker hvert år og alle andre deler hvert halve år, hvis man ikke også inspiserer de nedre, horisontale stag. Forsto ikke kommisjonen av kvaliteten av et slikt inspeksjonsopplegg er avhengig av at man inspiseres

alle deler av plattformen.

Det er jo ellers et velkjent forhold at en kjede ikke er sterkere enn dets svakeste ledd.

Et kontrollsystem som ikke omfatter alle deler av plattformen er ikke noe kontrollsystem.

Hvordan kan kommisjonen på s. 52 underskrive den attest som besiktigelsesmannen fra Det norske Veritas gir om at egenkontrollen ombord er god, når den visste at det manglet flere ledd i den kjeden som egenkontrollen utgjorde, bl.a. det ledd som førte til katastrofen?

En nerve ble truffet

Da jeg fremla erklæringen fra den tekniske sjef om inspeksjonsprogrammet på Edda var det - på samme måte som da logoped Georg Egenberg sto frem - som om man kom bort i en nerve. Utfallet av søksmålet i Paris og saken i Delaware sto plutselig i fare.

Phillips Petroleum Company Norways advokat i Paris skrev i et intern brev (fremlagt, formodentlig ved en feil, i saken i Stavanger):

"Why did ... not speak up previously? If it is conceivable that he did not dare to reveal the facts he is now stating while he was still employed by Stavanger Drilling, one must note tht he had left his employment with Stavanger Drilling by the end of 1981 (second paragraph of his affidavit) and that since that date he had time and freedom to testify before the Police. Why did he wait more than five years before revealing that, according to his statement, the American supervisor for Phillips Petroleum Company Norway on Edda had such a huge liability in the capsizing of the ALK (if one assumes that in the summer of 1979 the fatal crack on D-6 could have been detected)?

Kort sagt, hvordan kan det ha seg at et vitne som ble eksaminert av den norske "Alexander L. Kielland"-kommisjonen kunne brenne inne med så viktige opplysninger som de han hadde?

En del av svaret er enkelt: Han ble ikke spurt! Når han forklarte det til meg, og ikke til "Alexander L. Kielland"-kommisjonen, var det fordi jeg spurte!

Men, det er nok ikke hele svaret. En del av svaret ligger nok også i det spesielle miljøet som blir skapt rundt en kommisjon der partsrepresentantene også er med omtrent som de skulle være med i kommisjonen. Det gjelder kanskje særlig når kommisjonen benker seg rundt et konferansebord, sammen med de interesserte parter, snarere enn å fremstå som et kollegium på et opphøyd dommerpodium med en "bar" mellom seg og den gemene hop.

Det er mange praktiske og medmenneskelige grunner til å legge opp arbeidet slik. Spørsmålet er imidlertid i hvilken grad det fremmer den fulle oppklaring av de saker som skal oppklares at vitnene får ikke bare inkvisitorene, men også partsrepresentantene, på den andre siden av bordet.

Jeg vet ikke hvordan spørsmålene fra kommisjonen til den tekniske sjef falt, og hvordan han svarte, men jeg kan langt på vei forstå den forbauselse som vises over at et vitne avhørt av kommisjonen kan fremkomme med nye opplysninger av den rekkevidde det her er tale om.

Den nervøsitet som juristene i Phillips et øyeblikk hadde for hva de nye opplysninger kunne føre til viste seg forøvrig uberettiget. Fra de norske påtalemyndigheter var det intet å frykte. Phillips Petroleum Company Norway hadde den situasjonen under full kontroll, som jeg vil vise i neste kapitel.

Hva har Stavanger Drilling og Phillips skjult

Det er ikke mulig å forene de opplysninger som er gitt i kapitel 6 med de opplysninger Stavanger Drilling og Phillips Petroleum Company Norway har gitt kommisjonen.

Det må være klart at viktige sider av forløpet til ulykken - opplysninger om hvordan ulykken kunne vært unngått - har vært holdt skjult for undersøkelseskommisjonen og politiet.

Det er videre klart at kommisjonen og politiet, i tillit til Stavanger Drilling og Phillips Petroleum Company Norway har gitt alle opplysninger som de hadde, har unnlatt å gjennomføre elementære kontrollundersøkelser, f.eks. kontroll av om det var

foretatt dykkerundersøkelser, jfr. neste kapitel.

Jeg peker på dette punkt på at det ikke er den aller minste grunn til å tvile på de vitneprov som foreligger om at plattformsjef Torstein Sæd har forklart seg om sprekker. Vitnene er, om noen, gjennomført pålitelige på alle punkter.

Jeg kan også vise til konkrete eksempler på hvordan Phillips Petroleum Company Norway har drevet med desinformasjon i begrensningssøksmålet for Stavanger byrett.

Først minner jeg om den hjelp Phillips Petroleum Company Norway ydet når det gjaldt å friske på en teknisk sjefs hukommelse, som førte til at den tekniske sjef sa til politiet at han ville glemme saken og til "Stavanger Aftenblad" sa at han aldri hadde hørt om at Phillips hadde nektet kontroll.

Det er videre klart at Phillips Petroleum Company Norway som selskap har full kunnskap om nektelsen av inspeksjon av de nedre stag og diskusjonen som har fulgt denne. Selvsagt er ikke alle ansatte klar over dette. Imidlertid vil man kunne bringe på det rene det som er nødvendig fra de instanser i selskapet og de ansatte som har vært involvert.

Jeg har ovenfor vist til at den nu pensjonerte lederen for maritim avdeling i Phillips Petroleum Company Norway har bekreftet overfor meg at selskapet nektet Stavanger Drilling å la "Alexander L. Kielland" hale seg vekk fra Edda-plattformen for inspeksjon. Han viste i denne sammenheng til at nærmere opplysninger om dette skulle finnes i de daglige rapporter - "Daily Construction Reports" - som hver dag sendes inn fra hver plattform under bygging.

Jeg har derfor bedt om fremleggelse av disse i begrensningssøksmålet i Stavanger. Det varte med et svar, og tilslutt hevdet Phillips Petroleum Company Norway at man ikke lenger har noe sted de såkalte "Daily Construction Reports" fra byggingen av Eddafeltet. Man har undersøkt i arkivet i Stavanger, London og andre steder, sies det, og man har ikke lenger noen eksemplarer av "Daily Construction Reports" fra den aktuelle perioden.

Enhver med flyktig kjennskap til oljeindustrien vet at dette ikke kan henge riktig sammen. Man kaster ikke slik vesentlig dokumentasjon fra byggingen. Det dreier seg om dokumentasjon som ikke tar noen plass å snakke om. Finner man ikke disse nu, bare 6

år etter, så er de fjernet med hensikt.

Dessuten oppga Phillips Petroleum Company Norway i begrensningssøksmålet i Stavanger i prosesskrift av 18. mars 1986 to vitner som ble oppgitt å være de plattformsjef Torstein Sød ville ha snakket med dersom han ville hale "Alexander L. Kielland" vekk fra Edda-plattformen. Begge var bosatt i USA. Den 11. september 1986 - 6 måneder etter - fremlegger Phillips Petroleum Company Norway plutselig såkalte "affidavits" for de to vitner, d.v.s. beedigede erklæringer, avgitt for en amerikansk Notary Public henholdsvis 18. april og 21. april 1986. Disse affidavits ble sendt fra Phillips i London til Phillips i Stavanger 1. mai 1986.

Grunnen til at disse erklæringer ikke ble fremlagt med en gang kan vanskelig være noen annen enn at man ville vente å se om de to vitner ble akseptert som de plattformsjef Torstein Sød ville ha snakket med. Det viste seg nemlig - og er senere innrømmet av Phillips Petroleum Company Norway - at de ikke hadde noe med saken å gjøre! Jeg hadde selvsagt ikke oversikt over hvem som var involvert og ikke. Det hadde Phillips Petroleum Company Norway, og forsøkte bevisst å forlede både meg og Stavanger byrett!

Begge erklæringene går ut på at plattformsjef Torstein Sød aldri ba dem om tillatelse til å hale vekk "Alexander L. Kielland" for inspeksjon. Dette er objektivt riktig. Plattformsjef Tostein Sød gjorde ikke det, og ville heller aldri ha gjort det. Det var nemlig ikke vitnene plattformsjefen skulle henvende seg til. Dersom plattformsjefen fikk avslag av sin overordnede - Construction Superintendent - er det ikke sikkert at vitnene, som hadde helt andre funksjoner, engang ville blitt orientert!

"First of all, Captain Sød was the boss of the Alexander L. Kielland when he was on board and he did not have to ask the Edda manager before he pulled up the gangway or did anything else he believed he needed to do. Second, there were times when as a matter of courtesy Captain Sød or another of the Kielland's captains mentioned that the gangway needed to be removed from the Edda prior to doing so. **On each and every occasion, I heartily concurred with the decision of the Alexander L. Kielland captain.**" (Forfatterens uthevning).

Sier et vitne, på tross av at han utmerket godt vet at han slett ikke ville bli spurt i det hele tatt! Rent bortsett fra at de sikkert også visste at plattformsjefen på "Alexander L. Kielland"

var nødt til å spørre om tillatelse fra Construction Superintendent, og ikke selv kunne bestemme seg for å trekke plattformen unna, medmindre det dreide seg om en nødssituasjon.

Det dreier seg om en erklæring som er utarbeidet av Phillips Petroleum Company's juridiske avdeling - anderledes kan man ikke forklare det at to vitner gir nesten identiske vitneprov i henholdsvis Alabama og Mayes. Det ene av vitnene har riktignok utelatt det som er uthevet overfor - han syntes nok det gikk for vidt. Han sier derfor ikke det samme med ord som det første vitne sier. Det inntrykk som etterlates er dog i det vesentlige det samme.

Dette viser i hvilken grad man kan stole på slike vitneprov når viktige interesser for arbeidsgiver står på spill, og advokatene presser på.

Det hører med til historien at jeg aksepterte de beedigede erklæringer. Jeg hadde ikke andre opplysninger. Kort tid før hovedforhandlingen fikk jeg et tipp om at de to vitnene ikke ville ha hatt noe med saken å gjøre, men at i alle fall 3 av de 4 mulige Construction Superintendents som var aktuelle fortsatt var bosatt i Stavangerområdet.

Phillips Petroleum Company Norway foretrakk med andre ord å fremlegge beedigede erklæringer som man visste var feilaktige for vitner som man visste ikke ville bli avhørt av Stavanger byrett, fremfor å oppgi de personer som virkelig var involvert, hvorav 3 av 4 fortsatt var bosatt i Stavangerområdet og derfor kunne møte som vitner!

Hvis Phillips Petroleum Company Norway ikke hadde hatt noe å skjule, ville Daily Construction Reports og korrekte opplysninger om hvem som var involvert blitt fremlagt. Jeg anfører det som er nevnt som bevis på at man har noe å skjule, og ikke holder seg for god til å ty til Nixon-metoder for å gjøre det.

I denne forbindelse må jeg også nevne forsikringsagentene A og B, som jeg har nevnt ovenfor, samt en person i liberalt erverv, C.

Personen i liberalt erverv, som av spesielle grunner hadde kontakt med platformsjef Torstein Sød, fortalte meg på telefon at han visste at platformsjef Torstein Sød var uvillig til å reise ut på siste tur. Dette nevnte jeg til formannen for Kielland-

fondet, Odd-Kristian Reme. Han har senere forklart meg at han også snakket med C, og at C bekreftet overfor ham det han hadde fortalt til meg.

Som vitne i retten under bevisopptak husket imidlertid ikke C noen ting.

Forsikringsagentene A og B var av meg spurt gjentagne ganger - jeg ville ikke at det skulle være noen tvil på dette punkt - om plattformsjef Torstein Sød hadde oppgitt noen grunn for han ville tegne livsforsikring. Begge svarte - gjentagne ganger - at plattformsjef Torstein Sød **ikke** hadde sagt noe om grunnen, men la til at de **gikk ut fra** at det skyldes skattemessige grunner.

På dette tidspunkt hadde jeg en meget klar oppfatning av betydningen av spørsmålet, og var derfor svært var for nyansene nettopp på dette punkt. Jeg oppga også forsikringsagent A, som hadde den første kontakt med plattformsjefen, som vitne ved begrensningssøksmålet i Stavanger, utelukkende for å få bekreftet det han sa til meg på dette punkt, noe jeg jo ikke ville hatt foranledning til å gjøre hvis de hadde forklart seg anderledes. For forsikringsagentene A og B var spørsmålet om hva plattformsjef Torstein Sød hadde sagt eller ikke sagt knekkende likegyldig, må jeg tro, og det var sikkert ikke noen grunn for dem til å si annet enn det de virkelig husket. Jeg hadde ikke sagt noe om hvilket svar jeg ønsket.

Etter at jeg hadde snakket med forsikringsagentene A og B, husket de plutselig meget mer om hva plattformsjef Torstein Sød hadde sagt. Den ene hadde fått hjelp fra Phillips Petroleum Company Norway - det fremgår av et brev fra sjefen til forsikringsagent B til juridisk avdeling i Phillips Petroleum Company Norway. Her vedlegges en erklæring fra forsikringsagent B, og nu husker forsikringsagent B plutselig:

"There is no doubt in my mind that Mr. T. Sød bought his Insurance policy for tax reasons only. I have previously spoken to Supreme Court Attorney Pål Mitsem about this matter. I have told Mr. Mitsem, who I understand represents Schlumberger in Norway, that the Insurance policy was bought by Mr. T. Sød for tax reasons only."

Forsikringsagent A husket også meget bedre da han kom i retten, innkalt av meg for å bekrefte hva han hadde sagt meg på telefon. Forsikringsagent A sier nemlig i sin forklaring for retten:

"En dag kom en svært kar inn på kontoret og presenterte seg som kaptein Sød. Han følte seg tyngt av skatten og ville få denne redusert ved å tegne pensjonsforsikring."

Med andre ord - nu husket forsikringsagent A ikke bare at plattformsjefen ville redusere skatten, men plattformsjefen visste også hvilken forsikring som ville gi skattefradrag og som han derfor ville ha! Og det en person som ikke hadde noen livsforsikringer fra før, som ifølge konen "var svært upraktisk slik" og ikke var spesielt opptatt av å redusere skatten.

Jeg nevner som en faktisk opplysning, som lett lar seg etterprøve, at Phillips Petroleum Company Norway og Stavanger Drilling, i alle fall samlet, er blant de viktigste kundene til C og til forsikringsselskapene der A og B arbeider.

Når det gjelder Stavanger Drilling, vil jeg fra den franske kommisjonsrapport referere opplysninger om at viktig dokumentasjon ikke er fremlagt og antydes å være mistet.

Plattformsjefen sendte hver uke en rapport til ledelsen i Stavanger Drilling. Dette var en rapport som kom i tillegg til "watchstanders morning report" - den daglige dekkrapporten (som det er gitt et eksempel på på s. 244 i den norske kommisjonens rapport. Det fremgår av den franske kommisjonens rapport at man har bedt om fremleggelse av den ukentlige rapport fra kapteinen for perioden før forliset, men disse ble aldri fremlagt, og kommisjonen har ikke fått tilfredsstillende forklaring på grunnen til dette. Den franske kommisjonen sier om dette:

"På dette punkt har man et alvorlig tomrom. Ekspertene har faktisk sett etter kopier av disse rapporter i vraket, uten å finne dem. På den annen side burde Stavanger Drilling ha beholdt disse til alle undersøkelser var avsluttet. På dette punkt må man presumere at det foreligger forsøk på å skjule noe, idet disse rapporter muligens kan inneholde bevis for de mulige bekymringer som kapteinen har gjort seg." (Forfatterens oversettelse). (S. 323).

Den franske ekspertkommissjonen er også opptatt av hva som kan være grunnen til at man ikke har funnet de to loggbøker for perioden forut for forliset ombord på vraket. En rekke dekkdagbøker ble funnet, og er senere konserverte og lest ved forskjellige fryseteknikker. Men dekkdagbøkene fra perioden frem til forliset ble ikke funnet, hva enten de ble tatt fra vraket eller falt ut av dette på en eller annen måte eller fulgte "Alexander L. Kielland" da riggen ble senket i Nedstrandsfjorden.

Jeg tillater meg ellers å referere fra Bjørn Nilsens bok "Gjenferd på sokkelen", s. 161:

"Høsten 1979 ble det rettet forespørsel til mannskapet om de kunne gå inn for nok et halvår som midlertidig boligrigg. De satte visse betingelser. Et brev med ti punkter ble satt opp. Viktigst var kanskje påvisningen av at plattformen var godkjent med en sjømannsmessig bemanning på tretten mann, mens de nye livbåtforskriftene fra samme høsten forlangte tre sertifiserte båtmenn pr. livbåt. Kielland hadde etter utvidelsen av det midlertidig boligkvarteret sju livbåter. **Tre ganger sju er tjueeni!** Tipunktsbrevet har ingen senere klart å finne.

.....

Folk fra mannskapet spør også etter rapporten med påleggene fra Skipskontrollens inspeksjon om bord høsten 1979. Fins den?"

Et vitne avhørt av politiet 15. desember 1981, forøvrig et vitne som kjente plattformsjef Torstein Sød godt og bekreftet hans bekymring for riggen, uttalte:

"Avhørte kan med sikkerhet si at Sød sendte skriftlig rapport til rederiet med sine negative synspunkter på de belastningene riggen hadde ved Eldfisk Bravo. Han har også skrevet brev om den siste påbyggingen. Selv har ikke avhørte lest brevene, men han er blitt fortalt at de er sendt av Sød".

Rederiet benekter å kjenne til dette.

Det foreligger konkrete opplysninger om endel ting som må være sortert ut av arkivene. Kan man da utelukke at andre ting - og kanskje mer skadelige ting - er sortert ut?

Hvilken verdi ligger det i kommisjonens ofte gjentatte begrunnelse om at det ikke foreligger opplysninger om dette eller hint i rederiets arkiver?

Den offisielle historien

Den offisielle historien ble som nevnt skrevet i et fellesskapsmiljø der sjøfartsinspektøren, politiet og også interesserte parter deltok i arbeidet.

Rapporten og den etterfølgende historie, som jeg nu kommer til, er i stor grad, ja, jeg føler jeg må si: ekstremt grad preget av den inntimitet og tillit som ble skapt i denne enge gruppe. Tanken på at deltagerne i gruppen skulle kunne ha interesser i å holde ting skjult for kommisjonen synes å ha vært kommisjonen fullstendig fremmed.

Dette vises kanskje bedre enn noe annet av den holdning kommisjonen har inntatt etter at nye opplysninger av vekt har kommet på bordet.

KAPITEL 9

PISO TRÅR TIL

Historien er skrevet - leve historien

Jeg har lest ett sted - jeg har glemt hvor, om Piso rettferdighet, etter den romerste stattholder Piso. To av hans legionærer var bitre fiender. En dag var en av dem plutselig borte, og mistanken falt på den annen om at han hadde drept sin uvenn. Dette kom Piso for øre, og etter vanlig rettergang på den tid dømte han den mistenkte legionær til døden.

Da den dømte skulle henrettes, kom imidlertid den andre legionær, som man trodde var død, til retterstedet. Bøddelen fant da ut at han ikke kunne henrette den dømte legionær, og han tok begge legionærer med seg til Piso for å få hans avgjørelse.

Og, slik lød Piso rettferdighet:

Den dømte er alt dømt til døden ved min dom. Altså må han dø.

Bøddelen, som ikke utførte min ordre, skal henrettes fordi han ikke har utført min dom.

Og den tilbakevendte legionær skal henrettes fordi han ved sin oppførsel har kostet en uskyldig mann livet.

Det er ikke til å unngå at jeg har kommet til å tenke på dette når jeg gjennom det siste år har gjort visse anstrengelser for å få gjenopptatt etterforskningen av "Alexander L. Kielland"-ulykken. Tanken om at "Alexander L. Kielland"-kommisjonen ikke skulle ha gjort et fullgodt arbeide har vært mottatt med samme vilje til nytenkning som Piso viste da det var grunn til å trekke hans dom i tvil.

Det har liten hensikt å gå i detaljert på dette punkt. Det er av langt mindre betydning enn de faktiske forhold som knytter seg til ulykken. Muligheten til å ta opp etterforskningen står fortsatt åpen, jfr. kapitel 15.

I den grad holdningen til dette spørsmål er en refleks av det gruppepress som arbeidsordningen til sjøfartsdirektøren, politiet

og kommisjonen la opp til, kan visse betraktninger om hvordan ny etterforskning er blitt avvist være på sin plass.

Den holdning jeg er blitt møtt med fra påtalemyndighetens og "Alexander L. Kielland"-kommisjonens side er: Den offisielle historien er skrevet. Det er ikke noe mer å si.

Avhør av teknisk sjef

Det er ikke riktig å si at all ytterligere etterforskning ble avvist.

Da erklæringen fra den tekniske sjef ble lagt frem, vaklet fronten et øyeblikk - trodde jeg. Statsadvokaten i Rogaland gikk til det skritt å begjære teknisk sjef avhørt ved bevisopptak i Ryfylke herredsrett!

Nu var dette avhøret i seg selv uten betydning - han sa bare akkurat det samme som han hadde sagt til meg, og som forelå i en beediget erklæring. Den eneste direkte forskjell er at da teknisk sjef snakket med meg, husket han at plattformsjef Torstein Sød var oppgitt og nedslått. I retten husket han ikke noe om sinnsstemningen. Dessuten sa han:

"På spørsmål om vitnet oppfattet det slik at Phillips nektelse av å samtykke til de operasjoner som var nødvendig for å foreta inspeksjonen gjaldt nettopp dette tidspunkt, svarer vitnet bekreftende.

På spørsmål om Sød så på dette som en alvorlig sak, svarte vitnet at det ikke ble oppfattet som en alvorlig sak, idet det dreide seg om en rutinekontroll som med andre stad. At det ble en forskyvning i denne rutinekontroll, oppfattet de ikke som noe dramatisk. Vitnet husker ikke om det ble fastsatt noe nytt tidspunkt for denne kontroll av de nedre stag. Han tilføyer at dette var noe avhengig av hvordan været var."

Jeg festet meg ikke spesielt ved dette. Teknisk sjef hadde ellers bekreftet at plattformsjef Torstein Sød ikke hadde begrunnet nærmere hvorfor Phillips-sjefen ikke ville godta inspeksjon, og det forelå ikke noen opplysninger om at spesielle operasjoner var på gang som gjorde inspeksjon vanskeligere da enn ellers (det er senere fastslått på rimelig måte at det ikke var noe spesielt med

situasjonen i første uke i august som gjorde inspeksjon vanskeligere da enn ellers).

Ved vurderingen av ovennevnte uttalelser er det også rimelig å ta hensyn til det press teknisk sjef tydeligvis hadde vært utsatt for, og som bl.a. hadde ført til at han hadde benektet overfor "Stavanger Aftenblad" at Phillips hadde nektet gjennomføring av kontroll.

Jeg må si at jeg forventet at avhøret av teknisk sjef var innledningen til en viss etterforskning omkring saken. Det var sikkert andre som også var kjent med Phillips Petroleum Company Norways nektelse av inspeksjon, og som kanskje til og med visste mer. Jeg tippet endog politiet på etpar personer som ikke har villet snakke med meg, men som burde vite endel. Noe ytterligere avhør ble det ikke, og det var nok ikke meningen heller.

Da imøtegåelsen av synspunktene til statsadvokaten kan ta litt plass, vil jeg først referere hva som var Phillips Petroleum Company Norway's målsetting med statsadvokatens tilsynelatende initiativ til å foreta ny etterforskning. Phillips Petroleum Company Norway sier nemlig i brev, innstempelt hos statsadvokaten i Rogaland 5. mai 1986:

"PPCoN har således sterk interesse av å få helt klarhet i spørsmålet om Barkveds forklaring og de andre påstandene som er gjort grov uaktsomhet. Det er skapt en tvil som det antakelig vil bli prosedert kraftig på i Delaware og i Paris. Jeg tør derfor håpe at det fra statsadvokatens kontor **så snart som mulig etter bevisopptaket vil kunne en skriftlig oppsummering av saken**, hvor det tas stilling til det som er kommet fram av opplysninger. I forbindelse med påstandene angående forklaringen til Georg Egenberg (politidok. 20) er det såvidt vites ikke kommet noen konklusjon fra politiets side." (Forfatterens uthevning)

Jeg synes jo det er noe støtende at en norsk statsadvokat skal få instruks fra et oljeselskap, som formelt er mistenkt, om hvordan statsadvokaten skal håndtere en konkret sak **for å hjelpe mistenkte i søksmål fra bl.a. etterlatte i utlandet**. Hvorvidt statsadvokaten har senket seg ned på dette nivå er en vurderingssak, der leserens vurdering er like god som min.

Avhøret av teknisk sjef fant sted 27. mai 1986. Avhøret ble opptatt på lydbånd, og måtte således skrives ut etterpå ved

personalet i Ryfylke herresrett, som har ligget på topp i Norge når det gjelder lang saksbehandlingstid. Nu gikk det fort. Allerede 30. mai 1986 kommer statsadvokaten med den omspurte oppsummering av saken. Her konkluderer statsadvokaten også, i tråd med ønsket, den etterforskning som ble foretatt etter logoped Georg Egenbergs forklaring. Han nevner forklaringen fra plattformsjefens kone, og sier:

"Politiet og påtalemyndigheten er også tidligere blitt konfrontert med påstander om at kaptein Sød hadde oppdaget sprekker i plattformen og videre at han hadde gjort rederiet oppmerksom på dette. I den anledning foretok politiet bl.a. avhør av logoped Georg Egenberg den 9.12.81. Påstandene samsvarte imidlertid ikke med de øvrige opplysninger og ble stående som isolerte utsagn fra nevnte vitne og ga ikke grunnlag for ytterligere undersøkelse.

En kan ikke se at Deres påstand om kaptein Søds oppfatning av riggens tilstand og hva han i den anledning skal ha foretatt seg sammenholdt med den dokumentasjon som påberopes bringer inn nye opplysninger om nevnte forhold eller skaffer tilveie bedre dokumentasjon for dette."

Med andre ord, statsadvokaten oppfatter utsagnet til logoped Georg Egenberg som et "isolert utsagn" - og meddeler dette til mistenkte for bruk i dennes private rettssaker - også etter at utsagnet er bekreftet av et annet vitne.

Nu ville det ikke ha vært så rart om utsagnet fra logoped Georg Egenberg hadde blitt stående som et isolert utsagn, med den elendige etterforskning som ble gjort i sakens anledning.

Nu var jeg i stand til å fremlegge et annet vitneprov som er helt sammenfallende (plattformsjefens kone). Jeg kunne videre fremlegge et vitneprov som sannsynliggjør bakgrunnen for det begge vitnene forklarer (teknisk sjef). Men likevel - for statsadvokaten dreier det seg fortsatt om et isolert utsagn. Vet statsadvokaten hva et "isolert" betyr? Hvis han ikke vet det bør han avholde seg fra å bruke fremmedord han ikke behersker.

Når det særlig gjelder utsagnet til teknisk sjef, sier statsadvokaten i brevet - for ikke å si prosessskriftet i Phillips Petroleum Company Norways privatrettslige tvister:

"I Deres brev av 8. mars 1986 mener De å kunne sannsynliggjøre at kaptein Sød ble nektet å gjennomføre inspeksjon av plattformen i henhold til rederiets interne kontrollprosedyrer. Som dokumentasjon for dette er lagt ved en "beediget erklæring" fra vitnet (teknisk sjef). De har i brevet åpnet at De anser dette som et 'svært alvorlig forhold'.

Påstanden om at ansvarlige representanter for operatørselskapet skal ha nektet rederiet å inspisere plattformen fant også jeg meget alvorlig og besluttet av den grunn at vitnet, Leif Barkved, skulle avhøres rettlig. Rettslig avhør ble foretatt i Ryfylke herredsrett 27.5.86 og kopi av rettsboken følger vedlagt."

Jeg konstaterer at det er enighet mellom statsadvokaten og meg om at det ville være et svært alvorlig forhold dersom Phillips hadde nektet gjennomføring av inspeksjon. Men her slutter enigheten, for statsadvokaten sier:

"Selv om det forholder seg slik at en ansvarlig representant for operatørselskapet har motsatt seg at gangbroen til 'Edda' ble hevet og plattformen deballasted, er dette en enkeltstående handling som ikke kan oppfattes som uttrykk for den holdning at operatørselskapet motsatte seg gjennomføring av rederiets inspeksjonsprogram. Det fremgår også av det rettslige avhør at vitnet ikke oppfattet denne episode som en alvorlig sak."

Jaså, så det var en enkeltstående handling? Hvor har statsadvokaten fått denne opplysning fra? Har han kontakt med det hinsidige? Det er ikke noe som tyder på at operasjonsforholdene den bestemte dag gjorde inspeksjon mer ugunstig enn ellers - hvis det hadde vært tilfelle ville vel plattformsjefen ha sagt det, eller opplysningene kunne tilveiebringes på annen måte! Hvordan vitnet oppfatter det - med pusten fra Phillips i ryggen - er vel av mindre betydning enn hvordan statsadvokaten oppfatter det. Så, hvordan oppfatter statsadvokaten det? Jo,

"Den praktiske konsekvens var at det ble noe forskyvning av tidsplanen for inspeksjonsprogrammet. Inspeksjonsprogrammet var i seg selv fleksibelt m.h.t. tidspunkter. Nevne episode er ikke registrert i annen dokumentasjon som f.eks. loggbøker fra plattformen."

Ja, der har statsadvokaten rett. Det ble bare en forskyvning. Problemet er bare at denne forskyvning ble skjebnesvanger, og kostet 123 mennesker livet. Da var det gått over 6 måneder, og tiden var kommet for en ny halvårlig inspeksjon. Selv om man forutsetter at den hadde vært foretatt, hvilket den jo ikke ville ha blitt før riggen kom til havn, har man hoppet over en inspeksjon. Men det, skal man tro oljestatsadvokaten i Rogaland, gjør ingen ting. Å hoppe over en inspeksjon er jo bare forskyvning i et fleksibelt inspeksjonsprogram. Pytt, pytt.

Man oppdager jo ikke noe ved inspeksjon allikevel, ifølge "Alexander L. Kielland"-kommisjonen.

Jeg merker meg ellers at statsadvokaten viser til at episoden ikke er registrert i loggbøker fra plattformen. Dette er ikke egnet til å styrke tilliten til norsk strafferettspleie i Paris, der hans brev først og fremst skal brukes. I Paris vet man, og har uttalt seg beklagende for, at loggbøkene for "Alexander L. Kielland" for denne periode aldri ble funnet.

Politiet i Stavanger gadd ikke bringe alle loggbøker i land engang. Men statsadvokaten i Stavanger, som er ansvarlig for etterforskningen i Norge, har altså ikke registrert at de aktuelle loggbøker mangler. Han kan til og med bruke opplysninger fra loggboken som argument for å unnlate ytterligere etterforskning. Pytt, pytt.

Det han mener er kanskje at ikke arkivene til Stavanger Drilling inneholder noe om saken. Statsadvokaten har nok ikke merket seg at det mangler flere ting der. Det som ikke er i arkivet der, det eksisterer ikke, slik statsadvokaten ser det!

Statsadvokaten viser videre sin fullstendige mangel på forståelse gjennom følgende uttalelse:

"Jeg kan heller ikke se at det er sannsynliggjort noen som helst sammenheng mellom det forhold at kaptein Sød ønsket å inspisere de nedre horisontale stag og påstanden om at Sød næret spesielle bekymringer for plattformens tilstand. Inspeksjon av plattformen fremstår ifølge vitnets rettslige forklaring som en ren rutinekontroll i henhold til rederiets inspeksjonsprogram."

Jeg har selvsagt aldri hevdet at plattformsjef Torstein Sød ønsket å inspisere de nedre stag fordi han næret spesielle

bekymringer for disse (skjønt, noe var han bekymret for også før). Det jeg har hevdet er at plattformsjefen tydeligvis har blitt bekymret **fordi man ikke fikk gjennomført kontroll av de nedre steg**. Statsadvokaten i Rogaland må prøve å forstå at ansvarsbevisste mennesker vil bli bekymret for det. Bevisene for plattformsjefens bekymringer er overveldende, selv om statsadvokaten ser det som en naturlig del av sitt virke å underrette utenlandske domstoler om noe annet etter anmodning fra den part som skulle vært straffet for forholdet i Norge.

Hva skal man gjøre med en statsadvokat som ikke kjenner hovedpunktene i den sak han har ansvaret for, mangler evnen til å forstå de mest elementære sammenhenger og stiller seg til rådighet for private parter slik man her har eksempel på?

Dykkerloggene kan kontrolleres

Det som jeg særlig har bebreidet politiet, påtalemyndigheten og "Alexander L. Kielland"-kommisjonen, er at man ikke har gjort noe for å etterforske hvorvidt det var foretatt inspeksjon av "Alexander L. Kielland" med dykker.

Alle dykkerselskaper fører nøyaktige dykkerloggbøker for hvert dykkerfartøy. Regnskapsopplysningene for mindre dykkerselskaper som ikke fører logg for dykkerfartøyer vil vise om disse har utført arbeid for Stavanger Drilling i tilknytning til "Alexander L. Kielland".

Det er en karrikatur av vanlig etterforskning at politiet tar en telefon til nestkommanderende i en avdeling i et mistenkt selskap, og legger det svar man får til grunn.

Når plattformsjef Torstein Sæd har sagt til to uavhengige, pålitelige vitner at dykking fant sted, og at en sprekk ble funnet, tilsier et minimum av vanlig forsvarlig etterforskningsstandard at politiet går igjennom dykkerloggbøkene til aktuelle dykkerselskaper og regnskapene til Stavanger Drilling og/eller de mindre dykkerselskapene med dette for øyet.

Men - her kommer Piso-effekten inn. Dommen er avsagt, og skal eksekveres slik den er avsagt. Hvorvidt den er riktig eller ikke er av underordnet betydning.

Formannen for den norske "Alexander L. Kielland"-kommisjonen avviser bl.a. å foreta undersøkelse av om det foregikk dykking ved "Alexander L. Kielland" med at en eventuell sprekk ville bli rapportert til Det norske Veritas og Skipskontrollen. Til det er å si at riggen da ville mistet klasse, og dermed inntekter. Store problemer ville bli skapt for fremdriftsplanen til Phillips Petroleum Company Norway, og i siste instans kunne kanskje Stavanger Drilling miste kontrakten med Phillips også for "Henrik Ibsen" (slik det tilslutt også skjedde).

Dersom det var rederiets vurdering at "Alexander L. Kielland" kunne bli liggende til "Henrik Ibsen" overtok - slik plattform-sjefens hustru og logoped Georg Egenberg har gitt uttrykk for - er det vel ikke gitt at de ville påta seg et tap på mangfoldige millioner kroner ved å rapportere dette videre til Det norske Veritas og Skipskontrollen.

Jeg mener selvsagt ikke med det å si at rederiet ville innvinne noen millioner kroner på bekostning av 123 liv. Spørsmålet er bare om rederiet - hvis den først vurderte det som ubetenkelig å la riggen ligge til "Henrik Ibsen" kom - ville ta det milliontapet det ville være å rapportere videre opplysninger om en sprekk som rederiet vurderte som av mindre betydning.

Forøvrig hevder formannen for undersøkelseskommissjonen:

"Den sprekkdannelse det her er tale om, kunne bare oppdages gjennom en dykkerundersøkelse. Men en slik dykkerundersøkelse må man gå ut fra ville bli observert av de øvrige ombord. Ingen av mannskapet eller andre ombordværende har forklart om noen dykkerundersøkelse av denne art." (Brev av 11. februar 1986 til Justisdepartementet).

Nu er jo forholdet at av de 212 mann som var ombord under ulykken omkom 123 mann, herunder flere fra det faste mannskap. Bare av den grunn er det kanskje uttrykk for en noe passiv holdning fra kommisjonens formanns side at han setter seg ned og venter på at noen skal komme å fortelle ham om det de har observert.

Det er mulig at kommisjonsformannen forestiller seg at man fra dykkerselskapet hadde fått de nødvendige opplysninger. Når man vet at operatørselskapet Phillips Petroleum Company Norway og de andre rettighetshaverene, herunder Norsk Hydro A/S, de to største franske oljeselskapene, det største belgiske oljeselskap og det

største italienske oljeselskap er engasjert i tvister om milliardbeløp i Paris og USA (der forøvrig bare Phillips er direkte part), og det dreier seg om en opplysning som kan være av avgjørende betydning i tvistene, kan man neppe vente at et dykkerselskap vil vise noe selvstendig initiativ.

Det dykkerselskapet er mest interessert i, som alle andre, er sin egen utvikling og fremgang. For sin egen virksomhet kan det være ødeleggende å gå ut med opplysninger av denne type, som selskapet dessuten gjennom avtale har lovet å holde konfidensielle.

Hvis ikke politiet og kommisjonen er interessert nok til at de gidder å stille spørsmål, hvorfor skal da dykkerselskapet satse hele sin virksomhet på å presse på med opplysninger som kommisjonsformannen har sagt han ikke er interessert i. Han har jo gjentagne ganger understreket at årsaksforholdene er fullstendig avklart, og at det ikke er behov for ytterligere opplysninger for å avklare det. Han blir jo bare sint når nye ting kommer frem!

I denne sammenheng må det også understrekes at kommisjonsformannen tar feil når han mener at en dykkerundersøkelse ville tiltrekke seg oppmerksomhet. En dykkerundersøkelse av "Alexander L. Kielland" ikke ville vekke større oppmerksomhet enn vaskingen av vinduene i et hotell eller feiingen av en bygate. På Ekofisk var det til enhver tid flere dykkerskip i virksomhet, og alle faste plattformer ble undersøkt under vann hvert år. Etter min mening er kommisjonsformannens motstand mot elementære etterforsknings-skritt ikke uttrykk for annet enn at han mangler kunnskap om forholdene, og også at han mangler vilje - i alle fall etter at kommisjonens innstilling er avgitt - til å sette seg inn i disse.

Jeg tror ikke han har innhentet opplysninger om hvor stor oppsikt en slik undersøkelse - 6 måneder før ulykken - ville ha vakt. Han bare forutsetter at slik måtte det være, fordi det for han selv fremstår som fremmed og spesielt at det foregår dykking.

Det har ikke betydd noe for kommisjonsformannens uvilje mot å undersøke forholdene at jeg har kunnet føre bevis for at "Alexander L. Kielland" selv ble benyttet til dykkerundersøkelser av de faste plattformer. Blant annet ble kranene på "Alexander L. Kielland" benyttet til å sende ned dykkere i full mundur til å undersøke benene til faste plattformer. Dette husker noen - andre har glemt det. Og hvorfor har de det? Jo, fordi det hørte med til

slike dagligdagse forhold at man ikke merket seg med det i det hele tatt.

Det saken gjelder er en mulig dykkerundersøkelse som kan ha foregått over 6 måneder forut for selve ulykken. Det gjelder videre en dykkerundersøkelse koordinert av en mann som samtlige vitner som har vært i kontakt med ham beskriver som en mann som ikke sa mer enn høyst nødvendig, og som hadde sitt eget kontor på plattformen.

Hvis man stiller spørsmålet - basert på de opplysninger en rekke vitner har gitt - om plattformsjefen ville ha underrettet andre enn sin sjef på land - og konen har sagt hvem det er - om ting som var funnet, må svaret opplagt bli nei. Det er snarere slik at man blir forbauset over at han i dette tilfellet har meddelt seg, ikke bare til sin kone, som ellers ikke fikk vite meget om arbeidet, men også til en fremmed, logoped Georg Egenberg. Likevel sier kommisjonsformannen og statsadvokaten: Han ville vel ha meddelt seg til flere!

Således sier statsadvokaten i Rogaland i ovennevnte brev av 30. mai 1986, eller skal vi kalle det prosessskrift til handelsretten i Paris:

"Når det videre gjelder Deres påstand om at det i tiden forut for ulykken foregikk inspeksjon ved dykking, kan jeg ikke se at De har ført noen som helst dokumentasjon for dette. ... Granskningskommisjonen har også i sin rapport lagt til grunn at dykkerundersøkelser av plattformen ikke er foretatt. Jeg kan ikke se at opplysningene i Deres brev av 3. februar 1986 sammenholdt med brev av 23. januar s.å. gir noe grunnlag for å gjenoppta etterforskningen på dette punkt."

Her har vi Piso igjen - og tiltroen til det felles produkt av påtalemyndighet, sjøfartsinspektør og kommisjon: Den offisielle historie. De vedtatte sannheter.

Den er alt skrevet. Den kan ikke forandres. Hvis den ikke stemmer med det som skjedde, er det det som skjedde som var feil.

At han har meddelt seg til to ytterst troverdige vitner, betyr ingenting. At det er svært sannsynlig at plattformsjefen ville gjøre nettopp det han har sagt til to troverdige vitner at han

har gjort, blant annet basert på det som har vært gjort med en rekke andre Pentagone-rigger, betyr ingenting i denne sammenheng.

Pressens bidrag

Den offisielle histories makt er stor, også i pressen.

Jeg har tildels gjort pressen, og da særlig pressen i Stavanger, kjent med de nye opplysninger som er fremkommet i "Alexander L. Kielland"-saken. Det har skjedd med håp om at også andre ville fremstå med nye opplysninger.

Pressens vilje til å gi et balansert bilde av det som har kommet frem er imidlertid ikke alltid overveldende.

Når det gjelder "Stavanger Aftenblad", har jeg ovenfor referert hvordan avisen har tillagt den ovenfor ofte omtalte tekniske sjef følgende uttalelse:

"Jeg har heller aldri hørt før at oljeselskapet Phillips nektet å medvirke til at "Kielland" ble undersøkt. Her er ting tillagt meg som jeg aldri har sagt."

Det kan selvsagt ikke bebreides avisen at man gjengir en slik uttalelse fra teknisk sjef, hvis han faktisk har uttalt seg slik, i en presset situasjon.

Derimot kan man kanskje stille spørsmålstegn ved om den allside opplysning man forventer at pressen skal sikre er ivaretatt når dette er det eneste som er fremkommet om den tekniske sjefs vitneprov i "Stavanger Aftenblad".

KAPITEL 10

EKSPLOSJONSTEORI, SNUING OG ANDRE MININGSLØSHETER

Reaksjoner og overreaksjoner

En tid etter "Alexander L. Kielland"-ulykken kom det opp en teori om at ulykken kunne vært forårsaket av en eksplosjon.

Teorien er bygget på tanken om at ulykken skulle være utløst ved sabotasje for å dekke over andre graverende forhold innen norsk oljevirkosomhet. Det var f.eks. snakk om "Alexander L. Kielland" som senter for narkotikatrafikk over Nordsjøen, men tanken om økonomiske motiver var også fremme.

Før snuingen var eksplosjonsteorien i bilde i forbindelse med kampanjen for å snu "Alexander L. Kielland"-plattformen.

Etter snuingen har tilhengere av teorien fortsatt arbeidet med å bevise teorien, bl.a. ved metallurgiske analyser. I tillegg har man pekt på visse uforklarte omstendigheter i tilknytning til hull som er funnet på visse stag, en metallbit som har tilknytning til et slikt hull men som kan synes deformert under ulykken, skader på langsgående bjelker på nedre dekk, osv.

Når det gjelder skader på de langsgående bjelker på nedre dekk er disse omtalt og forklart av "Alexander L. Kielland"-kommisjonen i tilleggsrapporten av 3. november 1983.

De metallurgiske funn som påstås å være til støtte for eksplosjonsteorien er funn av bainittkolonier og tvillinger. Disse er undersøkt av Fysisk Institutt ved Universitetet i Oslo og SINTEF i Trondheim. Den siste undersøkelsen, som jeg bare kjenner fra avisomtale kort før boken ble skrevet, blir av teoriens tilhengere tolket på en måte, mens SINTEF såvidt jeg forstår har pesisert at flere tolkninger er mulige. Rapporten fra Fysisk Institutt ved Universitetet i Oslo er ikke entydig.

Jeg kan selvsagt ikke påberope meg noen som helst fagkunnskap på dette område. Det er imidlertid klart at det har vært veldige krefter i sving når D-6 staget brast, og D-leggen ga etter. Det er naturlig å tenke seg at de øvrige stag brast med aksellererende tempo, snarere enn samtidig.

Dersom denne forutsetning er korrekt, må belastningene som de siste stag har vært utsatt for vært enorme, og i utgangspunktet kan man tenke seg at virkningen for disse - i en brøkdelen av et sekund - kan ha nådd en intensitet som ikke er så voldsomt forskjellig fra den et middels sprengstoff kan forårsake. I det hele tatt er situasjonen så ekstrem at det ikke er egnet til å overraske at man finner ting man ikke uten videre klarer å gjenskape under laboratorieforhold, hva enten det heter bainittkolonier eller tvillinger.

Da jeg første gang hørte om eksplosjonsteorien, formet jeg et syn som jeg har hevdet konsekvent, og som det ikke er fremkommet materiale for meg til å endre:

Tanken om at noen ved sabotasje skulle ønske å dekke over graverende forhold innenfor oljevirkningsområdene er en så ekstrem påstand at det må stilles relativt strenge krav til beviset før den kan aksepteres.

Jeg kan ikke se at det er fremlagt slike bevis at man kan anse et slik hendelsesforløp for vesentlig mer sannsynlig enn andre hendelsesforløp, eller, for den saks skyld, sannsynlig i det hele tatt.

Jeg kan derfor, på det grunnlag som foreligger, ikke på noen måte støtte denne teori.

Ettersom teorien nu engang er blitt kastet frem, er det et spørsmål om ikke "Alexander L. Kielland"-kommisjonen burde ha innhentet en selvstendig, metallurgisk undersøkelse som en gang for alle avklaret spørsmålet.

Det første snuforsøket

Jeg glemmer ikke lett den litt ekstatiske tilstand Stavanger var i forbindelse med det første snuforsøket, i august/september 1980. Stavanger var igjen verdens navle, som under Bravoutblåsingene i april 1977. Og midt i det hele sto Scot Korbus med cowboyhatt og ridestøvler, en lang mager skikkelse med betydelig charisma, fra en støvet ranch i Texas. Ifølge Bjørn Nilsen var Scot Korbus shanghaiet til oppdraget på en flyplass i England.

Dette var en privat snuingsforsøk, som Norsk Oljeforsikringspool gjennomførte. Forskjellige forslag ble vurdert, og Joint Venture Consortium ble valgt til arbeidet. Bak selskapet sto Nicoverken Norge, et norsk datterselskap av et svensk selskap ved samme navn, og SD Marine, en forkortelse for Structural Dynamics Marine Ltd., et engelsk papirselskap skapt i stundens inspirasjon.

Jeg ble selv bedt om å vurdere et kontraktsutkast i forbindelse med snuingsforsøket. Jeg ga det selvsagte råd at man for all del ikke måtte stole på kredittverdigheten til to selskaper som man ikke visste noe om - man måtte få garanti fra Norsk Oljeforsikringspool.

Jeg hørte ikke mer om saken før jeg ble bedt om å møte på klientens vegne i kreditormøte, etter at snuingsforsøket hadde stoppet opp. I den rus som mange i Stavanger var kommet inn i i de dager hadde man godtatt en avtale uten garanti fra Norsk Oljeforsikringspool, for man hadde fått forsikringer om at slik garanti ikke var nødvendig! Og, det må jeg si til klientens unnskyldning, da jeg kom på møtet av kreditorer viste det seg at min klient var i særdeles godt selskap: det var mange som hadde trodd på luftballongene som snuingsforsøket var basert på.

Da kreditorene kom sammen var entusiasmen selvsagt slutt, og snuingsforsøket også. Snuprosessen gikk sakte, og kom aldri lenger enn til at riggen nærmet seg 90 grader. Lenger ville den ikke gå.

Man prøvet å pumpe hundrevis av tonn med tungt slam ned i bena for å øke snumomentet. Det gikk ikke. Nye ballonger ble satt på til erstatning for de som var lekk. Dykkere arbeidet med fare for sitt liv i vannet der plutselig ballonger som løsnet kunne komme farende opp som prosjektiler skutt ut av en kanon.

En dag kom plutselig flere kranskip inn fjorden. Disse skulle skaffe ekstra løftekraft på 1000 tonn - nu skulle den gjensstridige plattformen løftes rundt.

Panikken hadde tatt snuledelsen. Det var ikke lenger plan over noe. SD Marine hadde mange ganger imponert journalister med å vise hvordan riggen kunne komme rundt på skjermen til en datamaskin. Nu var det ikke lenger noen som brød seg om det - det var forskjell mellom enkle datamaskinprogrammer og en innviklet virkelighet. Datamaskinprogrammene ble imidlertid ikke erstattet av noen annen form for planlegging eller dokumentasjon - nu gikk det på ren improvisasjon.

Det ble stadig klarere for offentligheten at panikken hadde grepet snuledelsen. Frykten om at plattformen skulle synke ble stadig mer påtrengende i pressen, og mistanken om at Norsk Oljeforsikringspool i virkeligheten ønsket dette resultatet ble stadig klarere uttrykt.

Fredag 28. november 1980 kl. 14.00 var det innkalt til krisemøte i Handelsdepartementet. Handelsministeren, Reiulf Steen, var ikke tilstede på møtet. Etter det som er opplyst av Bjørn Nilsen i "Gjenferd i Nordsjøen" hadde Reiulf Steen og statsminister Oddvar Nordli allerede før møtet bestemt seg for at snuingsforsøket måtte stanses, som følge av meldinger mottatt gjennom fagbevegelsens kanaler. Tilstede på møtet var representanter for flere departementer, sjøfartsdirektøren, kystdirektøren og ingeniør Knut Børseth. Ingeniør Knut Børseth hadde vært konkurrent til Nicoverken og SD Marine i anbudsrunder for snuing, og var nu blitt en faglig premissleverandør for at snuingsforsøket burde stanses.

Det som selvsagt var i strid med alle regler for offentlig forvaltning i Norge var at ikke de som hadde økonomiske interesser i snuingsforsøket, herunder Norsk Oljeforsikringspool, også fikk anledning til å være tilstede. Det var ikke noe galt i at myndighetene hadde en faglig premissleverandør, men det var galt at dette var hemmelig og at de det gjalt ikke fikk anledning til å imøtegå de premisser beslutningen ble fattet på - de var jo "hemmelige".

"Hev glasset til munden, thi hjemlen er funden", heter det i en populær studentsang for jurister. På møtet i Handelsdepartementet fant man i fellesskap frem til en paragraf i havneloven, og sendte følgende iltelegram til havnefogden i Stavanger:

"I medhold av havnelovens § 18, jfr. § 22 og § 55, ber en havnefogden omgående å pålege eieren/rederne av plattformen Alexander Kielland, om øyeblikkelig å innstille ethvert arbeid med å snu plattformen, inntil en har hatt anledning til å foreta nødvendige undersøkelser og vurderinger av plattformens tilstand og av bergingsoperasjonen.

Kystdirektøren."

Telexen tikket inn kl. 15.50, fredag ettermiddag. Alle som deltok på møtet, inklusive Kystdirektøren, hadde da tatt helgefri, og ville ikke være å treffe før mandag.

Den politiske ledelse i Arbeiderpartiet var denne helgen opptatt med landsstyremøte på Hamar. Men - stoppordren, og truslene fra Oljeforsikringspoolen om å holde regjeringen økonomisk ansvarlig, nådde frem også der.

Justisdepartementet og regjeringsadvokaten ble bedt om å gi sin oppfatning. Det var visstnok ikke meget støtte å få i de kretser for måten stoppordren var gitt på og saksforberedelsen forut for denne.

Derfor ble det presisert fra regjeringens side at stansen kun var midlertidig, samtidig som et professorutvalg på tre mann ble oppnevnt i full fart for å undersøke plattformens tilstand og vurdere forslag til ny bergeoperasjon - hvis eierne ville iverksette det.

Det første snuforsøket var da i realiteten allerede over. Den metode som lå til grunn for det første snuforsøket hadde vist sin utilstrekkelighet. Oljeforsikringspoolen måtte ta beslutningen om å avblåse snuingsforsøket og føre riggen tilbake til stabil flytestilling opp ned i sjøen igjen.

Det første snuforsøket hadde mislyktes. Men måten det skjedde på, hadde gitt Norsk Oljeforsikringspool et mulig erstatningskrav mot regjeringen, et krav som ble tatt frem og pusset på flere ganger i årene som fulgte, og som kanskje ga Norsk Oljeforsikringspool et visst grep på tingene videre.

I Stavanger gjensto bare en ting: Å kalle inn en skokk med kreditorer til to selskaper som aldri hadde hatt realøkonomisk forankring. Kreditorene gikk sammen om å presentere et krav for Norsk Oljeforsikringspool, og en minnerlig ordning kom tilslutt i stand.

Men vraket av "Alexander L. Kielland" lå der fortsatt. Hva skulle man nu gjøre med det?

Skal omkomne finnes for enhver pris?

Det var etter at det første snuingsforsøket hadde mislyktes klart at man ikke kunne vente noe nytt snuingsforsøk i Norsk Oljeforsikringspools regi.

Kielland-fondet arbeidet strekt for snuing. Argumentene gikk delvis på at man måtte sikre de omkomne som kanskje fortsatt lå i vraket en skikkelig begravelse. Det er imidlertid mulig at påstandene om sabotasje og mulige kriminelle forhold har vært viktige.

En vudering av denne saken nu må få et sterkt preg av etterpåklokskap.

Personlig mente jeg ikke at hensynet til å sikre omkomne en skikkelig begravelse var sterkt. Norge er en sjøfartsnasjon. Mange nordmenn har funnet en våt grav. Spørsmålet om en slik grav er verdig eller ikke blir et spørsmål om holdning. Min holdning er at "Alexander L. Kielland" kunne vært signet på en eller annen måte som en grav.

Jeg er redd den voldsomme argumentasjon for at de omkomne måtte bringes ut og gravlegges på land ikke har gitt noe bidrag til sjelefreden til de som er etterlatt. Delvis har man kanskje støtt mange hvis pårørne alt har funnet en våt grav, som de har forsonet seg med - og jeg tenker ikke da på "Alexander L. Kielland". Delvis - men det er vel kanskje etterpåklokskap - viste det seg jo at bare en håndfull av de etterlatte fikk sikret det man i årevis hadde argumentert med som den verdige begravelse (seks av de omkomne ble funnet). Selv for denne håndfull kan det ha vært personer som ville ha vært like vel hjulpet med et holdningsskapende arbeid for at en våt grav er en verdig grav, fremfor å få hele tragedien opp igjen flere år etter.

Jeg håper at Kielland-fondet kan bidra til et holdningsskapende arbeid som virker forsonende for de realiteter som mange pårørende må leve med, fremfor å argumentere som om det skulle være noe uverdige med å måtte forsones seg med at de jordiske levninger av ens kjære er borte for alltid.

Når det er sagt bør jeg selvsagt presisere at rimelige anstrengelser i ethvert tilfelle må gjøres. Jeg merker meg med en viss undring at det kunne være tvil om dette etter ulykken. Fra sjøfartsinspektør Hilmar Dales referat fra begivenhetene 1. april

1980 - 6 dager etter ulykken - siterer jeg:

"Statsadvokat Alsaker i Bergen hadde overfor politiet gitt uttrykk for at riggen måtte bringes til lands av hensyn til å undersøke den for om mulig å finne avdøde i innredningen eller andre steder. Kommisjonen var således av den oppfatning at en måte påby riggen bragt til land her i Norge.

Sjøfartsinspektøren tok avstand fra et slikt påbud og ba om at kommisjonen ikke måtte foreta dette kravet uten at det var samtykket i fra høyeste norske myndigheter ved departementet, evt. statsrådene. Det ble besluttet å ta kontakt med statsministerens sekretær Vassbotn, og i løpet av dagen fikk en underretning om at saken og spørsmålet var under behandling på regjeringshold.

.....

Onsdag 2. april

.....

Telefon ut til sjøfartsdirektør Ivar Sandvik og meddelte han gårsdagens begivenheter, og han opplyste om det som var besluttet i regjeringsmøter igår i forbindelse med påbud om å slepe plattformen inn til norsk havn...."

Tanken om at det skulle være noen tvil om at "Alexander L. Kielland" måtte slepes så fort som mulig til Norge, virker fjern og uvirkelig.

Likevel var det lite vunnet ved å gjøre mer og annet enn rimelige anstrengelser for å bringe omkomne ut. Hensynet til de etterlatte er ikke først og fremst et spørsmål om penger, men et spørsmål om holdninger og hjelp. Hvis man først trekker inn penger, vil disse kunne komme vel med til å minimalisere dagliglivets problemer, hvilket er av verdi og kan hjelpe til å komme over personlige kriser. Som jeg senere vil komme til, ble det i erstatninger til de etterlatte utbetalt i størrelsesordenen 85 millioner kroner.

Jeg kan ikke på noen måte se at utgiftene med snuingen - utgiftene har vært anslått til 250 millioner kroner - kan rettfærdiggjøres på rimelig måte.

Det som det kanskje er særlig grunn til å trekke frem, og beklage, i denne sammenheng, er det offentliges vilje til å ta på seg utgifter at denne karakter later til å være proporsjonal med

de etterlattes vilje og evne til å skape en opinion, for å si det slik.

Med andre ord - det er ikke det reelle behov som er avgjørende, eller hvor rimelig det er at det offentlige trer inn, men hvor høyt de etterlatte klarer å skrike. Som forvaltningsprinsipp synes jeg dette er særdeles uheldig.

Kielland-fondets evne til å skape en opinion i Stortinget, endog i den grad at Stortinget, bevilget 250 millioner kroner, har forbløffet mange.

Gjennom dette ble en konkret sak - snuingen av "Alexander L. Kielland" - løst. Noen egentlig endring med hensyn til det offentliges ansvar for å hjelpe til å finne omkomne har det ikke vært.

Den 25. oktober 1983 veltet en liten fraktebåt, "Fjording" utenfor Jæren, og begge som var ombord omkom. Båten drev inn mot stranden, og man kunne gjennom en ventil se en av de omkomne som fløt i sin lugar. Dykker ble rekvirert av lensmannen, og den omkomne ble brakt ut etter meget besvær. Regningen fra dykkerselskapet var på under 10.000 kroner. Regningen ble sendt til Justisdepartementet, som imidlertid ikke ville betale.

Såvel lensmannen, politimesteren i Sandnes og sjøfartsinspektør Hilmar Dale hamret løs på Justisdepartementet. Hilmar Dale skrev i brev av 9. januar 1984 til departementet:

"Det er vanskelig å finne forståelige argumenter i dette distrikt for offentlige avvisninger av krav i forbindelse med ilandbringelse av omkomne personer, når man har i frisk erindring landets største og nylig avsluttede sak på dette området - 'Alexander L. Kielland'."

Rederiet ville heller ikke dekke regningen. De svarte gjennom Assuranceforeningen SKULD, i brev av 9. desember 1983:

"Det burde være soleklart at regningen er rederiet fullstendig uvedkommende, da rederiet ikke står som oppdragsgiver vis-a-vis 3X Dykkerselskap A/S."

Med andre ord - hva er egentlig oppnådd ved kraftanstrengelsen for å få snudd "Alexander L. Kielland", hvis det ikke på en eller annen måte fører til klarere definerte regler om hvilket

ansvar det offentlige, og/eller arbeidsgiver/reder, har med hensyn på å bringe omkomne ut og til land?

Må man kreve millionbeløp, og skrike ut sin vrede og sorg i "Dagbladet" eller "VG" for å bli hørt, eller skal vår forvaltning legge andre og kanskje mer objektive kriterier til grunn. Jeg vil jo håpe det siste.

I forbindelse med "Fjording" vil jeg nevne at sjøfartsdirektøren konkluderte med at båten ikke var overlastet. Jeg mente at dette måtte være feil - båten var jo gått rundt, og det gjør den ikke uten grunn, selv om rederen sa det var et mysterium. Med store omkostninger bestilte jeg en sakkyndig rapport, som konkluderte med at båten var klart overlastet. Dette ble lagt til grunn for det sivilrettslige oppgjør.

Sjøfartsinspektøren, politiet og statsadvokaten har imidlertid lagt til grunn rederens opplysninger om at båten ikke var overbelastet for det strafferettslige oppgjør, som så ofte før førte til henleggelse av saken.

Verdien av snuingen for beviset

Når det gjaldt mulighetene for å oppklare ulykken, vil jeg minne om at det var mange undersøkelser som kunne gjøres slik riggen lå. Det var mulig å brenne av alle de deler av undervannsdelen av riggen som man ønsket for nærmere kontroll. Faktisk ble det ikke gitt tillatelse til dette - annet enn for stusser av stag som allerede var brutt, og knapt nok for disse - før etter at riggen var snudd. på dette tidspunkt var imidlertid arbeidet med avbrenning av deler, osv. vesentlig farligere for dykkerne!

Det var selvsagt av betydning om man kunne sikre de bevis som måtte kunne utledes av loggbøkene og annet materiale.

I ettertid kan det fastslås at man faktisk ikke fikk sikret bevis som har hatt betydning.

Nu ble neppe alt materialet av denne karakter sikret. Politiet gikk selvsagt først om bord på "Alexander L. Kielland", og først etter at politiet hadde fjernet det man mente kunne gi bevis fikk interesserte anledning til å komme ombord. I en rapport

utarbeidet av to besiktigelsesmenn fra Det norske Veritas 14. oktober 1987 heter det:

"Dokumentasjon ombord.

Det var blitt observert at det fantes bøker/dokumentasjon som ikke var bragt i land av politiet, bl.a. i kontrollrommet. (Også observert av undertegnede).

Dette forhold ble kritisert av bl.a. de franske interessentene. Konklusjonen ble at politiet skulle se nærmere på dette."

De franske ekspertkommissjonen er i sin rapport nokså opptatt av dette, og at ved vanskelig forklarlige forhold at loggbøkene for det siste halve år ikke er blant de som er funnet.

Det er etterpåklokskap å peke på at man i så henseende er i samme situasjon som om riggen ikke var blitt snudd.

Forøvrig kom det ikke mer ut av snuingen enn en nærmere oversikt over hvordan riggen var blitt fylt. Det norske Veritas konkluderer i en intern rapport med at fyllingsmulighetene var mer betydelige enn man på forhånd antok, mens den norske "Alexander L. Kielland"-kommissjonen på dette punkt som på andre punkter bare ser sine egne konklusjoner bekreftet.

I ettertid må det kunne fastslås at snuingen av "Alexander L. Kielland" var en stor fiasko, som ikke på langt nær ga de resultater man hadde ventet. Den tekniske bragd ved snuingen er også, etter min mening, vesentlig overdrevet. Når man har de penger man trenger, og enda litt til, kan man selvsagt snu en plattform.

Det representerte etter min mening en alvorlig feilanstendelse av offentlige midler at 250 millioner kroner ble benyttet på denne måten. De kunne vært anvendt på vesentlig bedre måte.

Det som er særlig underlig, er hvilket voldsomt hastverk regjeringen fikk med å få riggen senket, når den først var snudd. Det ble også lagt store hindringer i veien for det arbeide som man først og fremst fra fransk side ønsket å gjøre, som f.eks. å brenne av andre hydrofonholdere.

Politivaktholdet ved plattformen og det generelle forbud mot all dykking med tanke på undersøkelse av riggen, osv., ga en følelse av at man hadde noe å skjule.

Flertallet i Stortingets Sjøfarts- og fiskerikomite hadde alt 14. april 1983 gjort det klart i sin innstilling om å bevilge penger til snuingen at man ønsket "Alexander L. Kielland" tauet til verksted for opphygging eller bruk på annen måte.

Etter at riggen var snudd var det klart flertall i Stortinget for dette, og mot at riggen skulle senkes uten videre.

Tidligere - og nuværende - industriminister Finn Kristensen fra Arbeiderpartiet tok saken opp i spørretimen 16. november 1983 med spørsmål om regjeringen ville medvirke til et initiativ for å få hogd opp Kielland-plattformen. Statsminister Kåre Willich avviste et slikt initiativ fra regjeringen.

Ved Stortingsmøtets slutt tok Gro Harlem Bruntland spørsmålet opp igjen. Hun viste til at Stortinget ennå ikke hadde behandlet hverken meldingen om Kielland-ulykken eller tilleggsrapporten fra granskingskommisjonen etter snuingen. I den debatten som fulgte, gikk de parlamentariske lederne for både Kristelig Folkeparti og Senterpartiet inn for opphogging. Det var altså flertall i Stortinget for at "Alexander L. Kielland" skulle hugges opp, snarere enn å senkes.

Kåre Willoch kalte etterpå inn lederne for Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, og stilte dem et ultimatum. En senterparti-representant sa etterpå til pressen:

"- Vi fikk valget mellom å senke Kielland eller Willoch."

Mellompartiene bøyde av, og neste dag gjorde Stortinget vedtak om sekning.

"- Motivene bak er en side av saken som gir grunnlag for flere spørsmålstegn, dessverre", sa Gro Harlem Brundtland.

Alt 2 dager etterpå, den 18. november 1983, midt på dagen (kl. 12.28) ble "Alexander L. Kielland" senket med 36 sprenglandninger på 712 metes vanddyp i Nedstrandsfjorden utenfor Stavanger.

Ombygging av rigger - nye regler

Det var mange ting som sviktet under "Alexander L. Kielland"-ulykken.

Under byggingen ble en sveis, som etter reglene ikke skulle røngtenfotograferes, dårlig utført eller skadet etter utførelsen.

Under driften ble det steg der sveisen fantes ikke inspisert, på tross av at såvel klassifikasjonsselskapets regler som rederiets egenkontrollregler burde ført til at inspeksjon fant sted. Dersom inspeksjon hadde funnet sted, er det etter min mening overveiende sannsynlig at sprekken ville blitt funnet og katastrofen avverget.

Da en legg falt av viste det seg at en rekke åpninger, som etter reglene skulle være lukket, ikke var lukket, og tildels ikke kunne lukkes. Vannet fikk derfor strømme uhindret inn mange steder. Dersom nevnte åpninger ikke hadde vært åpne, ville det sannsynligvis blitt tid til å åpne bunnventiler i de andre legger, slik at riggen kunne komme i stabil stilling, forutsatt at man hadde strøm (hva enkelte vitneprov tyder på at man hadde, selv om lyset var gått). I ethvert tilfelle ville plattformen ha kunnet ligge noenlunde stabilt i skråstilling gjennom tilstrekkelig tid til at en ordnet evakuering kunne skje.

Da det ble nødvendig å evakuere plattformen, viste det seg at ingen livbåter lot seg løse ut slik som forutsatt, og at kast-overbord-flåter heller ikke kunne løsnes.

Hjelpefartøyet, som var forutsatt å ligge i nærheten av plattformen, lå 1 times seilas unna.

Disse omstendigheter samlet forårsaket katastrofen. Den ville etter min mening ha vært unngått med den form for inspeksjon som alle burde forstå var nødvendig, og som også ble prøvet gjennomført, men hindret av operatørselskapet. Den kunne vært vesentlig redusert gjennom skikkelig lukking av åpninger som skulle være lukket i dårlig vær og redningsutstyr som fungerte.

Jeg er av den oppfatning at de tiltak som ble satt i verk etter "Alexander L. Kielland"-ulykken for sikring av andre rigger, representerte en viss overreaksjon. Kravet som ble formulert, var at riggene skulle være trygge oppholdsplasser også etter bortfall av et bærende element. Det kom krav til ekstra oppdriftstanker på

eksisterende rigger, osv.

Etter min mening representerte kravene et maritimt motstykke til et eventuelt krav om at alle fly skal ha 4 vinger, slik at flyet kan holde seg flyvende selv om 1 vinge skulle falle av. Det er selvsagt ikke noe i veien for å konstruere flyene med slik innebygget sikkerhet, men det går ut over andre ting, først og fremst økonomien.

Eller, for å ta et litt nærmere eksempel: Det er ikke noe i veien for å utstyre faste plattformer, som står på ben, med tilstrekkelig med flyteelementer til at de ville holde seg flytende om benene brast. Men, alle vil vel innse hvor umulig det ville være. Man må heller - det forstår sikkert alle - forsikre seg gjennom kontroll og på annen måte om at benene ikke blir svekket så de brister.

Det spørsmålet jeg reiser er jo nettopp om ikke dette er det rette utgangspunkt for flytende plattformer også.

Kravene som ble stillet til kalkulasjoner, dokumentasjon og styresystemer, herunder - og ikke minst - dokumentasjon av styresystemer, og dokumentasjon av dokumentasjonen, er drevet så vidt at det ved bygging av en borerigg idag kreves 30 tonn med dokumentasjon. Som en person i bransjen sa for en tid siden: Sikkerheten ville sikkert ikke bli særlig dårligere om vi kuttet ned til 10 tonn.

At kravene stillet etter "Alexander L. Kielland"-ulykken har bidratt til å drive kostnadsnivået for norsk offshorenæring oppover, og kanskje så langt oppover at det ødelegger mulighetene for konkurranse, er ikke tvilsomt.

Jeg er ikke egentlig sikkert på at det har bidratt til så meget større sikkerhet heller.

Sikkerheten må begynne med den enkeltes oppfatning av sitt eget ansvar, og med tilrettelegging av mulighetene for at han kan være sikkerhetsbevisst i sitt eget arbeide. Dersom man oppnår den rette innstilling til sikkerhetsarbeidet, vil arbeidet bli sikkert, uten tonnevis med papir og dokumentasjon.

På den annen side vil ikke tonnevis med papir og dokumentasjon være noen garanti for sikkerheten hvis de personer som tar del i arbeidet ikke har den rette innstilling. Spesielt blir det farlig

hvis man stoler på sine egne systemer og bunker med dokumentasjon, og glemmer å tenke gjennom sitt eget ansvar for sikkerheten og hva som kreves for dette.

Intet arbeide er vel så veldokumentert som Statoils utbygging av Gullfaks-feltet. Ingen har vært så flinke til å definere egenkontrollsystemer og dokumentasjon av disse som Statoil, og hvis man ser på filosofien bak systemet og hører det forklart skulle man tro at ulykker ikke kan inntreffe.

Men det kan de nok likevel. Mandag 4. november 1985 kantret betongblandelekteren "Concem" i Gandsfjorden ved Stavanger, og 10 mennesker omkom. Lekteren eies av Norwegian Contractors, og var engasjert i forbindelse med byggingen av Gullfaks B-plattformen.

Det var klart at lekteren ble operert uten hensyn til elementære fysiske lover for stabilitet - og, muligens - fare for sementutrasing. Administerende direktør i Norwegian Contractors, Sigmund Brusletto, var imidlertid raskt fremme med å understreke at det etter hans mening ikke var noe å bebreide selskapet, **"for vi har i vårt arbeide fulgt regelverket"**.

Da selskapet ble forelagt en bot på 1,5 millioner kroner ga han uttrykk for at han fant dette urettferdig, for man hadde jo fulgt alle regler.

Jeg antar at de som steller med sikkerhet til daglig vil finne anledninger til å presisere at ingen holdning er farligere for sikkerheten enn den tro at godt og effektivt sikkerhetsarbeid kan fanges inn på utførlig måte av et regelverk, og at man etter på kan sitte med ryggen til virkeligheten og styre etter regelverket.

KAPITEL 11

BERGET SOM FØDTE EN MUS

Politietterforskning og forelegg

"Alexander L. Kielland"-ulykken ga støtet til en bredt opplagt politietterforskning.

Som kjent fant politietterforskningen sted i nært samarbeid med kommisjonen og sjøfartsinspektøren.

Spørsmålet om operatørselskap, reder og Det norske Veritas forholdt seg i overensstemmende med de generelle sikkerhetskrav nedfelt i arbeidsmiljølovgivningen, sjøfartslovgivningen og oljeforskriftene er knapt nok stillet. Antitetisk fremgår formodentlig at man ikke har funnet noe generelt brudd på den sikkerhetsstandard lovgivningen forutsetter.

Flere klare brudd på reglene ble ellers konstatert og forbigått i forbindelse med ulykken. Blant annet var det fastsatt i reglene at det skulle være tre sertifiserte båtsmenn pr. livbåt.

Dette var et viktig krav for sikkerheten. Evakueringen med livbåt ble en katastrofe. Dette skyldes bl.a. at livbåtene ikke lot seg utløse så lenge det var strekk på linene. Grunnlaget for dette design-kriterium var bl.a. Alfa-ulykken i 1975, der tre mann omkom da livredningskapselen ble utløst i høyde med plattformen. Den gang konkluderte man at det var en feil at redningskapselen kunne utløses mens det ennå var strekk i den. Nu er utløsermekanismer som kan utløses under strekk igjen innført.

Det er ikke godt å si hvordan evakueringen av "Alexander L. Kielland" hadde gått om det hadde vært tre sertifiserte båtsmenn pr. livbåt. Imidlertid er det ikke noe krav ved vurdering av eventuelle straffereaksjoner at det kan dokumenteres at lovbruddet har ført til uheldige virkninger. Hvis det i forbindelse med en ulykke - eller ellers - kan konstateres at det foreligger et lovbrudd, er dette tilstrekkelig til å straffe overtredelsen.

Det er klart at det ikke ville være mulig å tilfredsstillere kriteriet med tre sertifiserte båtmenn pr. livbåt med det faste mannskap, d.v.s. de mannskaper som var ansatt av rederiet. Imidlertid følger det ikke av reglene at de sertifiserte båtmenn nødvendigvis skal være ansatt av rederiet. Det ville vært helt tilfredsstillende om man blant cateringpersonellet, som var ansatt av et cateringselskap, utdannet tilstrekkelige båtmenn.

Det er ikke noe argument i denne forbindelse at dette ville være vanskelig. Dersom reglene fastsetter tre båtmenn pr. livbåt, må man løse de praktiske problemer dette medfører. Dersom man mener det er unødvendig, får man arbeide for endring av reglene.

Dersom reglene tilsier tre båtmenn pr. livbåt, ville det i alle tilfelle være bedre med to båtmenn pr. livbåt enn med en. På "Alexander L. Kielland" var det bare en båtmann pr. livbåt.

Når det ikke ble reist spørsmål om dette, var det bl.a. fordi rederiet ved flere anledninger hadde fremlagt og fått godkjent sin bemanningsplan. Som jeg har nevnt ville det fortsatt være mulig å tilfredsstillere kravet til tre båtmenn pr. livbåt ved opplæring av andre mannskaper på plattformen, men påtalemyndigheten fant dette for usikkert til å ville fremme noe krav om straff på dette punkt. Det ville i så fall ha gått på tvers av anbefalingen fra sjøfartsinspektøren, som med stor konsekvens går imot enhver straffereaksjon ved overtredelse av sjøfartslovgivningen, såvidt jeg kan konstatere.

Tilsvarende begrunnelse lå nok bak når det ikke ble reist spørsmålstegn ved opplæringen av catering-personellet. Disse ble ansett som del av det maritime mannskap, og ble således antatt ikke å komme under arbeidsmiljøloven. De skjønsmessige kriterier for sikkerhet etter sjøfartslovgivningen er nok ikke så veldig forskjellig fra de som gjelder på land, men overtredelser av sjøfartslovgivningen påtales nesten aldri.

Manglende hjelpefartøydekning

Et annet forhold som påkalte en viss oppmerksomhet hos påtalemyndigheten, var at beredskapsfartøyet for Edda-plattformen - og derved for "Alexander L. Kielland"-plattformen - lå så langt unna "Alexander L. Kielland" at det ikke kunne være til noen hjelp under katastrofen.

Kapteinen på båten, "Silver Pit", var ikke å bebreide. Han hadde fått sine instruksjoner og fulgte dem. Han trodde han var vakt på Eldfisk Bravo-plattformen, og hadde innrettet seg etter dette i flere måneder.

Bebreidelsen rettet seg først og fremst mot operatørselskapet Phillips Petroleum Company Norway, som ikke hadde sørget for at kapteinen på beredskapsfartøyet hadde fått mer utfyllende instruksjoner om hvor han skulle være og hva han skulle gjøre.

Den norske "Alexander L. Kielland"-kommisjonen sier om dette i sin rapport:

"Det var en ny hjelpefartøyordning som ble etablert høsten 1979. Det nye besto i at ett hjelpefartøy skulle dekke flere plattformer. Den nye ordningen var tydeligvis, antagelig på grunn av kommunikasjonssvikt på mange hold, lite kjent blant dem som skulle ha visst om ordningen. Således var, som allerede nevnt, ikke kapteinen på 'Silver Pit' klar over at hans fartøy også skulle betjene 'Alexander L. Kielland'. Det er bare sikkerhetsoffiseren på 'Edda 2/7 C' som på direkte spørsmål har oppgitt korrekt navn på det hjelpefartøy som ulykkesdagen skulle befinne seg i område 3. De fleste har gått ut fra at 'Normand Skipper' var hjelpefartøy for 'Alexander L. Kielland'. Dette gjelder også kapteinen på 'Normand Skipper'."

Denne lapsus fant påtalemyndigheten at de ikke kunne la gå upåaktet hen.

Men - hvem skulle man rette en straffereaksjon mot, og hvilken bestemmelse skulle man i så fall benytte?

Påtalemyndigheten fant ikke ut av hvem blant de mange ansatte i Phillips Petroleum Company Norway som skulle trekkes til ansvar. Det ble derfor konkludert med at selskapet som sådan måtte trekkes til ansvar.

Imidlertid er det få regler i norsk rett som muliggjør straffereaksjoner mot et selskap. Stort sett må påtalemyndigheten føre bevis for forsett eller uaktsomhet hos den som skal straffes, og et selskap kan ikke utvise forsett eller uaktsomhet.

På den tiden var det ingen bestemmelser i sikkerhetsforskriftene for oljevirkosomhet som tillot straffansvar uten skyld for et selskap.

Slik bestemmelse var det imidlertid i arbeidsmiljøloven. Overtredelsen av de detaljerte forskrifter for petroleumsvirksomheten måtte således straffes, fant påtalemyndigheten ut, etter de generelle bestemmelser i arbeidsmiljøloven.

Dette skaper imidlertid en komplikasjon, som man sikkert vil få demonstrert, dersom saken noengang kommer til retten. Påtalemyndigheten må da føre bevis for at det er i strid med de generelle sikkerhetsstandarder nedfelt i arbeidsmiljøloven å forholde seg i strid med de detaljerte bestemmelser for petroleumsvirksomheten.

Dette er selvsagt en vesentlig tyngre plikt for påtalemyndigheten enn om man kort og godt kunne vise til at en detaljert regel i petroleumslovgivningen er overtrått.

Phillips Petroleum Company Norway er ilagt en bot for dette og for sitt overordnede ansvar som operatør/hovedarbeidsgiver for det forhold som skal omtales nedenfor på 2 millioner kroner.

Grunnlaget for krav til sikkerhetsopplæring

Det påtalemyndigheten ellers festet seg ved, var om arbeidsgiverne med tilknytning til "Alexander L. Kielland" hadde overholdt sin plikt etter arbeidsmiljøl. § 14, som bestemmer:

"§ 14. Arbeidsgiverens plikter.

.....
For å sikre at arbeidstakerens sikkerhet, helse og velferd blir ivare tatt å alle plan i virksomheten, skal arbeidsgiveren:

-
- h) sørge for at arbeidstakerne gjøres kjent med ulykkes- og helsefarer som kan være forbundet med arbeidet, og at de får den opplæring, øvelse og instruksjon som er nødvendig."

Dette er et uhyre generelt kriterium.

Det er selvsagt naturlig å spørre: Hvilke krav gjaldt til opplæring av ansatte, og orientering om spesielle farer, for arbeide offshore?

Jeg understreker at det i og for seg ikke var noe spørsmål om i hvilket utstrekning mangel på opplæring kunne ha påvirket ulykkesforløpet for den enkelte. Jeg har ikke selv kunnet registrere fra listene over de som overlevet og omkom ved ulykken at det foreligger noen som helst sammenheng mellom opplæringsnivå og muligheten for å overleve ulykken. Dette er imidlertid ikke avgjørende hvis et faktisk opplæringskrav er overtrått.

Svaret på dette spørsmål er at da ulykken fant sted, gjalt det ikke noen spesifikke regler for Nordsjøen. Den eneste regel som gjalt var den generelle bestemmelsen i arbeidsmiljøloven som nettopp er referert.

Dette betyr ikke at spørsmål om opplæring ikke hadde vært fremme. Det var i høy grad et diskutert tema, og var tatt opp bl.a. av de såkalte Leiro-utvalg, som avga delinnstillinger om de forskjellige deler av opplæringen.

Men spesifikke regler var ikke fastsatt.

Dette var forøvrig begrunnet i en egen filosofi som hadde stor fagnad i enkelte myndighetsorganer på denne tid, og da særlig i Oljedirektoratet. Denne filosofien gikk ut på at det ikke var mulig for f.eks. Oljedirektoratet å føre kontroll med alle sider av oljeselskapenes virke. Heller enn å detaljregulere spesifikke sider av oljeselskapenes virksomhet, skulle Oljedirektoratet fastsette normer for den standard oljeselskapene skulle følge i sin egenkontroll.

Det høres fint ut, men har i virkeligheten den effekt at hvis noe inntreffer, er det nesten uråd å vite hva som er krevet av selskapene. Det blir i virkeligheten overlatt til domstolene å vurdere om oljeselskapene - gjennom sin egenkontroll - har oppfylt kravene.

Det vil si at i stedet for at Oljedirektoratet fastsetter at alle som arbeider offshore skal ha slik og slik erfaring eller utdannelse, så må domstolene i hvert enkelt tilfelle vurdere om den eller den arbeidsgiver har oppfylt sine plikter i henhold til f.eks. arbeidsmiljølovens § 14 h).

Stort sett får vi være tilfreds med at denne lovgivningsteknikk - eller mangel på sådan - ikke er altfor utbredt.

Den 7. desember 1979 skrev Oljedirektoratet til det som dengang het North Sea Operators Committee - Norway, og som idag heter Norsk Industriforening for Oljeselskap (NIFO). Oljedirektoratet henviser til den såkalte Leiro II-utvalgets delinnstilling om sikkerhetsopplæring av sokkelbasert personell, som nettopp var godkjent av Kirke- og undervisningsdepartementet, og sier:

"Utvalget foreslår i sin delinnstilling normer for grunnleggende sikkerhetsopplæring og opplæring for livbåtførere, branngruppede medlemmer og førstehjelpere.

Oljedirektoratet har ved tidligere anledninger understreket viktigheten av en grundig og vel tilrettelagt opplæring innenfor sikkerhetsfagene, uten at en samtidig har kunnet gi utfyllende veiledning om innhold og gjennomføring av kurs.

Direktoratet ser på nevnte delinnstilling som en god norm for slik opplæring, og den bør kunne danne grunnlag for operatørselskapers kvalifikasjonsnormer i fremtiden."

Med andre ord: Oljedirektoratet gir ikke en regel om hvilken opplæring som skal gis og en regel om når dette skal være gjennomført, men gir en anbefaling.

Brevet var forøvrig unntatt fra offentlighet, som svært mange brev for oljeindustrien er. Dette svekker ytterligere inntrykket av at det dreier seg om fastsettelse av en opplæringsnorm som skulle være bindende, f.eks. for alle kontraktorselskaper, som ikke engang hadde tilgang til det hemmeligstemplede brev.

Man fortsatte forøvrig denne lovgivningsteknikk også etter ulykken. Det fremgår bl.a. av et brev av 18. november 1981 fra Oljedirektoratet til Norsk Industriforening for Operatørselskaper (NIFO) (navnet hadde elementet "Operatørselskaper" før dette ble erstattet med "oljeselskaper"). Her vises det til flere delinnstillinger fra Leiro-utvalget, og sies bl.a.:

"Selv om rettighetshaverne gjennom sine respektive operatører har nedlagt et omfattende arbeid for å få gjennomført denne målsetting, viser det seg at en fortsatt kan registrere personell uten tilstrekkelig grunnleggende

sikkerhetsopplæring. Oljedirektoratet er av den oppfatning at dette må skyldes mangelfulle eller ineffektive interne kontrollrutiner. Man finner å måtte understreke at selskapenes internkontroll bl.a. må ha innebygget rutiner som ivaretar at personell uten tilstrekkelig sikkerhetsopplæring blir stoppet før utreise til sokkelen. Dersom dette ikke blir gjennomført på en tilfredsstillende måte, vil direktoratet måtte nedfelle krav til sikkerhetsopplæring med dertil hørende straffereaksjon i egen forskrift."

Heller ikke her fastsettes regler, men det henvises til at dette må løses av "interne kontrollrutiner". Det vil - i siste instans si - at domstolene må bestemme om de krav som er fastsatt i medhold av de interne kontrollrutiner er i overensstemmelse med loven.

Langt på vei er filosofien om rettighetshavernes egenkontroll keiserens nye klær, etter min mening. Men det skyldes formodentlig at jeg, i likhet med de som lo av keiseren, ikke har bedre forstand.

Bøtelegging av operatør og kontraktorselskaper

På dette tidspunkt var det altså ikke bestemte krav til erfaring eller opplæring i Nordsjøen. Det ble ikke innført etter ulykken heller, det hele var avhengig av hvordan det enkelte selskap tolket arbeidsmiljølovens § 14, h). De fleste selskaper antok vel at om myndighetene ønsket bestemte krav oppfylt, ville man bestemme dette gjennom lov eller forskrift. Men, det kunne man altså ikke vente - man skulle kontrollere seg selv i medhold av uklare forventninger uttrykt fra Oljedirektoratet.

Dersom politiet på en hvilket som helst dag i den tiden hadde foretatt en kontroll offshore, ville man på hvert oljefelt kunne ha registrert en rekke personer som ikke hadde noen spesiell utdannelse. Ja, det ville man ha kunnet i flere år etterpå også. Noen slik almindelig kontroll, eller delvis kontroll, ble dog ikke arrangert.

Derimot benyttet man den anledning man syntes "Alexander L. Kielland"-saken ga til å bøtelegge arbeidsgivere som ikke hadde sørget for tilstrekkelig opplæring i "ulykkes og helsefarer".

Man syntes kanskje det ville se litt rart ut at man ikke gjorde noe. At man valgte "Alexander L. Kielland", når man kunne valgt en hvilken som helst annen plattform, var vel en refleks av en følelse at man måtte vise at man reagerte etter ulykken.

Når det gjaldt Phillips Petroleum Company Norway var boten også en reaksjon på at hjelpefartøyet ikke var der det skulle være.

Disse bøter ble ilagt 24. april 1982:

Phillips Petroleum Company Norway	kr. 2.000.000,-
Haugesund de Groot	kr. 500.000,-
OIS (Oil Industry Services A/S)	kr. 200.000,-
Stavanger Drilling	kr. 70.000,-
Terotech A/S	kr. 70.000,-
The Analysts	kr. 50.000,-
Schlumberger Inland Services	kr. 40.000,-

Jeg gjentar nok en gang at nesten alle selskaper i Nordsjøen på denne tiden hadde personell offshore uten formell opplæring. Det var også selskaper som hadde personer uten opplæring på "Alexander L. Kielland" som ikke ble bøtlagt, fordi man anså at personellet var del i mannskapet ombord. Det gjalt f.eks. catering. Med andre ord: Det ble ikke utferdiget noen bøter for at det faste mannskapet ombord manglet enhver opplæring i offshoreforhold. Hvis derimot en hotellgjest manglet slik opplæring, ble det reagert med bot.

Stavanger Drilling fikk bot på grunn av etpar rørleggere, som påtalemyndigheten kom til ikke tilhørte det faste mannskap ombord. De var ombord i forbindelse med forberedelse av oljeboringsoppdrag med "Alexander L. Kielland". Og da skulle det bøtelegges.

Som man vil forstå har bøteleggelsene i grunnen ingenting med selve "Alexander L. Kielland"-ulykken å gjøre, bortsett fra for Phillips Petroleum Company Norway.

Det kriterium påtalemyndigheten hadde lagt seg på ved utferdigelse av disse bøter var om mannskapene hadde gjennomgått det 3 ukers sikkerhetskurs som etterhvert var blitt vanlig. Dersom de ansatte hadde gjennomgått dette, ble arbeidsgiver ikke bøtelagt. Dersom et selskap hadde ansatte som ikke hadde denne opplæring, ble det reagert med bot. Ved utmålingen av boten tok

man bare hensyn til antallet arbeidstagere som ikke hadde slik opplæring.

Dette var jo et greit kriterium, men var det riktig? Det er jo ikke så godt å vite når man bare har den generelle standard i arbeidsmiljølovens § 14 h) å holde seg til, og domstolene derfor i siste instans blir lovgivere.

Ingen av selskapene som fikk forelegg aksepterte forelegget.

Jeg representerte selv de to selskaper som hadde fått lavest bøter. Det er ikke usannsynlig at jeg ville ha anbefalt dem å godta boten, dersom de andre selskapene også hadde godtatt sine bøter. Det ble imidlertid klart at selskaper som det etterhvert er blitt klart må akseptere bøter ikke ville godta dette i første omgang. Jeg så at mine parter burde slippe bot, av grunner som jeg skal komme inn på nedenfor, og anbefalte derfor at bøkene ikke ble vedtatt for disse heller.

Sakene måtte derfor prøves for retten.

Påtalemyndigheten ønsket å prøve saken først med OIS - Oil Industry Services A/S - en slags paraplyorganisasjon for endel mekaniske bedrifter på sørlandet, men hovedsetet i Kristiansand.

Påtalemyndigheten fremmet saken først for Stavanger byrett. Ting som skjer på sokkelen syd for 62 grader anses som å henhøre til Stavanger byrett. I dette tilfelle dreide det seg imidlertid ikke nødvendigvis om overtredelser på kontinentalsokkelen, men manglende opplæring på land av folk som skulle til kontinental-sokkelen ble ansett å være en overtredelse som var foregått på land, og ikke på sokkelen. Stavanger byrett avviste saken 28. mars 1983, og Høyesteretts kjæremålsutvalg oppretthold dette etter kjæremål fra statsadvokaten i kjennelse 30. juni 1983.

Saken måtte derfor opp for Kristiansand byrett.

Påtalemyndigheten bestemte seg da for å kjøre frem saken mot Schlumberger Inland Services. Dette var ikke noe spesielt klokt valg. Schlumberger Inland Services hadde hatt bare en mann på "Alexander L. Kielland" - en mann med årelang erfaring fra Nordsjøen, i alle fall ca. 7 år.

Hvis det var noen som var kjent med ulykkes- og helsefarer offshore så var det han. Jeg sørget for vitneprov om at han ville

vært aktuell som instruktør på 3-ukers kurs for andre, om han hadde søkt.

Hjelper ikke, sa politiet. Han har ikke 3-ukers kurs, og det har vi lagt oss på!

Javel, men det står ikke noe om det i loven, og vi anser at han var tilstrekkelig kjent med ulykkes- og helsefarer, sa Jæren herredsrett, og frifant Schlumberger Inland Services, med tilkjennelse av saksomkostninger.

Statsadvokaten anket dommen til Høyesterett som følge av feil med lovanvendelsen. Justitiarius Rolv E. Ryssdal og de øvrige dommere, med dommer Gunnar Aasland som såkalt førstevoterende (som skriver dommen), var imidlertid 100 % enig med herredsretten, og vi vant også der.

Det hører med til historien at arbeidstageren saken gjaldt kom fra "Alexander L. Kielland"-ulykken uten skader, og tiltrådte arbeid igjen kort tid etter, uten sykmelding. Han ble senere påmeldt sikkerhetskurset på 3 uker, og ble skadet under brannøvelsedelen av kurset og sykmeldt for en viss tid.

Med Høyesteretts dom var det klart at det ikke var noe krav at arbeidstagerne skulle ha gjennomgått et 3 ukers kurs. Men - hva var da kravet? Den tungvinte form for lovgivning som myndighetene her la opp til, gjennom domstolenes fastsettelse i flere ledd, rullet sakte videre.

Neste sak ut fra OIS-saken igjen, denne gang for Kristiansand byrett, der saken kom opp 27. august 1984. OIS hadde en rekke arbeidstakere på kontinentalsokkelen, hvorav også 12 på "Alexander L. Kielland". Ingen av de 12 boteleggelsen gjaldt hadde gjennomgått det 3-ukers sikkerhetskurs som påtalemyndigheten hadde lagt seg på som standard. Etter dommen i Schlumbergersaken måtte man likevel foreta en individuell prøvning. Påtalemyndigheten sortere vekk alle unntatt 4 arbeidstagere. De siste 4 hadde ikke noen som helst opplæring, hadde bare vært på sokkelen 1 1/2-2 måneder, og var, tragisk nok, omkommet under ulykken. Det ble forøvrig ikke hevdet at dette skyldtes manglende sikkerhetsopplæring.

I Kristiansand byrett ble OIS frifunnet. Også denne frifinnelsen ble anket påtalemyndigheten, og Høyesterett fikk med dette anledning til enda en gang å raffinere og finpusse den standard

som Høyesterett - nærmest som lovgiver - fant passende. Denne gang ble byrettens frifinnende dom opphevet. Høyesterett fant at det måtte bero på feil lovanvendelse at OIS var frifunnet, og ga ellers uttrykk for at avgjørelsen var utilstrekkelig begrunnet.

Fortsatt forelå det altså ikke noen dom i saken, som måtte opp i Kristiansand byrett pånytt. Før den kom så langt ble forelegget endret ved at boten ble redusert til kr. 100.000,-, og denne bot ble godtatt og betalt av OIS høsten 1986.

Når det gjelder de andre sakene, ble forelegget mot the Analysts frafalt høsten 1986. Grunnen var at de to arbeidstakere fra the Analysts som forelegget gjalt ikke arbeidet på sokkelen, men bare var der på kort besøk for å sette seg inn i forholdene. Jeg hadde truet med å innstevne politimesteren som vitne på hvilken opplæring han ga politifolk før de reiste på kortere besøk på sokkelen, og tilsvarende for andre myndigheter og selskaper som av en eller annen grunn hadde besøkende ombord. For disse er det selv ikke idag spesielle regler. Saken ble som sagt henlagt for The Analysts, som også fikk erstattet saksomkostningene.

Påtalemyndighetens aktivitet etter "Alexander L. Kielland"-ulykken resulterte altså i visse forelegg som kanskje i den offentlige opinion ble sett på som en slags reaksjon etter ulykken, men som egentlig ikke hadde noe med den å gjøre.

Selv da Schlumberger-saken ble prosedert i Høyesterett kunne jeg vise til at det ikke forelå noen faste regler på dette felt, og at det fortsatt forekom at folk reiste ut for arbeidsoppdrag uten opplæring.

Sakene var vel derfor etslags skuebrød. Ingen skulle si at ikke påtalemyndigheten gjorde noe.

Det er vel formodentlig den minst effektive måten å gi detaljregler på som tenkes kan å sende sakene opp til Høyesterett for at denne domstol skal meisle ut en standard, når Oljedirektoratet har myndighet til kort og godt å fastsette hvilke regler man ønsker praktisert på sokkelen.

Men - da ville man bryte med filosofien om egenkontroll - en filosofi som var viktigere enn praktisk arbeidsordning på den tiden - og kanskje ennu.

Når det gjelder de gjenstående forelegg, herunder forelegget mot Phillips Petroleum Company Norway som også omfatter at hjelpefartøyet ikke var på riktig plass, har det visstnok ikke skjedd noe siden 24. mars 1982.

KAPITEL 12

BEGRENSNINGSSØKSMÅLET I STAVANGER

Svakheter ved norsk erstatningsrett

Straks en ulykke med en viss tilknytning til amerikanske selskaper skjer i norsk oljeindustri, vil agenter for amerikanske advokatfirmaer dukke opp og forsøke å sikre seg klienter blant overlevende og pårørne av omkomne.

Amerikanske domstoler har en helt annen holdning til erstatningsutmåling og advokatetiske regler enn vi har i Norge. Utvekstene i det amerikanske system er nu blitt så store at de er i ferd med å kvele den amerikanske forsikringsindustri, og gjøre det vanskelig for selskaper og enkeltpersoner å tegne forsikring mot det ansvar de kan pådra seg i forskjellige sammenhenger.

I U.S.A. blir det mer og mer almindelig anerkjent at man har gått for langt i å tilkjenne kjempeerstatninger for de minste ting. Det er et tema som blir debattert i pressen og i TV, og som engasjerer ganske mange.

I Norge står finner kampen sted på den helt motsatte skanse. I Norge kjemper man ofte forgjeves for å oppnå det jeg vil kalle en anstendig erstatning. I norske domstoler anvendes en millimeterrettferdighet mot klientene som etter min mening er hårreisende, og alt som kan gjøres for å skape problemer for de som krever erstatning blir gjort.

I Norge tvinges de skadelidte ofte til å godta skadevolders forslag for å få et tilnærmet rimelig oppgjør. Hvis de ikke underkaster seg skadevolders betingelser for et minnerlig oppgjør, må de kjempe en hård og kostbar kamp i retten mot to parter - skadevolder og dommeren. Det er i alle fall det inntrykket man får.

Når jeg vil omtale det såkalte begrensningssøksmålet i Stavanger, slik at visse opplysninger om dette blir registrert for ettertiden, er det naturlig for meg å benytte denne anledning til å ta opp endel sider ved norsk erstatningsrett.

Jeg vil understreke at dette ikke har noen brodd mot dommeren i begrensningssøksmålet i Stavanger. Få dommere kan ha slik omtanke for de skadelidte som han. Ved etpar anledninger i det såkalte begrensningssøksmålet i "Alexander L. Kielland"-saken gjorde han en kjempejobb for å legge forholdene til rette slik at klientene fikk et rimelig oppgjør der advokatene neppe selv ville klart det uten slik medvirkning.

Hvor er romsligheten?

Det jeg savner i norsk erstatningsrett, slik den praktiseres av domstolene, er et godt mål av romslighet til gode for den part som vitterlig har lidt skade. Og romslighet på flere plan.

For det første må ikke krav til årssakssammenheng mellom et uaktsomt eller forsettlig forhold utpensles slik at enhver tvil kommer skadevolder tilgode. Slik får man undertiden følelsen av at det er. Jeg nevner som et eksempel frakteskipperen som startet å drikke vodka under avgang fra Bergen havn, og som i kulding og regntykke nattestid kjører igjennom en treseilbåt med parafinlanterner i Selbjørnfjorden. (Jeg kom tilfeldigvis samme vei kort tid etter - det kunne like gjerne vært meg som var blitt rammet). Kapteinen har en promille på over 2, men dommeren kommer i sin visdom til at skadelidte - eieren av trebåten - har jo ikke egentlig ført bevis for at det er noen sammenheng mellom drikkingen og skaden.

Eksemplet er riktignok fra sjøretten, som er noe for seg selv, også i norsk sammenheng. Skipsrederstandens generasjonslange grep på de gode jurister - og domstolene - har skaffet norsk sjørett en plass i det juridiske verdenssamfunns skrekkabinett, hvis noe slikt finnes.

I utlandet har jeg følelsen av at man ofte anvender en borgerlig romslighet også i vurderingen av årssakssammenhengen, der hvor skadelidte har lidt en skade og skadevolder er noe å bebreide. Jeg finner sjelden norske domstolers stolthet over å kunne anvende kløkt og logisk analyse der en viss tvil kan la seg stable på bena.

Men mest reagerer jeg på den norske millimeterjustis ved utmåling av erstatning. Blir en skadelidt skadet på livet, og derfor får særlig skattefradrag av den grunn, så er det ikke skadelidte som får fordelen av den. Nei, i norsk rett overlater domstolene med

glede den lille lettelse en skadelidt får på denne måten over på skadevolder, ved at den erstatning han må ut med blir redusert. Tilsvarende med rentefradrag. Den skadelidte som skaffer seg en en viss livsstandard gjennom lån og rentefradrag, opplever at dette reduseres hans erstatning. Hans økonomiske tap blir nemlig beregnet ut fra hva han netto sitter igjen med etter skatt, i alle fall av mange dommere.

Det rene skattesnyteri til fordel for skadevolder oppelskes også, gjennom at erstatning for tapt arbeidsfortjeneste (som er skattepliktig) arbeides inn i erstatning for tap i fremtidig inntekt (som er skattefri). For skadelidte er det egentlig ett fett - han skal ha full erstatning, inklusive den erstatning ham må ha til å betale skatt. Det er skadevolder som tjener på slike arrangementer.

Vi må snarest mulig komme vekk fra denne millimeternøyaktigheten ved utmåling av erstatning for økonomisk skade, og over i en situasjon hvor en jevn borgerlig romslighet kommer skadelidte til gode også her.

Og - ikke minst - vi må vekk fra den situasjon at den eneste verdi som beskyttes er den økonomiske. Foreldre som har mistet et kjært barn eller et voksent barn som har mistet en far eller mor, for å ta et eksempel, vil, hvis de ber om erstatning i en norsk domstol oppleve følgende situasjon:

- Jeg har mistet min sjelefred, nattero, evne til å gledes over dagens begivenheter. Jeg er blitt et ulykkelig og ensomt menneske som ikke får sove om natten og ikke blir våken om dagen. Jeg har kort og godt mistet livsinnholdet.
- Ja, ja. Jeg er ikke interessert i alt det der! Men økonomisk da frue/mann, hva har de tapt økonomisk?

Nu kan ikke noe erstatningsbeløp på adekvat måte dekke et menneskelig tap. Men det kan lette en økonomisk situasjon, gjøre det mulig å reise litt å komme vekk fra problemene, og gi en følelse av en viss ubekymrethet, i alle fall på dette felt. Men i en norsk domstol teller ikke slikt; her der det bare spørsmål om en ting: Hva er ditt økonomiske tap?

Kort sagt: Situasjonen når det gjelder erstatning for andre verdier enn de rent økonomiske er en skandale i Norge. Jeg mener

ikke at man skal komme over til amerikanske tilstander, der domstolene kan gi millioner av dollars i erstatning for ting som neppe kan forstyrre sjelefreden alt for meget, såsom en navle som kommer ut av stilling i en operasjon. Men det er skikkelig galt fatt når en småpike som blir skambitt i ansiktet av grønlands-hunder som er sluppet løs ikke får en klekkelig erstatning, fordi det ikke er bevist at hun vil få noe økonomisk tap, og det varige men er usikkert.

Det som er bøygen i norske domstoler, er muligheten for å få domstolene til å fastslå at det foreligger grov uaktsomhet. Også her må domstolene vise en borgerlig romslighet overfor skadelidte der skadevolder er mer enn litt å bebreide. Hvis man nemlig får statuert grov uaktsomhet, åpnes muligheten for domstolene til å gi den erstatning de vil for tort og svie - eller ikke-økonomisk erstatning. Men det er forferdelig vanskelig å få en norsk domstol til å konkludere med grov uaktsomhet.

Den pietetsfølelse som norske domstoler viser overfor skadevolder og skadevolders forsikringsselskap gir meg en mistanke - som jeg ikke er i stand til å bevise - av at norske domstoler frifinner i mange tilfelle der man i utlandet ville avsagt dom for vanlig uaktsomhet, og at det som i utlandet betenges som grov uaktsomhet ofte må til for at en norsk domstol i det hele tatt skal statuere uaktsomhet.

Nu vil det være feil å legge skylden på domstolene. Det er i stor utstrekning rettsvidenskapens feil at følelsen av hva som er rettferdig og rimelig forsvinner i teknisk-juridiske analyser og resonnementer. Erstatningsretten er jo også resultatet av de lover som er gitt, og derfor utslag av en politisk prosess. Dypest sett har det kanskje noe med norsk mentalitet å gjøre også, og den misunnelse som påstås å være en så viktig faktor i norsk lynne. Mange oppfatter det sikkert som mer av et problem at enkelte får en erstatning de muligens ikke har krav på eller som er noe større enn den egentlig burde være, enn at mange skadelidte blir helt uten erstatning for både økonomisk ruin og tap av hele livsinnholdet.

Man er ellers rask med å rynke på nesen av det prinsipp mange amerikanske advokater arbeider etter, der de tar en prosent - rundt 30 % - av erstatningen hvis de vinner, men hvor saken ikke koster noe for klienten hvis de taper. Det norske system, hvor hver sak og hver klient i prinsippet må sees for seg selv, gjør det kostbart og vanskelig å prøve tvilsomme saker - klienten får

valget mellom å bære et tap som burde vært erstattet etter vanlig rimelig holdning til tingene eller å risikere personlig ruin gjennom å forfølge en sak som kanskje krever hjelp av sakkyndige, kanskje kan gå i flere rettsinstanser, osv.

Hvis man også i Norge kunne sikre seg solide salærer fra skadevolder i enkelte saker, kunne man gjøre mer i andre saker uten at klienten risikerer sin egen økonomi. Dette oppfattes av en eller annen grunn som noe uetisk i Norge, der synspunktene på hva som er etisk er langt mer preget av interessene til de som kan betale gode salærer enn av interessene til de som ikke kan det.

Jeg ble minnet om dette i "Alexander L. Kielland" i etpar forbindelser. For det første måtte jeg legge ut reiseomkostningene for en part fra England for at hun i det hele tatt skulle kunne komme til hovedforhandlingen. I ettertid, og med dommerens hjelp, er dette dekket av fri rettshjelp, men slikt har man ikke noen garanti for på forhånd.

Mest direkte ble jeg minnet om dette i forbindelse med gebyr til psykiatrisk sakkyndige, der jeg måtte legge ut kr. 30.000,- i godtgjørelse til de sakkyndige, hvorav bare endel var dekket at innbetalte forskuddssalærer. Jeg synes det er en latterlig situasjon at skadelidte skal måtte legge ut slike beløp i en sak reist av skadevolder - et selskap med milliardinntekter - og det er da heller ikke hverken nødvendig eller skjønnsomt etter de prosessregler vi har. Jeg nevner det bare som illustrasjon på hvilken betydning det kan ligge i for skadelidte og prosessfullmektigen at man kanskje har et system for salærer som ikke gjør slike utlegg til den betydelige risiko det ofte kan være med dagens system.

Memorandum - og ansvarsfraskrivelse

Den skjevutvikling som norsk erstatningsrett lider av sees kanskje best gjennom det som skjer ved industriulykker i våre dager. De skadelidte og etterlatte får ofte et tilbud fra arbeidsgiver, ofte med hjelp av LO, med klar beskjed om at de bør akseptere det de får tilbud om. Av domstolene kan de ikke gjøre regning med å få på langt nær så meget, hvis de får noe i det hele tatt.

Det bør være et tankekors for norske domstoler at de har sakket så langt akterut at de benyttes som ris bak speilet på denne måten. I stedet for å være de skadelidtes faste skjold og verge, er det domstolene det trues med overfor skadelidte idag, omtrent som man i barndommen ble truet med politiet.

I andre land er sitsen anderledes - der er det skadelidte som sitter med trumfen i forhandlinger med skadevolder: Hvis du ikke aksepterer dette eller hint, så tar vi deg til domstolene. I Norge kan skadevolder rolig si: Ja, hvis du vil være så dum, så bare gjør det.

Særlig i en industri som oljeindustrien blir erstatningsbeløp etter de regler som anvendes av norske domstoler for ingenting å regne. Såvidt jeg forstår er det beløp som er utbetalt i erstatning til 89 overlevende og til etterlatte etter 123 omkomne ved "Alexander L. Kielland"-ulykken i størrelsesordenen 85 millioner kroner.

Sammenligningsvis ble det, ifølge "Aftenposten" for 22. november 1985, utbetalt 51 millioner dollar, eller ca. 300 millioner kroner, til etterlatte etter 35 av mannskapet på "Glomar Java Sea", som gikk ned i utenfor Kina i 1983. Det virkelige poenget, er at i denne industrien er heller ikke det siste beløp nødvendigvis et stort beløp.

Slik norsk erstatningsrett er, satt Phillips Petroleum Company Norway og Stavanger Drilling II A/S, representert ved Assuranceforeningen Gard, med mange kort på hånden når de allerede kort etter ulykken satte seg ned med Landsorganisasjonen i Norge og Norsk Sjømannsforbund for å utarbeide et såkalt memorandum om prinsippene for frivillige erstatningsoppgjør etter "Alexander L. Kielland"-ulykken. I tilknytning til dette memorandum ble det også utarbeidet visse ansvarsfraskrivelser. Det hele var klart 4. juni 1980.

Avkledd de juridiske formuleringer blir situasjonen denne:

- * Hverken Phillips Petroleum Company Norway eller Stavanger Drilling/Gard erkjenner noe ansvar. De bare utbetaler en erstatning på vegne av de som senere måtte bli holdt erstatningsansvarlige.

- * Ved dette overtar Phillips Petroleum Company Norway og Stavanger Drilling/Gard ethver krav som skadelidte måtte ha mot andre i anledning ulykken.

I tillegg kommer alle slags besvergelses om at Phillips Petroleum Company Norway og Stavanger Drilling/Gard fritas for ethvert videre krav mot seg selv, osv.

Beløpene i dette avtalekompleks, som i etpar andre avtalekompleks av lignende type, synes i første omgang store. Omkomne med forsørgelsesplikt overfor kone og barn ble "verdsatt" til kr. 800.000, som ble fordelt etter visse prinsipper. Hensett til at dette ble fastsatt i 1980, var ikke beløpet dårlig.

Fra dette beløp går dog alle forsikringer som arbeidsgiver har tegnet. Dette er penger som enken ofte vil ha krav på i ethvert tilfelle, uansett hvordan ulykken har skjedd, og hvem som eventuelt kan bebreides for dette.

Bjørn Nilsen nevner et eksempel i sin bok "Gjenferd i Nordsjøen":

Bruttoerstatning	kr. 1.000.000,-
Derfra trekkes:	
Bedriftens forsikringsordninger	kr. 697.350,-
Etterlønn	kr. 24.622,-
Avtalt fradrag for folketrygden	kr. 200.000,-
Enken får fra Phillips	kr. 78.028,-
Dessuten 50.000 for hvert av tre barn	kr. 150.000,-
Total erstatning fra Phillips	kr. 228.028,-

Millionerstatningen viser seg ved nærmere utregning å utgjøre bare kr. 228.028,- - for tap av ektemann og far til tre barn.

Ved å utbetale dette sikrer Phillips Petroleum Company Norway seg en ansvarsfraskrivelse som kan benytte som forsvar i rettsaken i Ohio/Delaware, hvis den skulle bli fremmet, hva man aldri kan utelukke. Jfr. neste kapitel.

Ingen dårlig deal.

Begrensningsaksjøret ved Stavanger byrett

Med avtalen med Landsorganisasjonen og Norsk Sjømannsforbund av 4. juni 1980 var grunnlaget lagt for erstatningsoppgjørene.

Neste punkt var å innkalle alle som har erstatningskrav å gjøre gjeldende gjennom et eget søksmål, såkalt begrensningsmål.

Det er egne bestemmelser i sjøloven om slike begrensningsmål. Tanken er at om et skip gjør skade, skal det totale erstatningsbeløp begrenses til et visst beløp, som står i forhold til tonnasjen av skipet. Dersom de samlede krav som skipet blir presentert for overstiger dette totale erstatningsbeløp, skal de enkelte krav begrenses forholdsmessig.

For å kunne få til nevnte begrensningsmål av de individuelle krav på en enhetlig måte, må man ha en måte å varsle alle som har krav å gjøre gjeldende på, slik at alle presenterer sine krav på en gang.

Og det er begrensningsmålens karakter. Man varsler alle som har krav å gjøre gjeldende om å melde seg innen en viss frist. Melder de seg ikke innen denne frist, faller deres potensielle krav bort. Dette bortfallet inntreffer selv om de samlede krav som anmeldes ligger vesentlig under det maksimumsbeløp som ansvaret for en konkret båt kan beløpe seg til.

Slikt begrensningsmål ble innledet ved Stavanger byrett 24. september 1980 - 6 måneder etter ulykken. Siden det er skadevolder som henvender seg til skadelidte, er det skadevolder, in casu Stavanger Drilling II A/S og Phillips Petroleum Company Norway, som var saksøkere i saken. Saksøkt var alle som hadde erstatningskrav å gjøre gjeldende - og navnelister over alle pårørende osv. var vedlagt.

Begrensningsmålet har i det vesentlige vært et forhandlingskort for begge parter, og ikke en eneste sak har blitt avgjort av domstolen. Det har vært et egnet kommunikasjonsmedium partene i mellom, og domstolen har også ydet positiv og verdifull bistand med tanke på å få til forlik.

Det bør nevnes at Stavanger byrett i en deldom av 26. august 1983 avgjorde at Stavanger Drilling II A/S og Phillips Petroleum Company Norway var berettiget til å begrense sitt samlede erstatningskrav, nærmere bestemt til 32 millioner SDR - Special Drawing Rights. En drawing right har tradisjonelt vært nokså lik en dollar.

Deldommen til Stavanger byrett holdt imidlertid utenfor statens krav på dekning av utgiftene til snuing av "Alexander L. Kielland", et krav som var anmeldt for sikkerhets skyld, og et krav fra en person som påsto at han hadde opphavsretten til snumetoden benyttet ved snuingen av "Alexander L. Kielland".

Stavanger Drilling II A/S og Phillips Petroleum Company Norway ville ikke akseptere at disse krav ble holdt utenfor begrensningen, og påanket dommen på dette punkt til Gulating lagmannsrett. Etter en tid trakk staten sitt krav på dekning av utgiftene med snuing, slik at denne del av saken og anken ble forlikt og trukket.

Våren 1985 kom jeg med i saken på vegne av noen parter, og tilslutt hadde jeg hele 17 parter i saken. På vegne av mine klienter anket jeg deldommen forsåvidt det var innrømmet begrensning overhodet, fordi jeg mente det var grovt uaktsomt at ikke ulykken var unngått. Jeg søkte oppreisning mot oversittelse av ankefristen. Under behandlingen av dette spørsmål ble det klarlagt at Phillips Petroleum Company Norway og Stavanger Drilling II A/S ikke ville anføre deldommen som bevis for at det ikke forelå grov uaktsomhet. Ettersom begrensningsbeløpet syntes stort nok, ble derfor anken trukket. Gulating lagmannsrett avsa senere dom for at begrensningsbeløpet også omfattet krav i forbindelse med opphavsrett til snumetoden.

Det ble forøvrig fra vår side begjært gjenopptagelse av den del av saken som var avgjort - begrensningsbeløpet - da vitneprovet fra teknisk sjef kom på bordet. Det var min vurdering at dette avslørte så grov uaktsomhet at jeg ikke kunne være sikker på at begrensningsbeløpet ville holde, dersom også andre parter ville fremme krav om oppreisning for ikke-økonomisk skade.

Hovedforhandling ble berammet to ganger, siste gang til mandag 1. desember 1986. Fredagen før ble de siste saker forlikt.

Før den tid hadde prosesskriftene vekslet meget tett. Saken var kommet opp i over 160 prosessskrift - uten at den altså kom til hovedforhandling i første instans. Det er kanskje norsk rekord?

Det gjenstår riktignok to saker, for parter som i det vesentlige satser på saken i USA, om den neste kapitel. Disse parter søkte hele tiden om stansing av saken i Norge til saken i USA var agjort. Phillips Petroleum Company Norway og Stavanger Drilling

var helt uvillig til slik stansning - inntil dagen før hovedforhandlingen. Da kom plutselig kontraordre fra USA, og også Phillips Petroleum Company Norways og Stavanger Drillings advokater nedla påstand om stansing. Formelt er begrensningssøksmålet derfor ikke avsluttet - det er bare stanset på ubestemt tid ved kjennelse av 2. desember 1986 - dog for minst 6 måneder.

Hva ville en dom ha gått ut på

Begrensningssøksmålet i Stavanger ble på mange måter en mellomstasjon for krav som var i ett eller annet stadium av forhandlinger.

På det tidspunkt da deldommen ble avsagt, 26. august 1986, var 31 krav fremmet i saken. Da jeg selv kom inn i saken våren 1985 som prosessfullmektig for noen få, og senere opptil 17 parter, var det fortsatt 24 parter med i saken, litt avhengig av hvordan man regner etterlatte. De aller fleste saker ble sikkert oppgjort uten at man formelt innga tilsvar for Stavanger byrett.

Det hadde vært av rettspolitisk betydning om ett av erstatningskravene kunne ha kommet til pådømmelse. Det ville ha klartgjort det ansvar rettighetshaver og reder har for de operasjoner som foregår.

Jeg er jo ikke i tvil om at rettighetshaver og reder må ha objektivt ansvar for skader som er en følge av ulykker i likhet med "Alexander L. Kielland"-ulykken - d.v.s. erstatningsansvar uten hensyn til om de skadelidte og etterlatte er i stand til å bevise at rettighetshaveren eller noen som handler på rettighetshaverens vegne har utvist uaktsomhet.

Den erfaring vi har med oljeindustrien i Norge, såvel som i andre land, er at det knytter seg betydelige risikomomenter til den, som slår ut i en skadefrekvens som ligger høyere enn i noen annen næring. Samtidig vet vi at den økonomiske gevinst ved virksomheten er stor for rettighetshaveren og kontraktorselskapene. Det er dessuten stadfestet i loven at dersom det foreligger erstatningsansvar, så har rettighetshaveren solidarisk ansvar. Når det gjelder rettighetshaverne, kan fortjenesten, i alle fall på Ekofisk, regnes i milliarder av kroner.

Det er ingen rimelighet i at skader som ansatte pådrar seg i denne industri skal være den enkelte ansattes risiko, mens rettighetshaverne, som håver inn milliarder av kroner, ikke skal erstatte tapet medmindre det kan føres bevis for at noen har vært uaktsom.

Bevisproblemene er også særegne. Det er ikke lett å slå sprekker i den mur som ett operatørselskap kan etablere rundt operasjoner som foregår langt til havs, og blant personer som er knyttet til operatørselskapet med mange slags bånd.

Jeg er forøvrig av den klare oppfatning at det forelå grov uaktsomhet i saken, fra operatørselskap eller rederiet, ved at planlagt inspeksjon av de nedre stag ikke ble foretatt, eller ved at man ikke hadde et program for inspeksjon av disse. Jeg synes at man nettopp i oljeindustrien må reagere på strengeste måte mot det.

Det blir jo ikke lettere når man har en offentlig kommisjon som uttaler at det ikke spiller noen rolle om man inspiserer eller ikke, selv om man må anta at det er en situasjonsbestemt uttalelse for å løse et spesielt problem.

En norsk advokat må jo også fortelle sine klienter at norske domstoler mangler det jeg kaller borgerlig romslighet overfor skadelidte. Man risikerer at dommeren lener seg frem og sier: Ja, men hvor er beviset - det ubrudte og uangripelige tekniske beviskjede - for at dette førte til skaden?

Slik er norsk erstatningsrett, dessverre.

For å ta et eksempel: Flyveren tar av uten å foreta den daglige visuelle inspeksjon, og flyet faller ned. I alle andre land - det påstår jeg i alle fall - ville det medført klar erstatningsplikt for flyselskapet, og det også for ikke-økonomisk erstatning. I Norge må man - i alle fall overfor noen dommere - først bevise at piloten ville ha sett noe under inspeksjonen som hadde ført til at skaden ville ha vært unngått.

Og det å prosedere på grov uaktsomhet, kan man få følelsen er å kaste bort tiden - ikke minst dommerens tid, og det ser man ikke nådig på.

Mange advokater er nok fristet til å prøve å slå en bresje for skadelidtes stilling gjennom begrensningssøksmålet i Stavanger byrett. På mange måter føler jeg at det har samlet seg mye vann bak den dam som teknisk-juridiske prinsipper har samlet i det elveløp som norsk erstatningsrett er. Før eller senere vil det bli slått en bresje i dammen, og vannet vil flomme frem. Det har skjedd før - det såkalt ulovfestede objektive ansvar for farlig bedrift flommet plutselig gjennom elvefaret på denne måten, uten hjelp av lovgiverne.

Selv om begrensningssøksmålet i Stavanger etter "Alexander L. Kielland"-saken var fristene i så henseende, måtte jeg selvsagt gjøre mine klienter oppmerksom på de risiki saken var forbundet med. I norske domstoler kan man ikke ta noe for gitt i slike saker. Dommerens manglende vilje til å sette makt bak kravene om utlevering av dokumentasjon og opplysninger fra Phillips Petroleum Company Norway og Stavanger Drilling ga også grunn til en viss bekymring, og kanskje også at klientene måtte legge ut omkostninger til sakkyndige i en sak reist av milliarderselskapet Phillips Petroleum Company Norway mot privatpersoner som hadde lidt skade.

Noen garanti for utfallet kan man ikke gi, og den situasjon at alle andre, som aksepterte tilbudet fra Phillips Petroleum Company Norway og Stavanger Drilling, endte opp med erstatning mens man selv ikke fikk noen ting, kunne ikke utelukkes.

I det spill som norsk erstatningsrett er sitter trumfen hos skadevolder.

Og derfor falt også de siste sakene på plass i puslespillet til Phillips Petroleum Company Norway og Stavanger Drilling.

KAPITEL 13

SAKER I USA, FRANKRIKE OG ENGLAND

Mangeårig arbeid for juristene

"Alexander L. Kielland"-ulykken har slike dimensjoner at den har beskjeftiget, og vil beskjeftige, en rekke jurister i mange land i år fremover.

Begrensningssøksmålet i Stavanger er bare en del av det rettslige oppgjør - og en liten del. Økonomisk er denne del av saken uten betydning for Phillips Petroleum Company Norway og Stavanger Drilling.

Det er det som skjer i USA og i Paris som er av betydning.

Det er her den virkelige interessen er vendt, og det er her det ypperste av det som man har av juridisk kapasitet er satt inn, kanskje særlig i Paris.

Saken i Stavanger var et usikkerhetsmoment i den forstand at det kunne komme til å skade de "virkelige" sakene om man fikk en dom med et litt "uheldig" innhold - dette ville selvsagt bli benyttet i full utstrekning i USA og i Paris. Derfor satte man endel inn på å inngå et i den forstand uheldig utfall.

Økonomisk sett var det imidlertid intet som kunne skje i Stavanger som kunne påkalle særlig oppmerksomhet - slik norsk erstatningsrett nu engang er.

Interessen for det som skjedde i den norske "Alexander L. Kielland"-kommisjonen og hos de norske påtalemyndigheter må sees i samme perspektiv. Det vesentlige for Phillips Petroleum Company Norway er hvordan uttalelser og skritt fra kommisjonen og statsadvokaten kan påvirke situasjonen de steder der saken verserer, og der saken har virkelige dimensjoner.

Det er i det perspektiv man må vurdere f.eks. bøteleggingen av Phillips Petroleum Company Norway, og det som eventuelt skjer eller ikke skjer med forelegget fra 24. mars 1982 på 2 millioner kroner.

Søksmålet i USA

Milliardsøksmålet i USA er reist på vegne av overlevende og etterlatte av The Jaques Admiralty Law Firm, et i amerikansk målestokk lite advokatfirma med hovedkontor i Detroit, Michigan. Firmaet har 6 partnere og 4 andre jurister, og har spesialisert seg på erstatningssaker innenfor sjørettens område. Lederen for firmaet er Leonard C. Jaques, en jovial og fyldig herre som ikke har det aller minste imot å fortelle om hvor godt han har gjort det med sitt firma og sine saker.

At den type praksis han driver kan være lukerativ, skal man ikke tvile på. Dersom han får fullt medhold i sakene han har reist etter "Alexander L. Kielland"-ulykken, vil hans salær bli på over 500 millioner dollars. Nu regner han sikkert ikke med fullt medhold, hverken her eller i andre saker, men dersom bare noen saker "går inn" er firmaet selvsagt sikret betydelige inntekter.

Det later til at Leonard C. Jaques kom relativt sent inn i bildet. Det kan tyde på at de agenter som først var i Norge fant ut at de ikke ville satse tid og penger på saken, siden det var så få amerikanske borgere involvert, og derfor ville bli så vanskelig å få den frem i USA.

I slutten av 1981 kom i alle fall Leonard C. Jaques inn i bildet, og han klarte i løpet av endel måneder å samle ialt 167 overlevende og etterlatte til et søksmål i USA. Måten dette skjer på er at han får en fullmakt fra de han representerer. I medhold av denne fullmakten kan han gjøre omtrent det han vil med saken, uten å rådføre seg med klientene eller søke noen godkjennelse av dem, og uten av klientene kan pålegge ham noe som helst. På den annen side skal klientene heller ikke betale ham noe for det arbeidet han gjør.

Når man først har gitt en fullmakt til en amerikansk advokat på denne måten, har man ikke lenger rådighet over saken. Man kan ikke trekke fullmakten tilbake. Det man eventuelt kan gjøre, er å forhandle om vilkårene for å trekke den tilbake. Disse advokatene er imidlertid ikke interessert i salær for sitt arbeide i vanlig forstand - deres interesse i saken ligger i den andel de får av den erstatning som tilkjennes.

Den andel som disse advokater vil sitte igjen med av den tilkjente erstatning kan variere, men er i størrelsesordenen

30 %. En slik andel av erstatningen ville være helt urimelig dersom erstatningen var utmålt etter det økonomiske tap klienten hadde litt. Med den millimeterrettferdighet som anvendes i Norge, der alle fradragsposter og sosiale trygder blir tatt i betraktning, ville klienten bli sittende med et tap hvis advokaten skulle beregne sitt salær på denne måten.

I USA virker det ikke slik, fordi erstatningen for det økonomiske tap utgjør en relativt liten del av den erstatning man kan gjøre regning med å få hvis man er utsatt for en skade.

Det er juryer som fastsetter erstatningenes størrelse. Med denne type utmåling har det jeg i forrige kapitel kalte borgerlig romslighet alle muligheter for å komme til sin rett. Det har endog skjedd i en slik utstrekning at det har skapt store problemer for forsikringsselskaper og annet næringsliv i USA.

Når det gjelder søksmålene i USA som følge av "Alexander L. Kielland"-ulykken er det krav som er meldt 600.000 dollars for de som overlevet ulykken og 1,2 millioner dollars til de etterlatte etter de som omkom, og, i begge tilfelle, en tilleggserstatning på 10 millioner dollars. Det første beløp, 600.000 dollars eller 1,2 millioner dollars, er et fellesbeløp for økonomisk og ikkeøkonomisk erstatning. Det andre beløp er hva man på amerikansk kaller "exemplary and punitive damages" - et erstatningsbeløp som skal tjene til straff og advarsel.

Det er nettopp erstatning for statuering av et eksempel og straff som gjør at erstatningsfastsettelsene i USA når så store beløp som de gjør. Hvis en lege gjør en feil under operasjon, kan erstatningsbeløpet for det økonomiske tap og for ikke-økonomisk skade være "beskjedent" (etter amerikansk målestokk), mens domstolen kan slå til med millionerstatninger i straffe-erstatning. Filosofien bak, hvis man kan snakke om noe slik, er at erstatningen skal avskrekke andre leger fra å gjøre samme feil, og oppfordre dem til å ta seg i akt, osv.

Det samlede beløp av de erstatninger som Leonard C. Jaques har krevet er 167,8 millioner dollars i erstatning for tap og erstatning for ikke-økonomisk skade og 1.670 millioner dollars i straffe-erstatning, tilsammen 1.837,8 millioner dollars, eller over 10 milliarder norske kroner. Dertil kommer at det er tatt forbehold om indeksregulering!

Slike beløp kan man selvsagt ikke gjøre regning med å få gjennomslag for. Hvis man skal spekulere over hva som kan komme ut av saken, hvis han i det hele tatt får saken opp, kan man jo tenke på erstatningsfastsettelsen etter "Glomar Java Sea", som gikk ned utenfor Kina i 1983. I en sak i Houston fikk de etterlatte etter 35 omkomne der en samlet erstatning på 51 millioner dollars. Hvis man antar at det kan være tale om noe lignende for "Alexander L. Kielland", vil beløpet altså dreie seg om - med en viss avrundning oppover - 250 millioner dollars til sammen, eller ca. 1,7 milliarder kroner. For hver skadelidt snakker man da om ca. 1,5 millioner dollars, eller over 10 millioner kroner.

Hvilken vekt amerikanske domstoler vil legge på de ansvarsfraskrivelser som de skadelidte som har fått oppgjør i Norge eller andre steder av Phillips Petroleum Company Norway, er selvsagt en usikkerhet. Ansvarsfraskrivelsene er formulert slik at Phillips Petroleum Company Norway har overdratt til seg selv sitt erstatningskrav mot seg selv. Med andre ord, hvis Phillips Petroleum Company Norway holdes ansvarlig, og må betale erstatning, så er det selskapet selv som mottar erstatningen. Leonard Jaques er av den oppfatning at disse ansvarsfraskrivelser ikke vil bli tillagt noen som helst vekt i USA, men har forøvrig advart mot at man mottar erstatning i det hele tatt fra Phillips Petroleum Company Norway.

Også etter norsk rett er det slik at ansvarsfraskrivelser ikke nødvendigvis vil bli lagt til grunn av domstolen. Det vil bare skje etter en vurdering av rimeligheten i det enkelte tilfelle.

Det store usikkerhetsmomentet med søksmålet i USA er om det i det hele tatt kommer opp for en jury, eller om det blir avvist fra amerikanske domstoler.

Advokat Leonard C. Jaques reiste først saken for en føderal domstol i Cleveland, Ohio med 6 stevninger mellom 6. januar og 10. mai 1982. Saken ble reist kun mot Phillips Petroleum Company og Phillips Petroleum Company Norway. Phillips påsto saken avvist fordi den ikke vedgikk amerikanske domstoler, og i alle fall ikke domstolene i Ohio.

Judge John M. Manos besluttet 14. februar 1983 å avvise saken fra domstolene i Ohio. Judge Manos kom til at Phillips Petroleum Company (moderselskapet) ikke hadde opprettet datterselskapet Phillips Petroleum Company Norway for å unngå ansvar, og da kunne

ikke Phillips Petroleum Company bli holdt ansvarlig for feil som datterselskapet måtte begå. Når det gjalt Phillips Petroleum Company Norway, fant ikke Judge Manos at det forelå noen forretningsførsel i Ohio som gjorde at selskapet kunne trekkes for domstolene i Ohio.

Advokat Leonard C. Jaques anket avvisningen til appell-retten, men denne opprettholdt avgjørelsen ved beslutning av 17. september 1984. En søknad til høyesterett om å få saken inn der, ved writ of certiorari, ble ikke tatt til følge.

Advokat Leonard C. Jaques reiste så saken ved stevning av 10. juni 1985 for en domstol i Delaware, forøvrig uten å angi spesifikke beløp for kravet. Phillips Petroleum Company Norway er registrert i Delaware, så muligheten for å få saken opp i Delaware er betydelig større enn i Ohio, der Phillips Petroleum Company Norway ikke har noen aktivitet. Men også domstolen i Delaware kan avvise saken for "forum non conveniens" - d.v.s. at domstolen anser at saken kan prosederes meget enklere et annet sted hvor man har lettere tilgang til bevisene, f.eks. ved "loci delicti" - stedet der rettsbruddet fant sted.

Når advokat Leonard C. Jaques ikke reiste saken i første instans i Delaware, har det nok sammenheng med at domstolene i Delaware er langt mindre villige til å gå med på overdrevne erstatningskrav enn andre steder i USA. Delaware er en av de minste stater i USA, forøvrig også den eldste, og det er blitt en del av næringsgrunnlaget å være hovedsete - i alle fall formelt - for en rekke selskaper i Amerika. Man må mistenke at domstolene har et visst sideblikk til dette når de avgjør konkrete rettssaker.

I skrivende stund - desember 1986 - er det ikke avgjort om domstolen saken er reist for i Delaware vil akseptere å la saken bli ført der. Uansett avgjørelsen, vil det sikker bli gjenstand for anke i to trinn.

Landsorganisasjonen i Norge har på et tidligere tidspunkt opplyst til skadelidte og etterlatte at de etter konsultasjon med advokater i USA finner mulighetene for at saken skal komme opp i USA som svært små.

Søksmålet i Paris

Søksmålet i Paris ble reist 2. oktober 1981 av Phillips Petroleum Company Norway, American Petrofina Exploration Company of Norway, Norsk Agip A/S, Norsk Hydro A/S, Elf Aquitaine Norge A/S, Eurafrep Norge A/S, Cofranord A/S og Coparex A/S for den franske handelsretten i Paris, Tribunal de Commerce. Saksøkerne var med andre ord samtlige rettighetshavere i Phillips-gruppen, med unntak av Total Marine Norsk A/S. De saksøkte i denne saken er byggeren av "Alexander L. Kielland", Compagnie Francaise d'Entreprise Metallique (C.F.E.M.) og konstruktøren Forex-Neptune S.A.

Kravet fra Phillips-gruppen går ut på erstatning for produksjonstap med 8 millioner dollars, erstatning for tapte gjenstander med 3 millioner dollars, erstatning for utgifter med leting etter omkomne, osv. med 47 millioner kroner samt erstatning til overlevende og etterlatte, dengang angitt til 40 millioner kroner, med forbehold om økning av beløpene dersom kravene øker. De utbetalte erstatninger til overlevende og etterlatte utgjør nu, som tidligere nevnt, anslagsvis 85 millioner kroner, men av større betydning er det nok at Phillips-gruppen med dette vil velte over utfallet av en eventuell fellende dom i USA på konstruktør og bygger av riggen.

Ved prosessvarsling av 19. februar og 10. mars 1982 ble SA Etablissements Richard Ducros trukket inn i saken av CFEM. Det er dette selskapet som har levert D-6 staget, som brast. Dersom CFEM taper, krever selskapet at SA Etablissements Richard Ducros betaler erstatning til CFEM.

Ved stevning av 2. mars 1982 tråtte Norsk Oljeforsikringspool inn i saken. Norsk Oljeforsikringspool består forøvrig av Arendal Forsikringsselskap A/S, A/S Haugesund Sjøforsikringsselskab, Forsikringsselskapet Neptun A/S, Norden Skadeforsikring, Sjøforsikringsselskapet Polaris-Sjø, Storebrand, Forsikringsaktieselskapet Vesta, Bergen Skibsassuransforening, Christiansands Skibsassuransforening, Skibsassuransforeningen i Arendal og Christiania og Skibsassuransforeningen Unitas Gjensidig.

Norsk Oljeforsikringspool hadde på det tidspunkt trått inn i alle rettigheter som Stavanger Drilling måtte ha, ved såkalt subrogasjon. Det vil si at Norsk Oljeforsikringspool hadde gjort opp med Stavanger Drilling, og derfor hadde overtatt alle rettigheter. Norsk Oljeforsikringspool saksøkte CFEM, Forex-

Neptune S.A. og S.A. Etablissements Richard Ducros for en erstatning anslått til 500 millioner franc, med forbehold om endringer.

Forex-Neptune S.A. har forøvrig trukket inn i saken Stavanger Drilling II A/S, Stavanger Drilling III A/S (?), A. Gowart-Olsen & Co., Gudmund Gowart-Olsen og Randi Gowart-Olsen med krav om at de holdes ansvarlig for eventuell erstatning som Forex-Neptune S.A. måtte bli idømt med den begrunnelse at driften og vedlikeholdet av riggen ikke har vært som det skulle være. Saken ble avvist forsåvidt angår Gudmund Gowart-Olsen og Randi Gowart-Olsen 8. september 1982.

S.A. Etablissements Richard Ducros har trukket inn i saken l'Institut de la Soudure i Paris og Det norske Veritas i Marseille med krav om at de holdes ansvarlig for eventuell erstatning som selskapet måtte bli idømt. Det var l'Institut de la Soudure og Det norske Veritas som skulle kontrollere sveisearbeidet under fabrikasjon av stag til "Alexander L. Kielland", herunder D-6 staget, som brast.

I saken er ialt 24 advokater i Paris involvert, ved siden av et stort oppbud av advokater fra andre land og selskapsjurister fra selskapene som er involvert.

Den 26. januar 1982 ble en ekspertkommisjon oppnevnt, bestående av Jacques Cure, sakkyndig metallurg, Yves Rocquemont og Marcel Jourdain, skipsingeniører og Gerard Thalheimer, sakkyndig sivilingeniør.

Ekspertkommisjonen avga sin innstilling til den koordinerende dommer Grandjean den 1. juli 1985 etter et meget grundig forarbeid, som bl.a. omfattet avhør av en rekke vitner, herunder vitner som aldri var blitt avhørt av den norske "Alexander L. Kielland"-kommisjonen. Hva angår omfang er rapporten fra den franske kommisjonen omtrent av samme størrelse som den norske kommisjonen, men den franske kommisjonen går vesentlig mer detaljert inn på de tekniske spørsmål, og gjengir bare i referats form endel beskrivende stoff. Egentlige råd om tiltak som bør gjennomføres i fremtiden inneholder rapporten ikke - dette utgjør en vesentlig del av den norske "Alexander L. Kielland"-kommisjonens rapport.

Som man vil ha forstått av det som er nevnt tidligere, konkluderer rapporten med at det mest sannsynlige antagelse for å

forklare "Alexander L. Kielland"-ulykken er at bruddet i D-6 hydrofonen i kvadrantene I og III er forårsaket av en ytre belastning som hydrofonen er påført under byggingen eller under operasjonen av "Alexander L. Kielland", f.eks. som følge av kollisjon med en supplybåt.

Rapporten anser ikke at svikten i D-6 staget var forårsaket av dårlig sveising av hydrofonen på staget. Rapporten indikerer at sveisene på D-6 hydrofonen ikke var så gode som de tilsvarende sveiser på de andre hydrofoner, men anser at det er innenfor grensene av den kvalitet man kan vente. Kommisjonen legger til at sveisene ble godkjent av de forskjellige godkjenningsorganer. Kontrollen og inspeksjonen av plattformen under driftsfasen var ikke så god som den burde være. Med bedre kontroll og inspeksjon kunne svikten i D-6 staget vært unngått, selv om man ikke kan si med sikkerhet at den kunne vært unngått.

Riggens orientering i sjøen og ankerordningen ble ansett som feilaktig, men det antas ikke at dette har medvirket til å aksellerere svikten i D-6 staget.

Saken kunne vært tatt opp til doms på grunnlag av rapporten fra ekspertene, etter utveksling av prosesskrift. Phillipsgruppen og Norsk Oljeforsikringspool har imidlertid benyttet seg av sin adgang til å be om ytterligere ekspertise.

I denne forbindelse har de vist til to nye rapporter fra SINTEF, som er omtalt i kapitel 5 ovenfor. Den ene rapporten tar sikte på å dokumentere at det ikke er tegn på ytre skade på hydrofonholderen. Den andre rapporten tar sikte på å bevise at det var malingsrester også ved de steder der sveisen rundt hydrofonholderen begynte å sprekke. Det siste beviser at om en ytre belastning er påført, så må det ha skjedd før malingen i Dunkerque. Det er vel imidlertid sannsynlig at Phillipsgruppen og Norsk Oljeforsikringspool vil anføre malingsrestene som bevis på at sveisen var dårlig og oppsprukket.

Ekspertene oppnevnt av handelsretten i Paris var nylig i Trondheim for å få førstehånds opplysninger om arbeidet der. Ekspertene må avgi en ny rapport, og fra det er avgitt vil det erfaringsmessig ta minst ett år før saken kommer opp til doms.

Sak i England

For fullstendighetens skyld kan det nevnes at erstatningssak som følge av "Alexander L. Kielland"-ulykken også ble reist i England, for the High Court of Justice, Queen's Bench Division, Manchester District Registry. Flere av de som var ombord på "Alexander L. Kielland" arbeidet for Grootcon (U.K.) Limited, den engelske delen av det nederlandske de Groot, som også var med i Haugesund de Groot. Grootcon (U.K.) Limited hadde hovedentreprisen for sammenstillingsarbeidene på Edda-plattformen.

Flere av de overlevende og etterlatte, med hjelp av en engelsk fagforening, reiste saken i Manchester mot Grootcon (U.K.) Limited, Compagnie Francaises d'Entreprises Metalliques og Phillips Petroleum Company Norway ved stevning i 1981.

Ved kjennelse 20. januar 1983 ble saken avvist forsåvidt angitt Compagnie Francaises d'Entreprises Metalliques og Phillips Petroleum Company Norway, idet ingen av disse hadde hjemting - kunne saksøkes - i Manchester. Grootcon (U.K.) Limited ble frifunnet, idet selskapet ikke hadde slik kontroll over det som skjedde at selskapet kunne holdes ansvarlig.

Voldgiftsak mellom Phillips og Stavanger Drilling?

Det var meg som i sin tid godkjente avtalene mellom Phillips Petroleum Company Norway og Stavanger Drilling II A/S om leie av "Alexander L. Kielland" (bareboat charter) og servicetjenester (bemanning).

Jeg husker ikke noe fra avtalene, og om jeg hadde gjort det, ville det vært galt av meg å skrive om det.

Jeg må imidlertid formode at Phillips Petroleum Company Norway og Stavanger Drilling II A/S, evnt. de forsikringsselskaper som har overtatt interessen til Stavanger Drilling II A/S, har avtalt en eller annen måte for løsning av den tvist som måtte eksistere eller oppstå mellom dem selv.

Dersom de begge får fullt oppgjør gjennom rettssaken i Paris, er det knapt nok noen konflikt mellom dem.

Det er vel videre mindre sannsynlig at Stavanger Drilling II A/S skulle ha noe krav mot Phillips Petroleum Company Norway.

Det kan jo derimot tenkes at Phillips Petroleum Company Norway vil fremme et krav mot Stavanger Drilling II A/S, hvis det for eksempel i siste instans i Frankrike - eller for den saks skyld i Norge, se siste kapitel - konkluderes med at Stavanger Drilling II A/S er ansvarlig for ulykken fordi man ikke har kontrollert skikkelig med tanke på sprekker eller har oversett de advarsler som kom fra plattformsjef Torstein Sød.

Phillips Petroleum Company Norway har jo betalt ut erstatninger til en rekke etterlatte og overlevende.

Det er mulig at dette spørsmål allerede er avklart i form av avtale, eller at man har avtalt å ta spørsmålet opp når sakene forøvrig er avklart. Det ville selvsagt være uheldig for saken i Paris, der Phillips Petroleum Company Norway og Stavanger Drilling II A/S gjør felles front mot konstruktør og bygger, om de skulle tvistes om dette innbyrdes på samme tid.

Dersom Phillips Petroleum Company Norway har vært storslagen nok til å frafalle krav mot Stavanger Drilling, burde selskapet kanskje være like storslagne overfor S.A. Etablissements Richard Ducros, som produserte staget under kontroll av l'Institut de Soudure og Det norske Veritas, og sikkert har anvendt minst like høy standard for sitt arbeid som Stavanger Drilling har anvendt for sitt?

Lignende spørsmål som de jeg har pekt på her for forholdet mellom Phillips Petroleum Company Norway og Stavanger Drilling kan tenkes å oppstå mellom Phillips Petroleum Company Norway og andre underentreprenører, i den utstrekning Phillips Petroleum Company Norway velger å gjøre krav på dekning for utgifter selskapet har hatt til betaling av erstatning til underentreprenørens ansatte. Det er svært vanlig at avtaler mellom et oljeselskap og underentreprenørene har bestemmelser om at oljeselskapet kan søke regress hos underentreprenøren for erstatningskrav utbetalt til underentreprenørens ansatte.

I den utstrekning man har valgt å skyte ut slike spørsmål til rettssaken i Paris er ferdig, kan den endelige avklaring av ovennevnte spørsmål pågå i flere år etter saken er ferdig i Paris.

Det er ikke få juridiske mann-år som har medgått og fortsatt må ventes å medgå til de forskjellige oppgjør etter "Alexander L. Kielland"-ulykken.

KAPITEL 14

DET MODERNE SAMFUNNS BOTSØVELSER

Kritiske kommentarer til kommisjonssystemet

Diskusjonen om "Alexander L. Kielland"-ulykken er kommet inn i et helt galt spor som følge av kommisjonsrapporten om "Alexander L. Kielland"-ulykken.

Svakhetene ved denne kommisjonsrapporten er imidlertid bare reflekser av de problemer som knytter seg til kommisjoner, slik disse oppnevnes og arbeider idag.

Når en alvorlig ulykke skjer, tar det ikke lang tid før man hører ropet om en granskningskommisjon.

Granskningskommisjoner er blitt det moderne samfunns botsøvelser. Det er en slags markering av alvoret i en ulykke - et signal til pårørende og andre om at noe blir gjort med saken.

Hvis slike signaler føles som en trøst for de det gjelder, er det sikkert ikke noe i veien for det.

Men jeg vil påstå, og vil begrunne det nærmere nedenfor, at slik granskningskommisjonene virker idag, er de akkurat det motsatte av en trøst og lindring for de pårørende.

De som oppnevner granskningskommisjoner, tror kanskje at de gir de pårørne en trøst. Men det er nok ofte et selvbedrag. De tror de trøster de pårørne, men trøster i virkeligheten seg selv ved det de tror de gjør for de pårørne.

Hvis man ser bort fra interessene til de pårørne, tror jeg man kan fastslå at granskningskommisjoner, med de erfaringer man har, har vært en svært mislykket institusjon. De har bidratt lite til fullgod oppklaring av vanskelige saker. De har vært mer til skade enn til hjelp i de saker der de kunne være av betydning.

Det er etter min mening klare feil med den arbeidsmåte de fleste kommisjoner legger opp til - feil som tildels avtegner seg i de resultater som fremlegges.

Jeg er i og for seg ikke imot kommisjoner. Men kommisjonene må ha klarere for seg hva de gjør, og hvorfor de gjør det, og de må tjene de pårørne og offentlighetens interesser på en helt annen måte enn idag.

De pårørnes interesse

Hvis man først skal prioritere hva man skal ta hensyn til etter en større ulykke, mener jeg man må sette hensynet til de overlevende og etterlatte først. Det man gjør, må legges opp i størst mulig grad for å imøtekomme de behov disse har. Bare hvis disse behov er i avgjørende grad uforenlige med andre interesser som antas å ha større vekt, kan det være aktuelt å gjøre noe som i strid med interessene til overlevende og etterlatte.

Jeg vil illustrere det jeg mener med henvisning til "Byford Dolphin"-ulykken 5. november 1983. To dykkere hadde nettopp avsluttet et dykk med dykkerklokke og var på vei tilbake til oppholdskamrene, der ytterligere 2 dykkere oppholdt seg under trykk. Ved en feil ble dykkerklokken koblet fra før sluseporten til kamrene var lukket, og i den hurtige dekomprimeringen omkom de 4 dykkere. På grunn av det høye trykket ble dykkerklokken skutt bort fra slusen og en låsering beveget ut med slik kraft at den operatør som beveget låseringen også omkom, mens en annen operatør i samme område ble hardt skadet. Tilsammen omkom altå 4 dykkere og 1 operatør.

En ekspertgruppe under ledelse av viseadmiral Reidar Godø ble nedsatt, og avga sin innstilling til Kommunal- og arbeidsdepartementet 22. februar 1984. Rapporten er trykket som NOU 1984: 11.

På denne tid hadde ikke lovgivningen noen bestemmelser som ga ekspertgruppen noe rettslig mandat, og derfor kunne man ikke godt komme utenom sjøforklaring i saken. Slik sjøforklaring ble holdt ved Stavanger byrett under kyndig ledelse av byrettsdommer Olav T. Laake, med sjøkyndige rettsvitner, slik reglene krever, og deltagelse av sjøfartsinspektøren, politiet og andre instanser.

Sjøforklaringen tok flere dager. Samtlige pårørende var varslet til sjøforklaringen og hadde anledning til å møte, og svært mange benyttet seg av denne anledningen, selv om de måtte komme fra England. Forhandlingene ble oversatt kontinuerlig.

Det var en alvorlig ulykke, og tildels bevegete dager. De som var med på operasjonene hadde vanskeligheter for å skule sin bevegelse, tildels sine selvbebreidelser for ikke å ha gjort tingene på en annen måte så ulykken kunne ha vært unngått. De pårørne viste også sine følelser, og var med å stille spørsmål når det var noe de ikke forsto. En menneskelig kontakt ble etablert, der de pårørne etterhvert forsto problemene til de som deltok i operasjonen, og der de som deltok i operasjonene fikk anledning til å meddele sine følelser i forbindelse med det som hadde skjedd.

Nu er det mitt spørsmål til våre eksperter i katastrofepsykiatri og psykologi:

Hva tjener de pårørnes interesse best - adgangen til å være med på avklaringen av ulykkesforløpet og det som kunne ha vært gjort, osv., på den måte det skjedde under sjøforklaringen, eller å få tilsendt en offentlig rapport i rekommandert sending?

Betyr det noe for de pårørne å kunne oppleve de som var med på operasjonene og overlevet som levende mennesker, med følelser, sorg, beklagelse og anger, eller er det like godt at de omtales som navnløse vitner i en tykk offentlig rapport?

Jeg tror ikke svaret er tvilsomt.

Ingen kan gjenopplive de døde. Det man kan gjøre er å gjøre det så godt som mulig for de etterlatte - og også de overlevende - å forsone seg med sin skjebne gjennom menneskelige kontakter med de andre som var med - og den anledning dette gir til samvær med andre i samme situasjon.

Det er ikke noe argument at kanskje ikke alle vil benytte seg av muligheten. Jeg tror man vil oppleve at forbausende mange vil det, eller vil sørge for å holde seg orientert på annen måte, i siste instans gjennom pressen.

Den situasjon som vanligvis eksisterer når en granskningskommisjon er oppnevnt, er umenneskelig og fremmedgjørende.

En enke etter en som omkom under "Concem"-ulykken truet med å stille på gangen i Tinghuset i Stavanger for å bli formelt utvist da "Concem"-kommisjonen hadde sine møter og avhør. Der var en rekke personer tilstede, såkalte interesserte parter, men de som hadde mistet sine kjære ble ikke - i alle fall ikke fra

begynnelsen - ansett som å være tilstrekkelig interessert.

Jeg merket meg at flere av de etterlatte etter Vassdalen-ulykken klaget over de problemer de opplevet med av rapporten stadig ble utsatt, og med den uvisshet de levet i og mangel på opplysninger.

Hensynet til de etterlatte - og også til overlevende - taler sterkt i retning av at de bør få være tilstede og få stille spørsmål, slik som situasjonen jo er ved vanlige sjøforklaringer.

Er det da andre hensyn som er uforenlige med dette?

Hensynet til oppklaringen

Det argumentet man ofte hører som argument mot åpne dører og adgang for f.eks. pårørne, er hensynet til oppklaringen.

Det er viktig å få oppklart ulykker. Det må alle være enig i. Men hvilken situasjon vil stort sett gi den beste oppklaring:

Situasjon 1: Peder As er innkalt for å gi forklaring om ulykken, og i salen sitter arbeidskamerater og kolleger (som enten ikke skal avhøres eller allerede er avhørt), enker, brødre og søstre etter de som omkom og pressen. Kommisjonens formann sitter ved dommerbordet med kommisjonens medlemmer ved siden av seg, og like under dommerbordet sitter sjøfartsinspektøren og tekniske eksperter. I salen, sammen med pårørende og kolleger, sitter representanter for arbeidsgiver. Stunden er preget av alvor, og innledes med at han må forsikre på ære og samvittighet å si sannheten.

Skal han si sannheten. Skal han innrømme at det utstyret arbeidsgiver har gitt ham er mangelfullt, og at han har klaget fler ganger på det. Det er i salen som vet at han lyver hvis han nekter for det. Skal han forklare at han sov dårlig natten før ulykken på grunn av personlige problemer, i håp om at de pårørne vil forstå og tilgi, og slik at han ikke har dårlig samvittighet for å holdt noe tilbake siden?

Jeg tror situasjonen innbyr til at han legger alle kortene på bordet!

Situasjon 2: Peder As kommer inn på rommet idet

kommisjonsformannen slukker sin sigarett og arbeidsgivers representant er i ferd med å drikke ut kaffekoppen. Han blir bedt om å sette seg på motsatt side av bordet fra kommisjonens formann. På siden av seg har han arbeidsgivers representant, som ser på ham med et tungt blikk. Kommisjonsformannen sier: Du skulle egentlig avlegge forsikring på ære og samvittighet, men vi har det så koselig i gruppen vår, og du skjønner sikkert at du må si alt som det var.

Skal Peder Ås nu fortelle om det dårlige utstyret arbeidsgiver har gitt ham og forsøke å få forståelse for sine egne personlige problemer, eller skal han glatte over rynkene og late som alt er i orden? Vel, er det ikke egentlig det kommisjonen egentlig vil - minst mulig problemer for samarbeidet i gruppen?

Det som er forbausende, er at det er noen som tilsynelatende mener at situasjon nr. 2 er den som er best for å få frem sannheten.

Det kan endog synes som om denne oppfatning tildels blir hevdet av personer innen rettsvesen og politi som hver eneste dag i det vanlige virke arbeider på en helt annen måte.

I våre vanlige domstoler blir ikke vitnene kalt inn en etter en for dommerne i enerom - de blir kalt inn i åpen rett, og avhørt i full offentlighet, med en viss verdighet og formalitet.

Det argument som da gjenstår er dette med at vitnene kan få vite om hva tidligere vitner har sagt, f.eks. gjennom pressen.

Hele spørsmålsstillingen rører ved et kjernepunkt: Skal kommisjonene være til for menneskene eller skal menneskene være til for kommisjonene. Blir det så viktig at alt skjer på kommisjonenes premisser at man skal innskrenke vanlige demokratiske verdier, herunder retten til å snakke med andre om det som opptar en, og å meddele sine syn offentlig? Og, er det riktig at man i utgangspunktet undervurderer folks vilje til å si sannheten når situasjonen krever det?

Nu er pressen bare en måte å få informasjon på, og sikkert ikke noen spesielt uheldig måte. Hvis man ellers skaper et miljø som generelt sett fremmer sannheten, med en viss formalitet og arbeidsgiver og andre partsrepresentanter i en tilbaketrukket rolle, vil det være vanskelig for vitnene å ta taktiske hensyn - det har vært vitner før, og avisene referer ikke alt, og det

kommer vitner etterpå. Det er verre å lyve i nærvær av folk som vet av du lyver enn i full intimitet når det du sier ikke vil bli referert - det er jo referatforbud!

Referat gjennom pressen fremmer stort sett oppklaringen, idet pressen fort vil bli tippet hvis noen forklarer seg feil. Derfor er referat i pressen en sikkerhetsfaktor i seg selv.

Det som er virkelig farlig, er intime kommisjoner med partsrepresentanter som kan og vil utnytte de muligheter det gir til å strigle vitner, men referat i rapporten som er så anonymisert at ingen kan arrestere usannheter det måtte være bygget på.

Risikoen for at man skal få vite mindre med større åpenhet er i høy grad innbilt - jo større åpenhet, jo mer umiddelbare vil forklaringene bli, og jo mer får man vite.

Hvem tjener dagens system

Jeg tror ikke dagens system tjener oppklaringen. Enkle ulykker vil bli oppklart i ethvert tilfelle, uansett hvilket system man legger opp til.

Det er bare en interesse som virkelig er tjent med dagens system: det er arbeidsgivere og andre som har gjort feil. For dem kan det være svært kjærkomment at omtalen av saken stanses og at saken mer eller mindre glemmes.

Som eksempel kan nevnes den ukontrollerte utblåsing av en grunn gasslomme under boring fra "West Vanguard" på Haltenbanken 6. oktober 1985, der en person omkom.

Det ble straks uttalt mer eller mindre i klartekst at årsaksforløpet var tindrende klart, og det ble av den grunn uttrykt tvil om noen granskningskommisjon ville bli oppnevnt. Men det ble den. Kommisjonen ble oppnevnt 8. oktober 1985, og avga sin innstilling 14. mars 1985, NOU 1986: 16.

Det første som skjedde etter at kommisjonen var oppnevnt var at det ble nedlagt forbud mot at noen vitner uttalte seg offentlig. Et slikt forbud mangler enhver hjemmel i norsk rett, og godt er det. Men påtrykk fra arbeidsgiver er nok tilstrekkelig til å sørge for etterlevelse i en slik situasjon, hvor selv stats-

advokaten går ut å forbyr vitnene å si noe til andre.

Hvilken interesse ble tjent her? Svaret er selvfølgelig at det var kjempefint for arbeidsgiver og andre involverte selskaper å slippe omtale. Dermed unngikk de en hel del berettiget kritikk.

For oppklaringen betø det sikkert ingenting. De 79 i mannskapet og andre berørte ville sikkert forklart seg akkurat like uforbeholdent til undersøkelseskommisjonen og politiet som om forbud mot omtale til utenforstående ikke var gitt. De ville, tror jeg, ha forklart seg om mulig mer oppriktig og uforbeholdent med pressen og kolleger, og ikke minst, pårørne etter den omkomne, tilstede.

Kommisjonen sier riktignok:

"For å få best mulig klarlagt hendelsesforløpet og ulykkesårsaken, så kommisjonen nødvendigheten av å få umiddelbare forklaringer for lukkede dører og ved henstilling til vitnene ment å unngå at de skulle bli kjent med hverandres forklaringer før de hadde gitt sin endelige forklaring." (S. 12).

Jeg tror ikke det er saklige holdepunkter for dette, og det står i strid med viktige demokratiske grunnverdier som kommisjonens formann, lagdommer Odd Nørstebø, sikkert hevder i alle andre sammenhenger.

Oppnevningen av kommisjonen, og forbudet mot omtale, sikret en "nyhets-blackout" om saken frem til kommisjonens rapport ble avgitt. Da var situasjonen kommet så langt på avstand at det ikke lenger var stoff.

Noe lignende skjedde forøvrig ved "Concem"-ulykken. Kommisjonens formann gikk sterkt ut og lovet åpne dører - sikkert ut fra overveielser om hva som tjener demokrati og hensynet til etterlatte best. Men - dørene ble lukket, etter henstilling fra statsadvokaten, en henstilling kommisjonen fulgte.

Dette var meget kjærkomment for arbeidsgiver. Jeg tror hvis man analyserer situasjonene og argumentene, er det bare arbeidsgiver som tjener på det.

Kommisjoner som dønnende utvalg?

Når en ulykke skjer, vil politiet etter politiinstruksen straks gå i gang med etterforskning, og ofte vil sjøfartsinspektøren eller arbeidstilsynet også ha funksjoner å ivareta.

Denne del av arbeidet kan lede til reaksjoner i form av straffeforfølgning. I så fall er det den dømmende rett som avgjør saken i siste instans.

Videre vil ulykker ofte gi støtet til erstatningssaker. Også da er det domstolene som skal treffe avgjørelsen, basert på de beviser som er ført.

Hvilken rolle har så undersøkelseskomisjonene?

Slik praksis har vært og er, så er også undersøkelseskomisjonene enslags dømmende rett. De trekker konklusjoner når det gjelder årsaksforhold, ansvarsforhold, osv. Ingen bør vel undervurdere den betydning undersøkelseskomisjonene kan ha på denne måten.

Den konklusjon en undersøkelseskomisjon kan komme til kan således være avgjørende for de muligheter en person kan ha til å få erstatning.

Problemet er at man ikke i undersøkelseskomisjoner har på langt nær de samme rettssikkerhetsgarantier som når det gjelder den dømmende rett.

Den dømmende rett er uavhengig av begge parter, og avsier sin dom etter å ha gitt begge parter lik mulighet til å uttale seg.

En undersøkelseskomisjon har et sterkt innslag av deltagelse fra den ene part, nemlig arbeidsgiversiden.

For å benytte West Vanguard-rapporten som eksempel, så merker jeg meg:

"Varslet til møter der det er avgitt forklaringer har vært Statoil (operatøren), Smedvig (rederen), underentreprenørene

....

Representanter for Statoil og politiet har vært tilstede ved forklaringene, tildels også en representant for Smedvig ...

....

De protokollerte forklaringer er tilstillet de interesserte parter ...

....

Kommisjonen har hatt orienterende møter med ... Statoil, Smedvig ...

...

I møtene med Statoil, Smedvig ... i januar 1980 ble disse gjort kjent med kommisjonens foreløpige oppfatning om årsaksforholdet, samtidig som kommisjonen ble orientert om deres (altså Statoils og Smedvigs) interne utredninger." (Parantereser innsatt av forfatteren). S. 12.

De fleste ville fnyse i avsky hvis det ble antydnet at man kunne avsi sivile dommer eller straffedommer etter en slik påvirkning mellom dommeren og den ene part, uten at den annen part får anledning til å delta.

Men hvis man kaller det en undersøkelseskommisjon, i stedet for en domstol, da har man plutselig ingen motforestillinger mot å kaste nesten alle demokratiske grunnverdier overbord.

Selv om det er en undersøkelseskommisjon, kan avgjørelsen være jevngodt med en dom når det gjelder muligheten til å nå frem i sivil sak.

Et godt eksempel i så måte gir nettopp "Alexander L. Kielland"-ulykken. Når det gjelder de mangelfulle inspeksjoner fra Det norske Veritas side, og implisitt også eventuelle inspeksjoner arrangert av rederiet selv, bagatelliserer kommisjonen manglene ved å si at man neppe ville ha oppdaget sprekken likevel, fordi den utviklet seg så fort like før ulykken. Nu er denne uttalelse - som er formulert nærmest som en endelig dom - i sin helhet basert på en rapport fra - Det norske Veritas selv. At rapporten fra SINTEF har en helt annet konklusjon er ikke nevnt.

Jeg vil ellers vise til nettopp "Alexander L. Kielland"-rapporten som en rapport som i ekstrem grad er preget av det miljø den er blitt til i, noe jeg har begrunnet utførlig ovenfor.

De parter som har vært representert under hele kommisjonens arbeid, rederiet og Det norske Veritas, har hatt betydelig interesse av at kommisjonen avsa nettopp de dommer som ble avsagt. De parter som kan ha andre interesser, bl.a. de som søker erstatning, har ikke hatt på langt nær samme muligheter til å influere på kommisjonens vurdering, f.eks. ved å be kommisjonen ta hensyn også til SINTEFs rapport, som har en helt annen konklusjon.

Ett annet eksempel som kan trekkes frem er "Concem"-ulykken 22. oktober 1985, der 10 personer omkom. Her kommer kommisjonen frem med en overraskende teori om årsaksforløpet, en teori som sikkert er utviklet i samarbeid med den part som var gjenstand for granskning. Kommisjonens uttrykksmåte etterlater ikke noen som helst tvil om at den oppfatter det som om den har avsagt en endelig dom over årsaksforholdet, og de premisser som er gitt gir ikke muligheter for noen som helst etterprøving.

Denne dom blir så godt som bindende, både for den strafferettslige behandling og for eventuelle sivile erstatningskrav. Blant annet gjør denne dommen det svært vanskelig å kreve erstatning for ikke-økonomisk skade, noe som ellers hadde vært enklere.

Et poeng i denne sammenheng er at de ord og uttrykk som benyttes kan ha forskjellig valør i strafferettspleien og i erstatningsrette, og, for den saks skyld, i almindelig ordbruk. Leser man en straffedom, eller dommen i en erstatningssak, vet man hva det dreier seg om. Men, hva er egentlig "dommen" til en undersøkelseskommisjon.

Så langt går enkelte undersøkelseskommisjoner i sitt dømmende arbeide at de ikke engang bryr seg med å etterlate et grunnlag som en dømmende rette senere kan bygge på. På dette punkt er "Concem"-ulykken et hederlig unntak, idet en rekke avhør er gjengitt som bilag. Av "West Vanguard"-rapporten fremgår at en rekke avhør er vedlagt som uttrykkede bilag, som interesserte parter formodentlig kan gjøre seg kjent med i departementet.

Når det gjelder rapporten om skredulykken i Vassdalen, NOU 1986: 20, derimot, fremgår det at vitnene har fått en orientering som under overskriften "offentlighet" presiseres at kommisjonens møter ikke er offentlige, men at de rapporten om hendelsesforløpet "i almindelighet" vil være offentlig. Har kommisjonen her lovet vitnene at avhørene ikke skal gjøres kjent for interesserte parter, f.eks. i en erstatningssak? I så fall blir man sittende med en dom som ikke kan overprøves, og ikke noe grunnlagsmateriale som man kan bygge på i andre sammenhenger.

Et bidrag til opplysning - ikke dommen

Nu skal man ikke rette baker for smed. De fleste undersøkelseskommissjoner formulerer ikke sitt eget mandat. Det mandat de får, er ofte å avsi en dom - i realiteten.

Jeg kan imidlertid ikke se noen berettiget grunn til at kommissjoner skal avsi dommer. Det må være mer enn tilstrekkelig at de sørger for så allsidig opplysning som mulig, og fremskaffelse av så mange fakta som mulig. Selve den dømmende virksomhet må ligge hos den dømmende rett, enten det er i en straffesak eller i en sivil sak.

For å ta et eksempel fra "Alexander L. Kielland"-kommissjonen, ville det riktige være at kommissjonen legger saken frem som den er: Her er en undersøkelse som tyder på at sprekken ikke ville blitt oppdaget, om Det norske Veritas hadde foretatt slik kontroll som institusjonen skulle ha foretatt. Her er en undersøkelse som trekker i en annen retning.

Når premissene legges frem på denne måte kan den sorenskriver som skal avgjøre en straffesak eller en sivil sak treffe avgjørelse på vanlig fritt grunnlag, etter å ha veiet argumentene fra begge sider. Det er ingen grunn til at en annen sorenskriver på en måte skal avsi dommen på forhånd, og etter en prosess som savner alle sikkerhetskautelet, og der bare den ene parts argumenter kommer frem, fordi om han tilfeldigvis er formann i en undersøkelseskommissjon.

Et annet sikkerhetskautelet som blir kastet over bord i "kommissjons-dommen" er muligheten til anke, som ovenfor nevnt, i en litt annen sammenheng. Hvis sorenskriveren i en erstatningssak vektlegger feil, kan man få lagmannsretten til å se på saken, igjen etter at begge parter har fremkommet med sine argumenter. Den dom som er avsagt av en undersøkelseskommissjon, etter at bare den ene part har fått påvirke utfallet, står der som en stolpe. Den prosedyre som skal til for å få omgjort den vil være som omfangsrik at en mindre domstol ikke vil ta seg tid til det, og vil også koste så mange penger at vanlige klienter ikke kan ta sjansen.

Jeg kan ikke se at betydningen av kommissjoner blir vesentlig redusert fordi om man tar vekk den dømmende funksjon, og ber kommissjonen fremskaffe alle forhold til belysning av saken. Dette mener jeg best kan gjøres gjennom åpne avhør, der alle parter kan være tilstede og gjøre sin innflytelse gjeldende.

Særlig om straffedommer avsagt av kommisjoner

Jeg synes det er ekstra uheldig at kommisjoner skal uttale seg om gjeldende regler er fulgt, osv. Når kommisjoner får slike mandat, blir de i realiteten bedt om å avsi en slags dom om skyldspørsmålet, nærmest en straffedom uten straffutmåling, men fullstendig uten slike rettssikkerhetsgarantier som ellers er knyttet til slik myndighet.

Parallelt med kommisjonenes arbeid arbeider politi og påtalemyndighet, ofte i samarbeid med sjøfartsmyndigheter og arbeidstilsyn. Til syvende og sist er det disse organer som innenfor sine respektive fagområder må treffe en avgjørelse om tiltale skal reises for overtredelse av reglene.

Dersom tiltale reises, vil tiltalte ha alle de rettigheter som straffeprosessloven gir ham, med rett til å forberede sitt forsvar. Dersom ikke domstolen etter den prosess som skal føres finner ham skyldig, med det beviskrav som gjelder for det, skal han frifinnes. Dersom tiltale ikke blir reist, må man anse vedkommende på samme måte som andre ikke straffede personer.

Dersom en dom blir avsagt i en kommisjonsrapport, derimot, har man jo ingen sikkerhetskauteiler i det hele. Om man så klarer å fremprovosere sin egen tiltale og blir frifunnet, står kommisjonens fellende dom der fortsatt.

Et nesten større problem oppstår hvis kommisjonens dom er så svakt begrunnet at påtalemyndigheten **ikke** vil gå til sak. Da står jo dommen i kommisjonsrapporten, uten at man blir frifunnet av noen instans.

Hvis man ellers blir straffedømt, har man mulighet til å anke. Hvem kan anke en kommisjonsrapport?

Muligheten til å gå til injuriersøksmål er selvsagt åpen, som påpekt av professor Anders Bratholm i Lov og Rett 1986 s. 439 flg. Dette kan jo være vanskelig, overfor personer som har uttalt seg etter beste overbevisning på direkte ordre fra Justisdepartementet. Videre representerer det en fullstendig korrumpert av almindelige rettssikkerhetsgarantier at den mistenkte skal gå til søksmål for å bevise sin uskyld.

Jeg kan derfor ikke skjønne annet enn at også når det gjelder

etterlevelse av regelverk, etc., bør kommisjonenes virksomhet innskrenkes til å klarlegge forholdene, uten at man skal avsi noen dom.

Før jeg forlater poenget med at kommisjoner ikke bør avsi dommer, vil jeg minne om at kommisjonsvesenet har vokset ut av sjøforklaringer. Sjøforklaringer har sin store verdi, nettopp ved å klarlegge forholdene, og ved opptak av forklaringer, osv. Det har aldri vært sett som noe problem, meg bekjent, at sjøforklaringer ikke avsier dommer.

Det er klart at man ikke kan avholde presse og andre fra å vurdere det som kommer frem og trekke sine egne konklusjoner. Dette er imidlertid det grunnleggende ved demokratiets vesen. Det er ikke forenlig med demokratiets vesen at granskingsmenn i nært samarbeide med enkelte parter aviser endelige dommer som ikke er appellable og endog kan være straffende av karakter.

Kanskje det viktigste som kunne oppnås dersom kommisjonene ikke lenger skal avsi dommer, er at man får et mer avslappet og realistisk forhold til det faktum at nye opplysninger kan komme frem. Dersom hensikten med kommisjonenes arbeid blir å fremskaffe opplysninger, blir det ikke noen motsetning mellom kommisjonens arbeid og det kanskje andre gjør for å fremskaffe opplysninger.

Jeg har, som jeg har redegjort for tidligere, kunnet fremskaffe nye opplysninger av vekt i "Alexander L. Kielland"-saken. Dette har, med noen rett, blitt oppfattet av formannen for "Alexander L. Kielland"-kommisjonen som en kritikk av hans rapport. Denne type konflikter gjør imidlertid at hele problemstillingen trer i bakgrunnen:

Det essensielle er jo ikke om "Alexander L. Kielland"-rapporten er riktig eller gal.

Det essensielle er hva som virkelig skjedde, og hvilke konsekvenser av strafferettslig og sivilrettslig karakter dette må ha.

Jeg kan registrere at ved den franske handelsretten i Paris omtales "Alexander L. Kielland"-kommisjonens rapport med respekt og velvilje, men bare som ett av flere elementer til avklaring av årsaks- og ansvarsforholdet i den virkelighet som diskuteres.

Her i Norge vil denne diskusjonen, hva enten den dreier seg om

"Alexander L. Kielland", Reitgjerdet, Bergen politikammer, eller hva det nå måtte være lett bli en diskusjon om rapporten, for ikke å si personene bak den, snarere enn en diskusjon om hvordan virkeligheten er, der rapporten er et viktig ledd - men dog ikke mer enn et ledd.

Sakkyndige utredninger

Sakkyndige vedlegg er blitt en viktig del av kommisjonsrapporter i våre dager.

Det er utmerket at det er slik, selv om det kanskje er noe overdrevet når "West Vanguard"-rapporten støtter seg til 8 sakkyndige utredninger som konkluderer med det man visste på forhånd.

Det er imidlertid ikke motstrid mellom min oppfatning av hva undersøkelseskommisjoner bør gjøre og effektiv bruk av sakkyndige og sakkyndige rapporter.

Det er sjelden man i en rettssak er fullt ut tilfreds med å kunne fremlegge en skriftlig rapport. Det anses som svært viktig at man får anledning til å stille de sakkyndige spørsmål i forbindelse med rapporten.

Når det gjelder "Alexander L. Kielland"-kommisjonen, bygger den på to rapporter på det svært sentrale punkt som er nevnt ovenfor, nemlig om sprekken som førte til katastrofen ville vært oppdaget dersom inspeksjonene hadde vært grundige. Den ene rapporten, som jeg er fristet til å kalle Det norske Veritas forsvarsskrift, gir en konklusjon, og SINTEF-rapporten en helt annen. Etter almindelige demokratiske regler ville det være av stor betydning om man hadde hatt anledning til å stille spørsmål om de to rapporter, og ikke bare være henvist til å forsøke å trekke slutninger fra de referater av rapportene som er gitt i vedlegg til rapporten.

Erfaringene med kommisjoner etter dagens system

Hvis man skal diskutere betydningen av kommisjonsrapporter, bør man forsøke å holde utenfor rapporter som omhandler forhold som egentlig er ganske oversiktlige, der oppnevningen av kommisjonen skyldes andre former for påvirkning enn ett egentlig behov for

granskning.

Kanskje bedrar man seg selv med å prøve å skille på denne måten. Det som skjer er jo at man blir sittende med en liten gruppe kommisjonsrapporter som man av en eller annen grunn er uenig i.

Jeg vil likevel si at erfaringene synes å tyde på at granskningskommisjoner, i alle fall med dagens system, er tvilsomme organer til å nå de målsettinger man har.

Professor Anders Bratholm nevner i Lov og Rett nr. 8 for 1986, fra s. 439 flg., flere kommisjonsrapporter som tyder på at man ikke har med en god undersøkelsesmetode å gjøre. Jeg presiserer for ordens skyld at jeg ikke kan ta professor Bratholm til inntekt for mine synspunkter.

Professor Bratholm nevner Kings Bay-granskningen, granskningen av Industridepartementet som fulgte denne og Reksten-granskningen i 1982.

Som det vil fremgå, har jeg selv sterke reserverasjoner mot "Alexander L. Kielland"-kommisjonens rapport.

Jeg vil ellers nevne "Concem"-kommisjonens rapport som et eksempel på en granskning som er svært uheldig, og vil begrunne dette.

"Concem" skulle ifølge 2 vitner aldri ha mer enn 4000 tonn sement ombord. 4 vitner registrerte at "Concem" lå svært høyt i vannet før ulykken, på tross av at sand og grus-bingene var fulle. En rekke vitner uttaler seg i retning av at maksimum sement-volum ombord har vært 2.500 tonn, og sannsynligvis bare 2.000 tonn.

Likevel sier kommisjonen:

"Kommisjonen har beregnet cementmengden ombord ved å benytte data fra Norwegian Contractors, og ved å anta at det var 400 tonn ombord da arbeidet med 'Gullfaks B' begynte. Det gir ialt ca. 4.500 t cement ombord."

Dette er den eneste opplysning om dette. I sine beregninger benytter kommisjonen forøvrig 4.590 tonn.

Kommisjonens formann har senere opplyst at sementmengden er basert på datalister fra Norwegian Contractors. Måten

opplysningen ble gitt på kunne tyde på at opplysningene ble tillagt særlig troverdighet fordi de var produsert av en datamaskin.

På vegne av etterlatte har jeg gått igjennom det materiale som foreligger i Justisdepartementet. Det er ingen datalister fra Norwegian Contractors. Det som foreligger, er et enkelt regneark-program, utarbeidet etter ulykken i to forskjellige versjoner med forskjellig input.

Kvaliteten er så dårlig i disse regnearkprogram, at det ville ikke ta meg to minutter i retten å rive dem i stykker (blant annet er ikke blandevannet med i det hele tatt; eller, hvis det er med, så er det med i noen rubrikker og ikke andre rubrikker med samme navn).

Det foreligger heller ikke stabilitetsberegninger for det sementvolum som samstemte og tallrike vitneprov tyder på.

Jeg mener at Arbeidstilsynet traff spikeren på hodet når den skrev til Direktoratet for Arbeidstilsynet 7. november 1985:

"Det går klart frem av hendelsesforløpet og av uttalelser fra kompetent hold at lekteren i et gitt øyeblikk ikke hadde den nødvendige stabilitet. Misforholdet mellom last og ballast og uheldig vektfordeling er den mest sannsynlige årsak til at lekteren etter kort tids (3-4 minutter) slagside plutselig kantret".

Det er grunn til å nevne at når Norwegian Contractors for kort tid siden fikk en bot på 1,5 millioner kroner i saken, var boten i det vesentlige begrunnet med manglende kontroll over stabiliteten. Norwegian Contractors har all mulig grunn til å være glad for at kommisjonen har konkludert med at dette ikke var grunnen til kantringen.

Imidlertid er det et utilfredsstillende system at kommisjoner som "Concem"-kommisjonen avsier dommer på grunnlag av opplysninger som ikke er dokumentert, heller ikke i kommisjonens grunnlagsmateriale. Det ville vært betydelig bedre, og vært til hjelp i strafferettspleien og sivilrettspleien, hvis man i stedet for dommen hadde fått fremleggelse av de faktiske opplysninger som kommisjonen har klart å fremskaffe. Dette kan da være et grunnlag for den dømmende rett, det være seg i straffesaker eller i sivile saker. Med den kommisjonsrapport som foreligger får man bare en

barriere som man må bryte ned hvis man vil noen vei i saken.

Oppsummering

Hensynet til de etterlatte og overlevende må veie tyngst. Jeg kan ikke forstå annet enn at åpne avhør under rettergangslignende forhold, der de etterlatte kan være tilstede og nå frem til større og mer umiddelbar forståelse av hva som har skjedd og hvilke mennesker som tok del, må være langt bedre enn de rapporter man får idag. Dette er et spørsmål om katastrofepsykiatri og psykologi der jeg håper på et faglig innspill.

Forøvrig er kommisjonssystemet, slik det praktiseres idag, i strid med vesentlige demokratiske og rettssikkerhetsmessige grunnprinsipper.

Det er ikke avgjørende grunner til å beholde kommisjonssystemet slik det er i dag av hensyn til effektiv etterforskning. Tvert imot vil jeg hevde at etterforskningen vil bli best om man kommer bort fra dagens system, og over i en mer åpen "hearing"-form.

Fremfor alt: Kommisjonene må ikke avsi dommer, hverken om årsaksforhold, om regler er overholdt, eller annet, men må bare granske forholdene og meddele resultatet av granskningen slik at den dømmende funksjon kan utøves der den hører hjemme.

KAPITEL 15

ER "ALEXANDER L. KIELLAND"-SAKEN SLUTT?

Nye sider bør vurderes

"Alexander L. Kielland"-ulykken 27. mars 1980 er den største industriulykke som har skjedd i Norge, og den kanskje største ulykken i det hele, hvis man kan snakke om noe slikt.

Rettsoppgjøret etter ulykken er på langt nær slutt - det vil fortsette i mange år i såvel USA som i Paris, og kanskje i Norge.

"Alexander L. Kielland"-saken kan heller ikke være slutt for oss i Norge, så lenge det fremkommer nye ting og så lenge viktige sider ikke er avklart ved etterforskningen.

Det er for viktig til å gjøres til et spørsmål om den rapport som ble avgitt av "Alexander L. Kielland"-kommisjonen 6. april 1981 er riktig eller gal. Det er ikke et spørsmål om den offisielle historie er riktig, om vedtatte sannheter kan rokkes.

Dersom det er sider av ulykken som ikke er etterforsket tilfredsstillende, vil det være nødvendig og riktig å sørge for slik etterforskning.

All den tid den av plattformsjefene på "Alexander L. Kielland" som hadde et særlig ansvar for inspeksjonen har meddelt seg til 2 ytterst troverdige vitner med opplysninger om at det var funnet en sprekke, og at rederiet var advart, osv., må dette selvfølgelig etterforskes.

Det er fortsatt mulig å etterforske på vanlig, politimessig måte om det virkelig har foregått slik dykking som plattformsjefen har sagt at har foregått.

All den tid et ytterst troverdig vitne har meddelt at operatørselskapet, Phillips Petroleum Company Norway nektet gjennomføring av rederiets egen inspeksjonsplan, må dette etterforskes på vanlig måte.

Politiet har, såvidt vites, ikke stillet spørsmål til noen for å avklare denne siden av saken. Det er klart at det er mange som må ha opplysninger om dette, kanskje vesentlig mer utfyllende opplysninger enn det som er kommet frem hittil.

Dette er alt for viktig til å gjøres til et spørsmål om en rapport avgitt i 1981 er god eller dårlig, har kommet med riktige konklusjoner, eller ikke.

Det det gjelder er å avklare sider som overhodet ikke har vært tatt opp av rapporten fra 1981, men som det er naturlig å ta opp.

Alle interesser er tjent med en best mulig avklaring av alle forhold. Også rederi og operatørselskap bør være interessert i dette.

I denne sammenheng representerer ikke "Alexander L. Kielland"-kommisjonen fra 1980 noen berettiget interesse.

Historien kan komme til å felle en hard dom over det system og de personer som tar på seg ansvaret for at en ulykke som krevet 123 menneskeliv ikke blir skikkelig etterforsket.