**Til Riksrevisor Per-Kristian Foss**

[Postmottak@riksrevisjonen.no](mailto:Postmottak@riksrevisjonen.no)

Det vises til Stortingets vedtak 19 juni 2019 der Kiellandsaken blir oversendt Riksrevisjonen med et åpent mandat:

*«Stortinget ber Riksrevisjonen om å undersøke hvordan myndighetene har ivaretatt sitt ansvar når det gjelder:*

*- Gransking og klargjøring av årsakene til at Alexander L. Kielland-ulykken inntraff, og om granskingen har kartlagt ansvarsforholdene rundt ulykken tilstrekkelig.*

*- Oppfølging av anbefalinger fra granskingsarbeidet, herunder implementering av tiltak for å forebygge og forhindre nye ulykker.*

*- Oppfølging av de overlevende og etterlatte.»*

I dette dokumentet fremmer Kielland-nettverket våre spørsmål til strekpunkt 1. Vi tar forbehold om at flere spørsmål og problemstillinger kan bli reist i den videre prosessen.

Vi stiller oss til rådighet for møter og annen kontakt med Riksrevisjonen, og ser fram til et godt samarbeid.

Stavanger / Oslo, 19 juni 2019

Odd Kristian Reme, leder (etterlatt bror)

Anders Helliksen (overlevende)

Gudny Hansen (etterlatt datter)

Merete Haslund (etterlatt datter)

Roy Erling Furre (fagbevegelsen)

**Kielland-nettverkets spørsmål til Riksrevisjonen**

**19 juni 2019**

***Før havariet***

*Merk: Sidetallene nedenfor refererer til Kielland-nettverkets konferanserapport fra mai 2017.*

**1 Eierskap og ledelse**:

De to kommandittselskapene Stavanger Drilling (I og II) kontraherte de to Pentagon-riggene *Alexander L Kielland* og *Henrik Ibsen* – begge levert av det franske verftet CFEM på midten av syttitallet.

* Hvilken bakgrunn og kompetanse hadde eiere og ledere i SD knyttet til drift av flyttbare innretninger?
* Hvordan ble denne kompetansen / manglende kompetansen vurdert av operatørselskapet Phillips Petroleum Company Norway (PPCN)?

**2 Samspill rederi / verft / konstruktør / operatør**

Det er dokumentert av den norske granskningskommisjonen oa. at D6-staget ble skadet under bygging gjennom en sveisefeil knyttet til hydrofonholderen.

Da riggen ble besluttet anvendt til boligformål og ikke til boreformål, slik den var konstruert for, ble servicekontrakten med konstruktør Forex Neptune kansellert (side 17).

SD avslo også et tilbud om å kjøpe en operasjonsmanual for drift av Pentagone-plattformer, for å supplere den tekniske manualen som fulgte med riggen fra verftet (side 18).

* Hadde hydrofonen/sonaren oppgaver av militær/forsvarsmessig karakter i tillegg til posisjonsberegning for riggen?
* Hvilket samspill og samarbeid fant sted mellom operatør og reder på den ene siden, og konstruktør og verft på den annen, - etter at riggen ble levert i 1976?

**3 Drift**

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

* Hvem var ansvarlig for at det kunne foregå reparasjoner/modifikasjoner på plattformen?
* Hvor ofte ble stabiltetsberegninger utført og hvilket skjema ble brukt ved slike beregninger (side 16)?
* Hvilke styringssystemer var etablert om bord på plattformen?

Side 19: *«Stavanger Drilling opererte langt på utsiden av de operative forutsetningene og manglet store deler av det operative styringssystemet.»*

* Hvilke avviksprosedyrer ble benyttet av plattformsjefene når/om det ble oppdaget sprekker eller ytre skader på strukturen og hvor ble slike avviksrapporter sendt?
* Side 20: Boreutstyr ble tatt om bord uten at det ble sikret, ref. den klausulerte stabilitetsrapporten og flere dokumenter i kommisjonen som viser at dette ikke var sikret. Hvorfor var dekkslasten ikke sikret/sjøklar (side 13)?
* Hvorfor var dører ikke stengt i henhold til regelverket (side 12-13)?
* Ble det tatt hensyn til boretårnet og boreblokken i stabilitetsberegninger?
* Plattformen var rotete, kaotisk, med åpne døråpninger og ikke sikret last. Hva var begrunnelsene til regelbrudd og hvem hadde ansvar for at plattformen ikke var gjort sjøklar slik den skulle etter regelverket?
* Hva med Phillips sin rolle? Er ikke operatøren forpliktet til å sikre at innleid materiell opereres i henhold til regelverket?

**4 Feil oppankring**

Flere aktører vektlegger at feil oppankring og omfattende inn- og uthalingsaktivitet mellom ALK og faste installasjoner (Edda oa.) har vært en av de sentrale bakenforliggende årsakene til utviklingen av utmattingsbruddet i D6-staget. Merk: Professor Marie Smith-Solbakken v/ UiS har foretatt en gjennomgang av undersøkelseskomisjonens arkiver, men har ikke hatt tilgang på arkiver fra Phillips og Veritas.

* Eksisterer det en avviksrapport - foreligger det Veritas-godkjenning av endringene av oppankring fra 10 til 8 ankre (side 16)?
* Hvilke verifikasjoner hadde DNV utført i forkant av avgjørelsen for å forsikre seg om at den strukturelle integriteten på Kielland ble opprettholdt ved å anvende kompenserende tiltak?
* Hvordan fulgte Sjøfartsdirektoratet opp kravet om oppankring skulle skje i henhold til designkriteriene? Hvordan fortolket Veritas sjøfartsdirektoratets krav?

**5 Veritas – rederi og operatør**:

Veritas som klasseselskap hadde et omfattende ansvar for å gjennomføre kontroller både av den alminnelige drift, samsvaret med designkriterier og endringer som operatør og reder ønsket å foreta. Veritas har bekreftet tilsyn høsten 1979. Det er dokumentert at Veritas var om bord så sent som i februar 1980, og at de godkjente utsettelse av fireårskontrollen bare få dager før ulykken 27 mars.

* Hvorfor godkjente Veritas utsettelse av fire-års-kontrollen?
* Hvor er Veritas-dokumentene som begrunner deres godkjennelse?
* Kielland-nettverket har fått opplysninger om at det ble vurdert å bytte klasseselskap til Lloyds og at dette klasseselskapet foretok en vurdering av plattformen. Vurderte Lloyds plattformen og hva var i så fall deres vurdering og krav for å klasse plattformen?
* Siden Lloyds klasset andre plattformer av samme konstruksjon bør kravene fra de to klasseselskapene sammenlignes og det samme bør de inspeksjonsrutiner de to klasseselskapene hadde. Det har ikke vært noen gjennomgang av arkiver eller dokumentasjon fra Lloyds.

**6 Funn av en eller flere sprekker**

Gjennom det norske begrensningssøksmålet som operatør og reder initierte etter ulykken, ble det dokumentert gjennom rettslige avhør at plattformsjef Torstein Sæd var kjent med en eller flere sprekker i riggens stag. Sæd innrapporterte dette til rederiet ved flere anledninger. Flere av de overlevende av mannskapet har også bekreftet at de var kjent med dette. Begrensningssøksmålet ble imidlertid forlikt, og de rettslige avhørene ble dermed ikke domstolsbehandlet.

* Hvor er plattformsjefenes ukesrapporter til reder og operatør blitt av?
* Funn av sprekker skulle også oversendes Veritas. Mottok Veritas disse rapportene og hva var i så fall Veritas vurdering av de innsendte rapportene?
* Foreligger det aksept fra Veritas om fortsatt drift, på tross av innrapportert(e) sprekk(er)?

**7 Økt forsikring**

Rederiet økte forsikringsbeløpet bare ni dager før ulykken med 85 millioner kroner. Forsikringsselskapet Storebrand var det operative forsikringsselskapet og brakte Kielland inn til Norsk Oljeforsikringspool for reassuranse. Norsk Oljeforsikringspool reassurerte videre Kielland internasjonalt.

Storebrand hadde også investert i selskaper som hadde eierinteresser i plattformen. Dersom det hadde blitt avslørt brukerfeil kunne det ha medført avkorting av forsikring og dermed tap for eiere/operatør og de selskapene som hadde investert i plattformen.

* Hadde Storebrand økonomisk interesse av et raskt oppgjør og en endelig avslutning av saken gjennom senking av plattformen?
* Hvorfor ble forsikringen økt?
* Hvorfor ble forsikringssummen utbetalt i sin helhet, på tross av at de norske partene ikke nådde fram i Handelsretten i Paris?

**8 Planlagt ilandføring - Utsettelse av fireårskontroll - Henrik Ibsen forsinket**

Før Veritas godkjente ett års utsettelse av fireårskontrollen bare tre dager før ulykken, var det ifølge mannskapet planlagt at riggen skulle inn til verkstedsopphold. Plattformsjef Torstein Sæd trodde ifølge vitner at hans oppdrag da han reiste ut 27 mars var å føre riggen til land. Det finnes imidlertid ikke spor av en slik bestilling i arkivene etter Stavanger Drilling.

Henrik Ibsen som skulle overta boligoppdraget på Efofiskfeltet var imidlertid forsinket. Flere av mannskapet har opplyst at det derfor ble besluttet å droppe det planlagte verkstedsoppholdet, og det ble i dagene før ulykken tatt om bord boreutstyr for å konvertere riggen til havs til boreoppdrag for Shell på britisk sektor. Riggen skulle ifølge vitner flyttes 1 april og være klar for boreoppdrag 13 april.

* Kan det dokumenteres at Kielland skulle direkte fra Ekofisk-feltet til britisk sektor?
* Foreligger det en bestilling – og en senere avbestilling - ved et norsk eller britisk verft?
* Operatørselskapet hadde siste ord i slike saker. Hvilken dokumentasjon finnes i Phillips-arkivene, og hos Shell vedrørende den nye kontrakten for boring?
* Hvilke tilpasninger til boreoppdrag ble utført, og hvordan var last i denne sammenheng sikret?
* Førte forsinkelsen av Henrik Ibsen til en beslutning av reder og operatør om å gjennomføre improviserte reparasjoner av stag?

**9 Hva skulle to utsendte sveisere reparere på ulykkesdagen?**

Robbie Morrisson (fra NL Rig Equipment) og Tommy Andersson (fra Nicoverken Norge AS) ankom riggen på kvelden 26 mars med supplybåten Norindo Sun, og det ble losset sveiseutstyr. De var utsendt av rederiet og var ukjent for mannskapet. Begge omkom i ulykken. De ble på ulykkesdagen observert (ref Oddbjørn Lerbrekk, overlevende fra Stavanger Drilling) med pågående sveisearbeid på D4-staget og muligens også på andre stag. Det er dokumentert minst ett hull i D4-staget som skyldes skjærebrenning, og det runde avkappet fra dette hullet kilte seg i gangplattformen inne i D4-staget, sammen med et vridd stålstykke (‘rondell’).

* Var oppdraget deres å foreta midlertidige / provisoriske reparasjoner av ett eller flere stag om bord? Var oppdraget deres å etablere støttestag eller andre strukturelle forsterkninger for å kompensere for brudd i D6-staget?
* Hvem, både på land og om bord, godkjente sveising på strukturen? «*Dersom ikke DNV hadde fått melding om reparasjonene er det fra selskapets side et alvorlig brudd på krav fra klasseselskapet. Klasseselskapet skal alltid verifisere og godkjenne alle strukturelle reparasjoner.»* (side 18). Forelå det godkjenning fra Veritas for dette arbeidet?
* Undersøkelsene som ble gjort sommeren 1980 av stagdelene ved Statoils Materialtekniske Laboratorium: Ble det funnet spor av andre sprekker enn i D6-staget? Ble det funnet spor av at det ble foretatt termittsveising på stag D4 og/eller D3?
* Hvorfor aksepterte kommisjonen at stagdelene som ble tatt av Nordsjøen ble solgt og smeltet om ved smelteverket i Mo i Rana?
* Hvorfor finnes ingen dokumentasjon om de to sveisernes oppdrag i arkivene etter Stavanger Drilling?
* Finnes det dokumentasjon i arkivene til NL Rig Equipment eller Nicoverken Norge AS på oppdraget?

**10 Dør til E-skaftet i fast-sveist åpen posisjon**

Den klausulerte stabilitetsrapporten som kommisjonen innhentet allerede i 1980 viser at vanninntrenging i dekket hadde stor betydning for ulykkesforløpet. Etter snuing av riggen i 1983 ble det dokumentert at ståldøra inn til tårnhuset på E-leggen var sveist fast i åpen posisjon (side 23). Dette var ikke kjent da stabilitetsrapporten ble laget.

Siden E-leggen ble riggens laveste punkt etter bortfallet av D-leggen, ble E-leggen fylt med vann og ble et synke-element i stedet for et flyte-element.

Det ble også etter snuingen funnet en gummipropp som var presset inn i knappen for alarmen i kontrollpanelet. Alarmen ringte dersom en eller flere av tårnhus-dørene var åpne. Manualen tilsa at disse dørene aldri skulle åpnes i rom sjø.

* Hvilken virkning hadde vanninntrenging i E-leggen på stabilitetet?
* Hvorfor var døren til pumperommet (E-skaftet) åpen? Ref. Side 23.
* Var åpningen av døra til E-leggen – og gummiproppen i kontrollpanelet – knyttet til arbeidet som ble utført av de to for mannskapet ukjente sveiserne?
* Når og med hvilken begrunnelse ble gummiproppen som slo av alarmen montert?

***Katastrofen:***

**11 D-leggen rives av, tilting til 35°**

Katastrofens første fase var bortfallet av D-leggen og den påfølgende tiltingen til 35°. Mange ble drept i denne første fasen bl.a. på grunn av løst utstyr som skled av riggen. D-leggen var festet til riggen gjennom seks stag.

* Forutsatt brudd i D6-staget – ville ikke de fem øvrige intakte stag være tilstrekkelig for å sikre at riggen ikke mistet D-leggen?
* I hvilken rekkefølge brast stagene?

**12 Velting til 180°**

Etter rundt 20 minutter veltet riggen brått helt rundt, med fatale konsekvenser for mange som hadde overlevd første fase.

Den klausulerte stabilitetsrapporten (se over) viser at vanninntrenging hadde stor betydning for ulykkesforløpet. Stabilitetsrapporten påpeker også at kapteinene hadde ansvar for stabilitet og for å sjøsikre plattformen. Dette ble ikke utført.

Rekkefølgen i kantringsforløpet er viktig. Uten vanninntrenging i dekket - og i E-leggen - og følgende tap av stabilitet kunne plattformen holdt seg flytende, eller i det minste kunne kantringen tatt betydelig lengre tid.

* Uten vanninntrengning i E-leggen, hvor lenge er det sannsynlig at riggen ville blitt liggende med 35° slagside?
* Dersom dekksåpninger hadde vært stengt i samsvar med forskriftene, hvor lenge er det sannsynlig at riggen ville blitt liggende med 35° slagside?
* Hvorfor ble stabilitetsanalyser som ble utført for kommisjonen hemmeligstemplet?

***Etter havariet:***

**13 Manglende beslag**

Katastrofen ble kjent på kvelden 27 mars 1980.

* Hvorfor tok ikke Politiet umiddelbart beslag i rederiets og operatørens dokumenter?

**14 Kommisjonen**

Allerede 28 mars ble en offentlig granskningskommisjon oppnevnt av Justisdepartementet, med sorenskriver Thor Næsheim som formann.

Kommisjonen var sammensatt av en jurist uten etterforskningserfaring (Næsheim), to partsrepresentanter (Rederforbundet v Sivert Øveraas og LO v tiltakssjef Aksel Kloster), en plattformsjef med driftserfaring fra en helt annen type rigg (H3 - Per Bekkvik) og teknisk sakkyndig professor Torgeir Moan fra NTNU, med spisskompetanse som sivilingeniør på styrke.

* Hvem foreslo medlemmer?
* Side 14: Hvorfor var ikke kommisjonen sammensatt av personer med annen type erfaring, for eksempel på stabilitet oig driftserfaring fra Pentagon-rigg?
* Var det deltakere i granskingskommisjonen som hadde dobbeltroller som kunne trekke i tvil deres habilitet? Hvordan ble habilitetsspørsmål i kommisjonen vurdert (side 23)?
* Hadde kommisjonsmedlem professor Torgeir Moan et lønnet / honorert verv i Veritas mens arbeidet i kommisjonen pågikk?
* Hva var forholdet mellom kommisjon og politi/påtalemakt, særlig med utgangspunkt i at kommisjonens medlemmer ikke hadde etterforskningserfaring?
* Side 16-17: Hvilke vurderinger ble gjort av kommisjonen når de konkluderte at stabilitetssvikt er det andre forholdet som fører til ulykken?
* Side 17: Hvorfor ble «evakuering og redning» satt opp som en av de tre hovedårsakene til ulykken?
* Hvorfor ble ikke forsikringspoolen gransket?
* Hvorfor ble det besluttet klausulering og hemmelighold? Hvem besluttet dette?
* Hva var begrunnelsen for fortsatt klausulering og hemmelighold?

**16 Mekaniske brudd**

Samtlige stagdeler ble sommeren 1980 etter oppdrag fra kommisjonen analysert etter ulykken av Statoils Materialtekniske Laboratorium ved Bjørn Lian, både delene som ble tatt opp fra feltet, stagstumpene på D-leggen og oppmåling av stagstumpene på riggen. Analysene viste at bruddene i fem av seks stag var mekaniske brudd. Dette vises skjematisk ved at stagene i prinsippet kan settes sammen igjen – delene passer sammen.

* Side 26: Hvordan forklares det at alle bruddstedene på fem av stagene kan føres sammen igjen, slik det vil være ved mekaniske avrivnings- og belastningsbrudd, men ikke på D4?
* Ble eksplosjon i D4-staget på noe tidspunkt i analysene vurdert?

**16 Dykking og befaringer**

Dykkere gjennomførte flere oppdrag for flere oppdragsgivere, helt fra riggen fortsatt lå ute på feltet og til siste snuoperasjon høsten 1983.

* Hvem var ansvarlig for at ingen Kielland-dykkere ble innkalt til politiavhør eller avhør av granskingskommisjonen?
* Hvem dykket – og for hvem?
* Hvilke av dykkernes observasjoner ble hemmeligholdt og klausulert, og av hvem?
* Hvorfor er rapportene til Veritas fra dykkerne om en del brudd i bracinger/stag ikke lagt ved i den offentlige rapporten?

**17 Første snuoperasjon: Nicoverken og SD Marine**

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

Regjeringen påla eierne og forsikringsselskap å gjennomføre snuing.

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

* Hvordan fikk Nicoverken og SD Marine jobben (anbud eller direkte tildeling)?
* Hvem besluttet dette valget (operatør, rederi, forsikringsselskap)?
* En av de to sveiserne som utførte ulovlig sveisearbeid på ulykkesdagen (Tommy Andersson) var ansatt i Nicoverken Norge AS. Er det en sammenheng mellom at dette firmaet både ble engasjert til dette sveisearbeidet, og fikk oppdraget med snuing av plattformen?
* Finnes det dokumentasjon i arkivene til SD Marine eller Nicoverken Norge AS på oppdraget?

**18 Kommisjonen: Kloster ut**

LO’s mann i kommisjonen Aksel Kloster var den eneste i kommisjonen som bygde positive relasjoner til de etterlatte og overlevende. Han fikk også kommisjonen med seg på de viktige anbefalingene om bedre sikkerhet i Nordsjøen.

Siden kommisjonen i prinsippet påregnet snuing av riggen og befaringer om bord, valgte Aksel Kloster å takke ja til vervet som leder av Kielland-fondet – de overlevende og etterlattes organisasjon. Phillips krevde våren 1983 at Kloster måtte tre ut av kommisjonen, og dette ble akseptert. LO satte inn Jan B Strømme i hans sted.

Samtidig gikk kommisjonen offentlig mot snuing av riggen, i den siste store offentlige debatten om dette våren 1983.

* Hvorfor krevde Phillips Klosters avgang fra kommisjonen?
* Hva var bakgrunnen for at granskningskommisjonen – som hittil ikke hadde hatt anledning til åstedsbefaring – valgte å gå mot snuing og sin egen mulighet for åstedsbefaringer?
* Hvem var de andre aktørene som motarbeidet snuing av plattformen?

**19 Riggen snus – kommisjonen nedlegger seg selv**

Snuingen ble gjennomført i september 1983. Franskmennene stilte med to team for befaringer, både den franske granskningskommisjonen og partsrepresentanter fra verft og konstruktør. Begge teamene saumfør riggen i flere uker. Som en sterk kontrast til dette var den norske kommisjonen om bord to ganger samlet med noen få timer. Tilleggsrapporten (NOU 53:1983) er svært kortfattet og inneholder ikke noe nytt. Etter å ha avlagt rapporten nedla kommisjonen seg selv.

* Hvorfor godkjente justisdepartementet at kommisjonen nedla seg selv før etterarbeidet etter de ulike partenes befaringer var avsluttet?
* Hva var kommisjonens begrunnelse for å unnlate å foreta en grundigere gransking etter snuing?
* Hvorfor ble det ikke nedsatt en ny og uavhengig kommisjon etter snuingen?

**20 Eksplosjon i D4-staget**

I kommisjonsrapporten (NOU 11:1981) heter det på side 11: *«Rapporten og dens vurderinger er begrenset til den type ulykke man her har stått overfor. Rapporten beskjeftiger seg således ikke med andre ulykkessituasjoner, f.eks. eksplosjonsulykker. Enhver rimelig tidsramme for arbeidet ville i så fall ha blitt overskredet.»*

Siden Aksel Kloster var erklært inhabil i kommisjonen som ‘part i saken’, brukte Kielland-fondet denne partstatusen til å kreve befaringer om bord. Kielland-fondet var representert ved to sivilingeniører: Knut Børseth (som hadde utviklet snuingsmetoden) og Ole Østlund, som opprinnelig var påsatt jobben som leder av den nye snuoperasjonen. De gjorde flere observasjoner om bord som tydet på at det hadde vært en eksplosjon under dekk, i området rundt det øvre bruddstedet for D4-staget.

I det videre arbeidet med dette spørsmålet ble det bl.a. dokumentert

* Manglende påvisning av mekaniske brudd i D4-staget (Statoils Materialtekniske Laboratorium),
* Uttalelser fra to sprengningseksperter utvalgt av Aftenposten som anbefalte videre granskning etter gjennomgang av bilder av bruddflatene,
* Funn i metallurgiske undersøkelser av D4-staget utført av Fysisk Institutt som påviste ‘bainitt’ og ‘tvilling’ i stålet som oppstår ved eksplosjonsartet deformasjon.

Etter henvendelse til statsadvokaten i Rogaland ble funnene i rapporten fra Fysisk Institutt oversendt til SINTEF, som avviste rapporten. Fysisk Institutt fastholdt imidlertid sine vurderinger.

* Førte det ulovlige sveisearbeidet som ble utført på ulykkesdagen til et arbeidsuhell i form av en eksplosjon i D4-staget?
* Er det mulig å utføre ytterligere undersøkelser av stagbitene som ble analysert av Fysisk Institutt, samt av to stålfragmenter som ble funnet i stagstumpen på riggen etter snuing?
* Hvordan forklares det at Fysisk Institutt ved professor Gjønnes og P.T. Zagierski fant bainitt og tvillinger i bruddet på D4-staget som indikerer at staget ble sprengt?
* Hvordan forklares skjærebrenner-hullet i D4-staget?
* Hva er forklaringen på vrengt stålfragment inne i D4-staget?
* Hvorfor ble ikke sprengningsekspertenes (major Nils Leif Nilsen og eks-Kripos Nils B Skarning) vurderinger og anbefalinger om videre granskning fulgt opp?

**21 Norsk forlik**

Gjennom begrensningssøksmålet som operatør og reder initierte ble det dokumentert gjennom rettslige avhør at plattformsjef Torstein Sæd var kjent med en eller flere sprekker i riggens stag. Sæd innrapporterte dette til rederiet ved flere anledninger. Flere av de overlevende av mannskapet har også bekreftet at de var kjent med dette. Begrensningssøksmålet ble imidlertid forlikt, og de rettslige avhørene ble dermed ikke domstolbehandlet.

* Hva var reders og operatørs motiv for forlik?

**22 Fransk kommisjonsrapport 1985: Feil drift**

Den franske ekspertkommisjonen framla sin rapport i 1985. Rapporten bekreftet sveisefeilen i D6-staget, men anså ikke at denne feilen var utløsende årsak til ulykken. De vektla derimot feil drift av riggen som utløsende årsaker.

* Hvorfor ble ikke den franske rapporten oversatt til norsk?
* Hvorfor ble ikke den franske rapporten fulgt opp av den norske regjeringen?
* Hvorfor fikk ikke Stortinget rapporten til behandling?

**23 Fransk forlik**

Den norske kommisjonens hovedrapport (NOU 11:1981) plasserte hovedansvaret for ulykken på det franske verftet og den franske konstruktøren – og sveisefeilen i D6-staget. På denne bakgrunn saksøkte de norske partene (Stavanger Drilling, Phillips og Oljeforsikringspoolen) verftet og konstruktøren, med et krav på 700 millioner kroner. Handelsretten i Paris oppnevnte en egen ekspertkommisjon som framla sin rapport i 1985, og der ansvaret ble plassert på operatør og rederi – feil drift av plattformen.

* Saken ble avgjort gjennom forlik i 1991. Hvorfor godtok de norske partene et forlik på 6,5 mill NOK – av et krav på 700 mill NOK (side 19)?
* Hvorfor ble dette forliket hemmeligstemplet for 60 år? Hvilken ny informasjon førte fram til dette forliket?
* Hvorfor ble forsikringssummen på 400 millioner NOK utbetalt til eierne – uten avkorting?

**24 Svarteliste**

Mange overlevende og en del andre vitner har gjennom UiS-prosjektet «RÅOLJE» uttrykt frykt for å havne på selskapenes svarteliste – personer som var uønsket i videre arbeid på sokkelen.

* Side 28: Hvorfor fryktet ansatte og antatte kilder negative konsekvenser og oppsigelser dersom de uttalte seg om ulykken eller forholdene ombord?

**25 En trussel mot industrieventyret?**

Oljenæringen i Norge i 1980 var fortsatt i støpeskjeen, og prosessen med en gradvis overgang fra amerikanske og andre utenlandske selskap til nye norske aktører var i gang. Avhengigheten av utenlandske og amerikanske operatører var imidlertid fortsatt stor.

* Var det en frykt i bransjen, hos arbeidstakerorganisasjonene og hos norske myndigheter for at Kielland-ulykken og de foregående store ulykkene (helikopter, Bravo, Deep Sea Driller oa.) kunne føre til en avvikling av Norges største industrieventyr?
* Ble den norske kommisjonsrapporten – med plassering av ansvar i Frankrike – vurdert som avgjørende for å sikre fortsatt oljevirksomhet på sokkelen?

Kielland-nettverket

19 juli 2019