

BRUDD PÅ FORSKNINGSETISKE NORMER VED
UNIVERSITETET I STAVANGER (UiS) I
FORBINDELSE MED BOKEN RÅOLJE - ALEXANDER
L. KIELLAND ULYKKEN

Graeme Dick
Sandnes
3. desember 2020

BRUDD PÅ FORSKNINGSETISKE NORMER VED UNVERSITETET I STAVANGER (UiS) I
FORBINDELSE MED BOKEN RÅOLJE - ALEXANDER L. KIELLAND ULYKKEN

INNHold

INNHold	2
1 INNLEDNING	3
2 BRUDD PÅ FORSKNINGSETISKE NORMER	3
3 VITENSKAPELIG UREDELIGHETER I BOKEN RÅOLJE	3
4 DEN NORSKE RAPPORTEN OG DEN FRANSKE RAPPORTEN	10
4.1 Konklusjoner	11
4.2 Utmattingssprekk i D-6 stag	12
4.3 Tap av D-søylen	12
4.4 Stabiliteten	14
4.5 Anker og anker operasjon	16
4.6 Teorien om eksplosjon i D4 stag	16
4.7 Design av plattformen	17
4.8 Bruken av plattformen	19
5 TEORIEN OM AT SPREKKEN I D-6 VAR KJENT FØR ULYKKEN	20
6 REFERANSER	21

1 Innledning

Det vises til den vitenskapelige publikasjonen Råolje "Alexander L. Kielland" - ulykken. Hendelsen, etterspillet, hemmelighetene utgitt av Hertervig Forlag, Akademisk. To forskere fra Universitet i Stavanger (UiS), Marie Smith-Solbakken og Ellen Kongsnes er sentrale medforfattere og en av disse har hatt ansvar for redaksjonen.

Det er bekymringsfullt at en vitenskapelig publikasjon kan inneholde så mange feil. Videre er det alvorlig at et autorisert akademisk forlag kan utgi en vitenskapelige publikasjon uten tilstrekkelig fakta- og kvalitetskontroll på tekniske og operative forhold med tilhørende konklusjoner.

Jeg mente at disse feilene, misvisninger og misforståelser er så alvorlige at jeg sendte et brev til rektoren ved UiS 8. november 2020. Brevet beskrev mine bekymringer over kvalitet og redelighet i forskningen i dette prosjektet. I dette brevet nevnte jeg mulige brudd på anerkjente forskningsetiske normer ved UiS. Etter utveksling av eposter ble UiS sine retningslinjer for behandling av varsel om mulige brot på forskningsetiske retningslinjer oversendt. Denne rapporten er utarbeidet i samsvar med terminologien i disse retningslinjer.

For ordensskyld her er en oversikt på korrespondansene mellom Graeme Dick og UiS:

- 8. november 2020 epost og brev fra Graeme Dick
- 15. november 2020 svar fra rektor Klaus Mohn
- 21. november 2020 epost fra Graeme Dick med presisering av formal med brevet 8. november
- 22. november 2020 svar fra rektor Klaus Mohn saken brakt inn for vurdering
- 23. november 2020 epost fra Dekan Odd Magne Bakken ansvar for oppfølging
- 23. november 2020 epost fra Graeme Dick avklaring om videre prosess
- 23. november 2020 epost fra Dekan Odd Magne Bakken ansvar for oppfølging
- 23. november 2020 epost fra Graeme Dick avklaring om ansvar for oppfølging
- 23. november 2020 epost fra Dekan Odd Magne Bakken oversendelse av UiS retningslinjer og oppmuntring til å sende en oversikt av et detaljert grunnlag for varslingen (denne rapporten)

2 Brudd på forskningsetiske normer

Mitt utgangspunkt for denne varslingen om brudd på forskningsetiske normer er vitenskapelig uredelighet.

Vitenskapelig uredelighet er definert slik i forskningsetikkloven § 8 andre ledd:

«Med vitenskapelig uredelighet menes forfalskning, fabrikkering, plagiering og andre alvorlige brudd på anerkjente forskningsetiske normer som er begått forsettlig eller grovt uaktsomt i planlegging, gjennomføring eller rapportering av forskning.»

For ordens skyld har jeg ikke tatt med alle uregelmessigheter i boken, da jeg antar at eksemplene i denne rapporten er grunnlag nok til å realitetsbehandle saken iht UiS etablerte rutiner "Behandling av saker om mulig brudd på forskningsetiske normer ved UiS".

3 Vitenskapelig uredeligheter i boken Råolje

I denne seksjonen noterer jeg noen av punktene i boken som er forfalskning og fabrikkering. Jeg har også notert enkelte punkter der forskerne har selektivt valgt ut informasjon fra dokumentasjon og har utelatt kontradiktorisk informasjon.

BRUDD PÅ FORSKNINGSETISKE NORMER VED UNVERSITETET I STAVANGER (UiS) I FORBINDELSE MED BOKEN RÅOLJE - ALEXANDER L. KIELLAND ULYKKEN

Side	Utsagn i boken er skrevet i <i>kursiv</i> skrift. Presisering og utfyllende tekst er i normal skrift.	Grunnlag for vurdering og referanse
side 14	<p><i>De to kommisjonene peker på mange av de samme årsakene, men der den franske ser brukerfeil som den viktigste årsak, peker den norske på konstruksjonssvikt som følge av den innsveidede hydrofonen i et stag som røk.</i></p>	<p>Dette er fabrikkering. Se seksjon 4.1. Rapportene hadde sammenfallende konklusjoner.</p> <p>Påstanden avvises. Dette er på ingen måte fabrikkering. Vi påpeker selv sammenfallet i forklaringer hos kommisjonene, men er naturligvis mest interessert i ulikhetene. Den norske kommisjonen legger til grunn at ulykken var et resultat av en dårlig sveis på D6-staget utført ved verftet, altså i konstruksjonsfasen. Den franske er enig i at ulykken ble utløst av en skade på D6-staget, men mener at denne skaden oppsto senere, da plattformen var under transport eller i bruk.</p> <p>Rapportene er altså sammenfallende når det gjelder at ulykken skyldtes brudd i D6-staget, men verken i <i>hva som kan ha forårsaket skaden på staget</i> eller <i>når denne skaden inntraff</i>. Det følger av dette at de heller ikke er sammenfallende når det gjelder hvem som har ansvaret.</p> <p>Klager gjør altså feil i å sette likhetstegn mellom konklusjonene hos den norske og den franske granskningskommisjonen. Det er ikke et syn som gjenspeiler seg hos intervjuobjektene våre eller i andre kilder. For eksempel har vi i boken en uttalelse fra advokat Georg Scheel, som var sakfører for Stavanger Drilling i forbindelse med forlik-saken som norske interesser anla mot det franske verftet og dets leverandører:</p> <p>”Partene gikk til rettssak i Paris basert på den norske konklusjonen om årsaken til forliset. Ekspertpanelet som ble satt ned i Frankrike, brukte nesten fire år. Konklusjonen var at franskmennene ikke hadde feilkonstruert plattformen, eller hadde noen skyld i ulykken. I praksis betydde</p>

BRUDD PÅ FORSKNINGSETISKE NORMER VED UNIVERSITETET I STAVANGER (UiS) I FORBINDELSE MED BOKEN RÅOLJE - ALEXANDER L. KIELLAND ULYKKEN

		<p>det at vi tapte saken.” (Smith-Solbakken (red.) 2016: 253)</p>
side 14	<p><i>Det finnes også en alternativ forklaring som handler om en eksplosjon.</i></p> <p><i>Det er en forklaring som stemples som konspiratorisk og uten rot i virkeligheten av den oppnevnte ekspertisen.</i></p>	<p>Forskerne unnlater å slå fast at de franske ekspertene avviste teorien om en eksplosjon. Se seksjon 4.6.</p> <p>Forskerne har også utelatt Statsadvokatens konklusjon om at teorien om en eksplosjon var grunnløs. Se seksjon 4.6.</p> <p><i>Påstanden tilbakevises som grunnløs og misforstått.</i></p> <p><i>Råolje er en bok basert på et stort kildemateriale som favner langt videre enn rapportene fra den norske granskningskommisjonen og rapporten fra den franske ekspertgruppen. Det er et historisk faktum at en eksplosjon har vært lansert som mulig årsak til ulykken ved en lang rekke anledninger og i ulike fora, inkludert i intervju av ledelsen i rederiet Stavanger Drilling få dager etter katastrofen.</i></p> <p><i>Når vi skriver at denne mulige forklaringen har blitt avvist av den ”oppnevnte ekspertisen”, inkluderer det nettopp slike som de oppnevnte norske og franske ekspertene.</i></p> <p><i>I sitatet gjør vi altså nøyaktig det klager kritiserer oss for ikke å ha gjort.</i></p>
side 14	<p><i>Plattformen ble til slutt slitt fra hverandre under forhalingen og voldsomme belastninger på ankerwirene</i></p> <p><i>Mange stiller seg uforstående til at en dårlig sveis i en hydrofon og et brukket tverrstag skulle kunne rive av leggen og føre til at plattformen veltet og havarerte. Slike oppfatninger er i tråd med konklusjonene i den franske granskningsrapporten.</i></p>	<p>Her må man se disse to utsagn i sammen.</p> <p>Kreftene fra ankere eller fra ankeroperasjon er ikke tilstrekkelig til å forårsake et brudd i D-6 staget (eller andre stag) som kunne ha ført til tap av D-søylen. Se seksjon 4.5.</p> <p>Det er en forfalskning at den franske rapporten var i tråd med dette utsagnet.</p> <p>Det er fabrikkering at forskerne knyttet teorien at ankerkrefter var årsaken til ulykken til en oppfatning at</p>

BRUDD PÅ FORSKNINGSETISKE NORMER VED UNVERSITETET I STAVANGER (UiS) I FORBINDELSE MED BOKEN RÅOLJE - ALEXANDER L. KIELLAND ULYKKEN

		<p>det er i tråd med konklusjonene fra den franske rapporten</p> <p>Påstanden tilbakevises. Klager tar anklagen mot boka ut av tekstens kontekst og gir et konstruert inntrykk av fabrikkering.</p> <p>Klager unnlater å nevne at det første sitatet i teksten peker tilbake på "mange sjøfolk" og andre blant "de som var om bord på "Kielland" eller jobbet på naboplattformer" og vår gjengivelse av at "for dem er forklaringen enkel": Plattformen ble til slutt slitt fra hverandre...</p> <p>Når Dick tar et sitat ut av sin sammenheng og tillegger oss en oppfatning der vi <i>helt eksplisitt</i> har referert andres, er det nærliggende å benytte hans egne betegnelser: fabrikkering og forfalskning.</p> <p>Når det gjelder den franske rapporten, står det på side 330 å lese:</p> <p>"If errors of maneouvers were comitted during the last winching, if the tension of certain anchor lines may have come close to the fractor load, the additional stresses due to anchoring, although weak in absolute value, may have contributed significantly to the growth of the crack and thus brought forward the time of the accident."</p> <p>Her er de franske ekspertene tydelige på at feilhåndtering av ankere og ankervinsjer kan ha påvirket utviklingen av sprekken i stag D6, og dermed tidspunktet for ulykken. Vår gjengivelse er dermed korrekt, og verken fabrikkert eller forfalsket.</p>
side 14	<p><i>Riggen var konstruert for belastninger inn mot konstruksjonen og ikke for belastninger for førte til at den fikk trekk utover.</i></p>	<p>Dette er fabrikkering.</p> <p>Plattformen var utformet slik at den kunne tåler belastningene påført av ankere. Se 4.7.</p>

BRUDD PÅ FORSKNINGSETISKE NORMER VED UNVERSITETET I STAVANGER (UiS) I
FORBINDELSE MED BOKEN RÅOLJE - ALEXANDER L. KIELLAND ULYKKEN

		<p>Det står heller ingen plass i dokumentasjonen, eller i den norske eller den franske rapporten, at plattformen ikke var konstruert for <i>trekk utover</i>.</p> <p>Påstanden tilbakevises. Det er nok en gang en feilaktig konstruksjon om fabrikking fra klager.</p> <p>Klager unnlater nok en gang å nevne at dette sitatet i teksten peker tilbake på "mange sjøfolk" og andre blant "de som var om bord på "Kielland" eller jobbet på naboplattformer". Det han utlegger som vår mening, er enkelt identifiserbart som vår gjengivelse av andres oppfatninger.</p> <p>De sterke påstandene tatt i betraktning, er det oppsiktsvekkende at klager ikke skiller mellom hva forfatterne av en tekst mener, versus at de innledningsvis i en bok refererer til tilfanget av oppfatninger som finnes.</p> <p>Kritikk basert på en slik vranglesning blir selvsagt meningsløs.</p>
--	--	--

side 15

*Plattformen var etter en slik forståelse
feil brukt og feil belastet.*

Dette er forfalskning. Plattformen var verken feil brukt eller feil belastet. Dette er tydelig i dokumentasjonen som forskerne har referert til. Ref. seksjon 4.4 og 4.8.

Påstanden om forfalskning tilbakevises.

Nok en gang overser klager at eksempelet han trekker fram peker tilbake til subjekter i teksten, altså kilder. Det er altså ikke vår oppfatning eller vår konklusjon slik klager hevder.

Vi påstår ikke her at plattformen ble feil brukt og feil belastet, men påpeker at det vil være tilfelle "etter en slik forståelse" som vi på den foregående siden har gjort rede for hos andre. Dette er ikke bare et forbehold, men en klargjøring av at det ikke er våre egne meninger som kommer frem.

Når klager tar denne forståelsen ut av betraktning og gjør det vi har skrevet om til en påstand, blir bare hans egen misforståelse stående igjen.

Når det er sagt, har han ikke nødvendigvis rett selv om vi skulle akseptere hans mistolkning. Ovenfor har vi sitert fra side 330 i den franske rapporten, der ekspertene sier at feilaktig håndtering av ankere og vinsjer kan ha bidratt til ulykken nettopp gjennom feil bruk og belastning. Noen andre sitater viser også til det ekspertene mener kan ha vært uheldige hendelser og forhold i driftsfasen:

- "(...)the support of D-6, and that one only, had sustained an abnormal and exceptional load (...) it could have been exerted by a service ship during a deballasting of the platform which lifts the support tube largely clear of the water" (s. 426)
- "The absence of reaction, on the part of the permanent crew, to the accident..." (s. 428)

BRUDD PÅ FORSKNINGSETISKE NORMER VED UNVERSITETET I STAVANGER (UiS) I FORBINDELSE MED BOKEN RÅOLJE - ALEXANDER L. KIELLAND ULYKKEN

		<ul style="list-style-type: none"> • “The maintenance of the safety equipment was deficient: it was observed that certain watertight doors were not only open, but could not be closed... (s. 429) • “The permanent crew were inadequate in number for the ensuring of coordination of the rescue operations and the steering of the lifeboats” (s. 429) • “It was converted to flotel on the initiative of its owner or of its charterer without any intervention of the builder (...) Neither this transformation, nor its subsequent operation, including the inspections, gave rise to diriment observations on the part of Norwegian supervising authorities (...) whose rigor proved to be questionable” (s. 430) <p>Påstanden om forfalskning fra vår side faller dermed til jorden.</p> <p>Snarere virker det som om klagers lesning av den franske rapporten har vært like mangelfull og ubalansert som hans lesning av boken <i>Råolje</i>.</p>
<p>side 15</p>	<p><i>Oppankringen skjedde ut fra et skjønn som ble utøvd på feltet.</i></p>	<p>Dette er fabrikkering.</p> <p>Forankringen ble forhåndsgodkjent av Sjøfartsdirektoratet og av DnV.</p> <p>Påstanden om fabrikkering tilbakevises.</p> <p>Formuleringen vår er dokumentert. Minner også om påfølgende setning i boken:</p> <p>”Tilsynsorganer, slik som Sjøfartsdirektoratet og Veritas, var kjent med praksisen.”</p> <p>Det er interessant å lese hva den franske rapporten har å si om dette:</p> <p>”we have seen (3.5.3.2.2 above) that PHILLIPS thought they had correctly</p>

BRUDD PÅ FORSKNINGSETISKE NORMER VED UNIVERSITETET I STAVANGER (UiS) I FORBINDELSE MED BOKEN RÅOLJE - ALEXANDER L. KIELLAND ULYKKEN

		<p>orientated the ALK facing the prevailing winds assumed to be from SW. In this case, the anchoring of leg C should have been reinforced; but it was precisely this leg which was totally without anchorage. Hence one could not claim that the ALK was anchored in accordance with the indications of its guide of conduct. (s. 324).</p> <p>Her skriver altså de franske ekspertene at den oppankringen som <i>operatør Phillips hadde valgt ute på feltet</i> var i direkte strid med brukermanualen, noe de på side 325 forsterker til at:</p> <p>"It is therefore certain that the anchoring of the ALK was not in accordance, either in spirit or letter, with the guide of conduct."</p> <p>Det er altså ikke fabrikkering når vi skriver at oppankring ble gjort etter skjønn ute på feltet.</p> <p>Videre er det imidlertid ikke en "formildende omstendighet", slik klager synes å hevde, at norske myndigheter og klasseselskap ga sin godkjenning til en oppankring som var i klar strid med brukermanualen.</p> <p>Snarere er det et eksempel på berettigelsen av den systemkritikken som fremkommer mye klarere i den franske rapporten enn i den norske.</p>
side 15	<p><i>Det er likevel verd å merke seg at det hadde vært diskutert at den franske kommisjonen vektla det (oppankring og forhaling) som viktige faktorer.</i></p>	<p>Dette er forfalskning. I den franske rapporten står det klart at ankring og forhaling ikke var en årsak til ulykken. Se seksjon 4.5.</p> <p>Anklagen om forfalsking tilbakevises.</p> <p>Å gjenta en feilaktig påstand gjør den ikke mer korrekt. Som nevnt ovenfor står det på side 330 i den franske rapporten å lese:</p> <p>"If errors of manoeuvres were committed during the last winching, if the tension of certain anchor lines</p>

BRUDD PÅ FORSKNINGSETISKE NORMER VED UNIVERSITETET I STAVANGER (UiS) I FORBINDELSE MED BOKEN RÅOLJE - ALEXANDER L. KIELLAND ULYKKEN

		<p>may have come close to the fractor load, the additional stresses due to anchoring, although weak in absolute value, may have contributed significantly to the growth of the crack and thus brought forward the time of the accident.”</p> <p>Et enkelt tankeeksperiment belyser betydningen av dette. ALK var inne i sine siste dager som boligplattform og på vei over til britisk sektor for boring. Dersom ulykken hadde inntruffet bare dager senere, ville det med sikkerhet ha vært langt færre personer om bord. Et annet moment er at hver dag plattformen <i>ikke</i> havarerte, brakte den nærmere den inspeksjonen i tørrdokk som ALK allerede skulle ha hatt, men som Stavanger Drilling hadde fått innvilget utsettelse på.</p> <p>Det må være åpenbart at faktorer som på signifikant vis kan ha påvirket hvor raskt sprekken i D6-staget utviklet seg, og som dermed vil ha påvirket når ulykken inntraff, fortjener betegnelsen <i>viktige</i>. Det er ingen forfalsking, men en korrekt beskrivelse.</p>
side 16	'Kielland' var i teorien konstruert slik at den skulle flyte med fire bein.	<p>Dette er fabrikkering. Se seksjon 4.7.</p> <p>Påstanden avvises.</p> <p>Det er ingen fabrikkering, men et utsagn som i bokteksten refererer seg til "mange av de vi har snakket med" som hadde denne oppfatningen, slik at "man mente at den ikke kunne synke eller velte". Igjen har altså klager revet et sitat løs fra sammenhengen og presentert andres oppfatning som vår.</p>
side 16	<i>I likhet med Titanic hadde Kielland også et unikt nytt design som gjorde at man mente at den ikke kunne synke eller velte.</i>	<p>Dette er fabrikkering. Design kriterier, inkludert ulykkes lastene plattformen var designet for er beskrevet i seksjon 4.7. At plattformen ikke kunne velte eller synke er ikke omtalt i teknisk informasjon om plattformen.</p>

		<p>Kielland var ikke et unikt nytt design i den settingen som beskrives. Plattformen var designet og godkjent etter internasjonale og norske myndighetskrav og anerkjente klassekrav. En annen pentagon riggtype (hollandsk design) var norskeide West Venture.</p> <p>Påstanden om fabrikkering tilbakevises.</p> <p>Nok en gang forveksler klager oppfatninger om er gjengitt i boka, med referanse til vår intervju base med mer enn 300 kilder, som forfatterens påstand.</p> <p>Hele vårt prosjekt hviler på å gjengi andre kilder. På solid bakgrunn i våre kilders tvil, reiser vi spørsmål:</p> <p>Hvor utbredt var så denne oppfatningen? Den ble i det minste delt av ALKs plattformsjef Kjetil Hauge som mente at plattformen skulle kunne holde seg i stabil stilling selv på fire bein. (Kongsnes & Smith-Solbakken 2016: 251).</p> <p>Det faller på sin egen urimelighet når vi beskyldes for å fabrikere en oppfatning som plattformsjefen selv ga uttrykk for.</p> <p>Nå har vi historiens fasit, i og med at D-leggen faktisk brakk av og ALK gikk rundt. Det er likevel verdt å notere at den franske ekspertkommissjonen setter spørsmålstegn ved om dette ville ha blitt resultatet dersom mannskapet hadde sørget for å stenge alle åpninger der sjøvann kunne strømme inn:</p> <p>"The platform, thrown off balance by the loss of leg D, leaned rapidly to reach a stable position of balance with a list of the order of 30o; at that point, the intakes of water through the superstructure are still small (...)" (s. 427, vår utheving).</p>
--	--	---

BRUDD PÅ FORSKNINGSETISKE NORMER VED UNVERSITETET I STAVANGER (UiS) I FORBINDELSE MED BOKEN RÅOLJE - ALEXANDER L. KIELLAND ULYKKEN

		<p>Og videre:</p> <p>"Among the openings in question, some should have been closed to the sea at all times. The others, which permitted the fatal intakes of water, should have been closed, either during bad weather, or in case of storm or risk of damage. (s. 428)</p> <p>Igjen fremkommer altså den franske rapportens tydelige kritikk av hvordan plattformen ble brukt, herunder også når det gjaldt stabilitet.</p>
<p>side 17</p>	<p><i>Dette materialet har gitt oss ny innsikt og gjort det mulig å trekke andre konklusjoner enn det som er gjort tidligere.</i></p>	<p>Dette er sentralt i varselet om brudd på anerkjente forskningsetiske normer i gjennomføringen av forskningen. Innsikten er grunnlagt på fabrikkering og forfalskning og faktafeil.</p> <p>Forskerne har ikke kompetanse til å trekke disse konklusjonene og har heller ikke lagt fram tekniske analyser som underbygger konklusjonene.</p> <p>Påstanden er grunnløs og tilbakevises. Klager fremmer en uriktig påstand om at forfatterne trekker konklusjoner på grunnlag av sviktende faglig kompetanse.</p> <p>Påstanden er en fabrikasjon fra klager.</p> <p>Vi, forfattere, trekker ikke noen konklusjon om tekniske analyser, slik klager hevder. Snarere tvert imot: Side 17 i boka, som klager refererer til, gjør rede for metodearbeidet og kildegrunnet i Råolje. Dette kilde- og dokumentasjonsarbeidet, som gjøres rede for, åpner for <i>muligheten</i> til å trekke andre konklusjoner enn de som er trukket tidligere, skriver vi.</p> <p>Vi framviser kildematerialets potensiale for å trekke konklusjoner. Det er ikke det samme som å trekke konklusjoner.</p> <p>Det er en sentral del av historieforskningen å vise til andre</p>

BRUDD PÅ FORSKNINGSETISKE NORMER VED UNIVERSITETET I STAVANGER (UiS) I FORBINDELSE MED BOKEN RÅOLJE - ALEXANDER L. KIELLAND ULYKKEN

		<p>fagmiljøers analyser. Det er slik forskere skal og bør jobbe.</p> <p>Klager påstand er konstruert og urimelig.</p>
side 17	<p><i>Det er derfor viktig for oss å understreke at de enkeltbeskrivelsene vi gjengir, der noen peker på at 'Kielland' ble feiloperert, også vil underbygges av andre type kilder og resonnementer gjort av oss forfattere.</i></p>	<p>Dette er også et viktig punkt for innvendingene. Dette viser at forskerne ikke har basert sine konklusjoner og påstander utelukkende på enkelte utsagn fra personer de har intervjuet.</p> <p>Andre type kilde og resonnementer som er beskrevet i boken er grunnlagt på fabrikkering, forfalskning og faktafeil.</p> <p>Forskerne har i dette utsagn ikke utdypet hva de konkret mener med feiloperasjon. I denne rapporten er følgende 'feiloperasjonene' omtalt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anker og anker operasjon - Bruk av plattform som boligplattform - Stabiliteten og ballastering - Drift og vedlikehold <p>Påstanden avvises.</p> <p>Grunnlaget for denne kritikken er mildt sagt uklart og grunnløst.</p> <p>Selvsagt har vi som forskere ikke utelukkende basert oss på enkelte utsagn fra personer vi har intervjuet. Det er nettopp det vi skriver i sitatet. De øvrige kildene finner man i kildelisten og noteapparatet, og resonnementene i den løpende teksten – alt i henhold til god og etablert forskningsskikk på historiefeltet.</p>
side 18	<p><i>I historien på 'Alexander L. Kielland' ulykken har vi tre konkurrerende fortolkninger av hva som gjorde at riggen til slutt veltet og drepte 123 menn; to offisielle, en norsk og en fransk, og den tredje en alternativ forklaring som ofte er kalt konspiratorisk og spekulativ.</i></p>	<p>Dette er fabrikkering. Den norske og den franske forklaringen er sammenfallende. Se seksjon 4.1.</p> <p>Det er andre teorier som har blitt vurdert og tilbakevist.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eksplosjonsteori, se seksjon 4.6.

BRUDD PÅ FORSKNINGSETISKE NORMER VED UNIVERSITETET I STAVANGER (UiS) I
FORBINDELSE MED BOKEN RÅOLJE - ALEXANDER L. KIELLAND ULYKKEN

		<ul style="list-style-type: none">- Teorien at anker og ankeroperasjon var årsaken til brudd i D-6 staget, se seksjon 4.5.- Teorien om at noen kjente til sprekken i D-6 staget og at dette ble varslet til rederiet og operatøren, se seksjon 5. <p>Andre teorier som også har blitt uttalt er sabotasje (eksplosjon med sprengstoff) og senking av Alexander Kielland på grunn av narko-trafikkering.</p> <p>Påstanden tilbakevises.</p> <p>Det er noe uklart om klager hevder at vi, etter hans oppfatning, ikke kategoriserer de ulike årsaksforklaringene riktig eller om klagen går på at vi skiller den norske og franske som to ulike forklaringer, noe han er uenig i. Begge anklagene tilbakevises.</p> <p>Som vist ovenfor er den norske og den franske rapporten markant avvikende på helt vesentlige punkter.</p> <p>Eksempler er når skaden på D6-staget inntraff og hva som forårsaket den. Videre har vi vist at den franske rapporten gjennomgående er systemkritisk, der den trekker inn forhold hos operatør, rederi, myndigheter og classeselskap i større grad enn den norske, som legger mer vekt på det franske verftets rolle. Dette gjenspeilte seg også i partenes syn, der verftet og dets partnere mente seg "frikjent" gjennom den franske rapporten.</p> <p>Vi siterer også, som tidligere vist, advokaten for de norske interessene, Georg Scheel. Han konstaterer ulikhetene i norsk og fransk syn, og han konstaterer at norsk syn tapte mot det franske i fransk rett.</p> <p>Dette blir grundig gjort rede for, blant annet på 231 til 244 i Råolje.</p>
--	--	--

BRUDD PÅ FORSKNINGSETISKE NORMER VED UNVERSITETET I STAVANGER (UiS) I FORBINDELSE MED BOKEN RÅOLJE - ALEXANDER L. KIELLAND ULYKKEN

		<p>Det gir seg selv, og det er påpekt i våre tekster, at de to rapportene også sammenfaller på noen punkter.</p> <p>Øvrige årsaksteorier, som eksplosjon, anker og brukerfeil, sprekker og bruksform gjøres også grundig rede for på sidene 244 til 272.</p> <p>Påstandene fra klager om fabrikkering er grunnløse, og grenser til konspiratoriske anklager.</p> <p>Klager har åpenbart også oversett en viktig historiefaglig konklusjon som belyses i boken:: "Kampene om fortellingene fører til at de enkelte fortellingene rendyrkes i sine miljøer" (Kongsnes & Smith-Solbakken 2016: 17).</p> <p>Klager lanserer i sitt angrep en ny fortelling, nemlig at den norske og franske rapporten egentlig forteller akkurat det samme. Hans anklage gjør imidlertid ikke hans historiefortelling sann.</p>
Side 19	<p><i>Debatten om ulike forklaringer har vært til stede. En debatt gikk i retten i Paris, men ble ignorert og forbigått i taushet Norge.</i></p>	<p>Dette er forfalskning. Rapporten fra de franske ekspertene ble omtalt i media. Ref. og i Kielland Bulletin nr. 4 August 1985</p> <p>Den franske rapporten ble omtalt i media, f.eks. Klassekampen 20. juli 1985, Rogaland Avis og i Adresseavisen 17. april 1986.</p> <p>Rapporten ble også henvist til i en omfattende dom i Stavanger Byrett 23. desember 1987. Se seksjon 4.1.</p> <p>Påstanden avvises.</p> <p>Dette er ikke forfalskning, men vår berettigede oppfatning. Det er både forstemmende og betegnende for presisjonsnivået i klagers rapport at han ikke ser forskjellen.</p> <p>Byrettsdommer leses ikke av det alminnelige publikum, og noen meget</p>

BRUDD PÅ FORSKNINGSETISKE NORMER VED UNIVERSITETET I STAVANGER (UiS) I FORBINDELSE MED BOKEN RÅOLJE - ALEXANDER L. KIELLAND ULYKKEN

		<p>få og spredte omtaler i relativt perifere aviser er mer illustrerende for vårt poeng enn det motsatte. Dessuten er det <i>debatt</i> vi etterlyser i sitatet, ikke omtale.</p> <p>Man burde forvente at en ekspertrapport som omhandlet Norges største arbeidsulykke gjennom tidene ble omtalt <i>og debattert</i> i landsdekkende aviser, i radio og på TV i et langt større omfang enn det lille som ble.</p>
side 19	<p><i>Den franske ulykkeskommisjonen peker på bruken, på forhalingene, forankringen og at boreplattformen ble bygd opp med boligmoduler. Det siste betyr, etter den franske kommisjonens konklusjoner, at den var blitt feil belastet med en vekt den ikke var beregnet for, derfor fikk den dårlig stabilitet.</i></p>	<p>Dette er forfalskning. De franske ekspertene konkluderte ikke at plattformen var feil belastet med en vekt den ikke var beregnet for. Se seksjon 4.4.</p> <p>Påstanden avvises.</p> <p>Vi har ovenfor allerede dokumentert at den franske kommisjonen "peker på bruken, forhalingene, forankringen og at boreplattformen ble bygd opp med boligmoduler" – det siste uten at verftet ble tatt med på råd og under ombyggingen, noe ekspertene gir norske myndigheter kritikk for. Videre har vi vist at de franske ekspertene mener plattformens stabilitet ble forverret av at åpninger mot sjøen ikke var stengt, slik brukermanualen foreskrev.</p> <p>Vi sier ikke, og franske eksperter mener ikke, at overbelastning fra boligmodulene er hele ulykkesforklaringen. Vi simpelthen belyser at franskmennene trekker dette fram flere årsakssammenhenger, og denne er en av dem. Franske eksperter trekker også fram andre årsakssammenhenger - for å imøtegå den norske kommisjonen. Dette er redegjort i kapittelet om årsaksforklaringene fra side 222 i Råolje</p>
side 20	<p><i>Som oljeboringsfartøy kunne den (Alexander Kielland) miste et bein og likevel stabiliseres. Som feiloppankret</i></p>	<p>Dette er fabrikkering. Når det gjelder strukturintegriteten og eksempelvis ballastoperasjoner og grunnleggende stabilitetsforhold, var det ingen</p>

BRUDD PÅ FORSKNINGSETISKE NORMER VED UNVERSITETET I STAVANGER (UiS) I FORBINDELSE MED BOKEN RÅOLJE - ALEXANDER L. KIELLAND ULYKKEN

	<p><i>boligfartøy med dårlig stabilitet gikk det helt galt.</i></p>	<p>forskjell mellom plattformen som boligplattform og som boreplattform. Se seksjon 4.4.</p> <p>Klagers påstand avvises. Dette er ikke fabrikkering.</p> <p>Den franske rapporten fremhever viktigheten av bruksendringen fra boreplattform til boligplattform. Som nevnt ovenfor, kritiseres at dette ble gjort uten å involvere verft og konstruktør.</p> <p>Vi siterer fra rapporten:</p> <p>"At the time the list started, several people were injured by the brutal displacement of heavy objects, none of which were stowed: furniture in the cabins, drilling equipment temporarily stored</p> <p>The access routes to the lifeboats were ill suited to such a large number of people and some of them were partially obstructed.</p> <p>The vast majority of the staff, "customers of the hotel", did not regard themselves as concerned with safety problems and displayed in particular a certain lack of assiduity to the evacuation drills, often limited to a mere roll call, which was not followed by sanction for those who were absent.</p> <p>The permanent crew were inadequate in number for the ensuring of the coordination of the rescue operations and the steering of the lifeboats." (s. 429)</p> <p>Ekspertgruppens kritikk mot operatøren Phillips for oppankringen og mot rederiet for brudd på driftsmanualen både når det gjaldt oppankring og stengning av åpninger mot sjøen, er allerede dokumentert ovenfor. Det samme gjelder oppfatningen både hos plattformsjefen og hos de franske</p>
--	---	---

BRUDD PÅ FORSKNINGSETISKE NORMER VED UNIVERSITETET I STAVANGER (UiS) I FORBINDELSE MED BOKEN RÅOLJE - ALEXANDER L. KIELLAND ULYKKEN

		<p>ekspertene om at plattformen <i>kunne</i> stabiliseres selv etter tapet av ett ben.</p> <p>Det er ikke vår påstand at den franske ekspertgruppen mente ALK gikk rundt <i>fordi</i> den var blitt ombygget til boligplattform. Men det kommer altså klart fram i rapporten deres at bruksendringen hadde stor betydning for katastrofens omfang.</p>
side 224	<i>Deres (de franske ekspertene) konklusjoner støtter ikke den norske konklusjonen.</i>	<p>Dette er forfalskning. Den norske og den franske rapporten hadde sammenfallende konklusjoner bortsett på ett punkt. Se seksjon 4.1.</p> <p>Klagers påstand avvises.</p> <p>Påstanden om sammenfallende konklusjoner er allerede tilbakevist i punktene ovenfor.</p>
side 224	<i>Vi skal se at norsk og fransk ekspertise trakk ulike slutninger.</i>	<p>Dette er forfalskning. Den norske og den franske rapporten hadde sammenfallende konklusjoner bortsett på ett punkt. Se seksjon 4.1.</p> <p>Påstanden om forfalsking avvises.</p> <p>Nok en gang en gjentakelse som er tilbakevist under flere punkter i dette dokument. Påstanden om sammenfallende konklusjoner er allerede tilbakevist ovenfor.</p>
Side 226	<i>Vi skal presentere konklusjonene i den franske ekspertkommisjonenes rapport, og vi skal drøfte hvorfor den franske versjonen fikk så liten plass i norsk offentlighet.</i>	<p>Konklusjonene i den franske rapporten er presentert i følgende seksjoner.</p> <p>1.1.3 Overall evaluation of the report of the Norwegian Commission</p> <p>3.4.2.3 Conclusion of part 3.4.2</p> <p>3.4.3.4.9 Conclusions concerning the operators' obligations as regards inspections</p> <p>3.4.3.6.9 Conclusion of the experts concerning part 3.4.3.</p> <p>3.4.5. Conclusion of part 3.4</p> <p>3.5.2.4. Conclusion Concerning the utilisation of the ALEXANDER L. KIELLAND as a flotel</p> <p>3.5.4. Conclusion of part 3.5.3</p> <p>3.6.2.5. Conclusion of part 3.6.2</p> <p>3.6.5. Conclusion on the causes of the capsizing</p> <p>3.7.3.4 Conclusion. Answer to the question asked in the assignment</p>

BRUDD PÅ FORSKNINGSETISKE NORMER VED UNIVERSITETET I STAVANGER (UiS) I FORBINDELSE MED BOKEN RÅOLJE - ALEXANDER L. KIELLAND ULYKKEN

		<p>4.2.1.6 Conclusion (Concerning the use of ALK as a flotel) Chapter 5. Summary and Conclusions</p> <p>Forskerne har ikke presentert konklusjonene fra den franske rapporten. Forskerne har delvis forfalsket og delvis fabrikkert noen av konklusjonene (f.eks. feil bruk av plattformen) og har i tillegg utelatt noen av konklusjonene (f.eks. konklusjonen om at ankerkrefter var ubetydelige i forhold til styrken av strukturen og var derfor ikke en årsak til ulykken.</p> <p>Påstanden tilbakevises.</p> <p><i>I Råolje presenterer og drøfter vi konklusjonene i den franske rapporten over fem sider (238-242), samt i en rekke andre sammenhenger. Det er naturlig at vi velger å gjøre det i prosaform, heller enn å følge rapportens seksjonering, nettopp fordi vår hensikt er å drøfte. Vår bok er ikke en teknisk rapport. Den er forskning som skal belyse, drøfte og reise spørsmål.</i></p>
side 236	<p><i>Særlig er det franske verftet kritisk til konklusjonen. Verken ankerhåndtering, feiloperering av riggen eller feilbelastningen av boligkomplekset ble tilstrekkelig undersøkt, ifølge høringsuttalelsen. Eksplosjonsteorien er heller ikke undersøkt av kommisjonen. Fire års senere skal de samme innvendingene også bli påpekt av den franske undersøkelseskommisjonen, som la fram sin rapport i 1985.</i></p>	<p>Dette er forfalskning. Den franske rapporten (den franske undersøkelseskommisjonen) er tydelig på at verken ankerhåndtering, feil operering, stabilitet eller feilbelastning var årsakene til ulykken. Se seksjon 4.5 og 4.8.</p> <p>Den franske rapporten er også tydelig på at en eksplosjon ikke var årsaken til ulykken i motsetningen til innspillet fra verftet. Se seksjon 4.6.</p> <p>Påstanden avvises.</p> <p><i>Nok en gang framsetter klager udokumenterte påstander som vi allerede har tilbakevist i flere punkter overfor.</i></p>
side 240	<p><i>Det var ikke sveisefeilen som forårsaket bruddet i plattformfoten. Det var belastningen som nordmennene utsatte den for, som forårsaket ulykken. (Dette</i></p>	<p>Dette er fabrikkering. Kreftene som mannskapet kunne påføre plattformen, det vil si kreftene fra ankervinsjene, var ikke store nok for å</p>

BRUDD PÅ FORSKNINGSETISKE NORMER VED UNVERSITETET I STAVANGER (UiS) I FORBINDELSE MED BOKEN RÅOLJE - ALEXANDER L. KIELLAND ULYKKEN

	<p>utsagnet er knyttet til forskernes inntrykk av konklusjonen fra den franske rapporten.)</p>	<p>forårsake bruddet i plattformfoten. De franske ekspertene avviste at ankerkreftene var årsaken til ulykken. Se seksjon 4.5.</p> <p>Påstanden avvises.</p> <p>Nok en gang framsetter klager udokumenterte påstander som vi allerede har tilbakevist i flere punkter overfor.</p>
side 241	<p><i>Franskmennene la større vekt på disse hendelser. (to kollisjonsskade en på stag C-2 og en på D-søylen)</i></p>	<p>Dette er fabrikkering. De franske ekspertene la ikke vekt på disse hendelsene. De franske ekspertene påsto at det hadde vært en kollisjonsskade på stag D-6 som hadde skadet hydrofonen. Noe de ikke kunne bevise. Det ble ikke funnet eksterne fysiske skader på D-6 staget. Se seksjon 4.1.</p> <p>Påstanden avvises.</p> <p>Nok en gang framsetter klager udokumenterte påstander som vi allerede har tilbakevist i flere punkter overfor.</p>
side 262	<p><i>Den franske ekspertkommisjonen slår fast at riggen ikke ble brukt i henhold til designet, og at Stavanger Drilling og Phillips unnlot å opplyse om dette til verftet.</i></p>	<p>Dette er forfalskning. De franske ekspertene bekreftet at plattformen etter installasjonen av boligmoduler var innenfor designkriteriene. Se seksjon 4.7.</p> <p>Det var ingen opplysningsplikt til verftet. Norske myndigheter og DnV hadde godkjent bruken av ALK som flotell og riggen hadde alle nødvendige sertifikater.</p> <p>Påstanden avvises. Det er ingen forfalskning. Vi siterer her fra den franske rapportens konklusjon:</p> <p>”The drilling platform ALK was designed and built according to the applicable rules (...) It was converted to flotel on the initiative of its charterer without any intervention of the builder, which led to a considerable increase in the number of people on board (...) Neither this</p>

BRUDD PÅ FORSKNINGSETISKE NORMER VED UNIVERSITETET I STAVANGER (UiS) I FORBINDELSE MED BOKEN RÅOLJE - ALEXANDER L. KIELLAND ULYKKEN

		<p>transformation, not its subsequent operation, including the inspections, gave rise to diriment observations on the part of the Norwegian supervising authorities (see 3.4.2) whose rigor proved to be questionable. (...) After the conversion to flotel, the operator and the supervising authorities did not deem it useful to modify the guide of conduct, nor to add to it the detailed instructions relative to the survival of a much higher number of people on board the platform, in case of serious damage." (s. 430)</p> <p>Kritikken mot operatør og norske myndigheter for verken å informere konstruktøren om ombyggingen eller å tilpasse brukerhåndboken til den nye bruken, er klar. Vi har ikke hevdet at det var noen plikt til å gjøre dette. Så er det et faktum at norske myndigheter og klaseselskap valgte å godkjenne bruksendringene på tross av at konstruktøren ikke var orientert og brukerhåndboken ikke oppdatert. Spørsmålet er om ikke det heller bør oppfattes som at de franske ekspertene er på rett spor i sin systemkritikk, enn som et tegn på at den beste fremgangsmåten ble valgt.</p>
<p>side 264</p>	<p><i>Ekstra belastning på skroget gjennom flytting av plattformen på feltet, gal bruk av ankerlinjer og usikkerhet rundt boligmodulenes belastning på konstruksjon ble altså ikke undersøkt av den norske granskningskommisjonen. Hva disse forholdene kan ha betydd for en begynnende sprekk i en sveisfeil, får vi derfor ikke svar på.</i></p>	<p>Dette er fabrikkering. Alle disse punktene er detaljert dekket i både den norske og den franske rapporten. Se seksjon 4 i denne rapporten.</p> <p>Forskerne har sannsynligvis ikke lest hele, eller ikke forstått innholdet i den norske rapporten, og i tillegg utelatt at disse punktene også er beskrevet i den franske rapporten.</p> <p>Forskerne har ikke den nødvendige faglige utdanning eller arbeidserfaring på det maritime området for å foreta en slik vurdering.</p> <p>Påstanden avvises.</p> <p>Nok en gang framsetter klager udokumenterte påstander som vi allerede har tilbakevist i flere punkter</p>

BRUDD PÅ FORSKNINGSETISKE NORMER VED UNIVERSITETET I STAVANGER (UiS) I FORBINDELSE MED BOKEN RÅOLJE - ALEXANDER L. KIELLAND ULYKKEN

		<p>ovenfor. Vi gjentar likevel noe fra hovedpunktene i den franske konklusjonen som en påminnelse:</p> <p>”The drilling platform ALK was designed and built according to the applicable rules (...) It was converted to flotel on the initiative of its charterer without any intervention of the builder, which led to a considerable increase in the number of people on board (...) Neither this transformation, not its subsequent operation, including the inspections, gave rise to diriment observations on the part of the Norwegian supervising authorities (see 3.4.2) whose rigor proved to be questionable. (...) After the conversion to flotel, the operator and the supervising authorities did not deem it useful to modify the guide of conduct, nor to add to it the detailed instructions relative to the survival of a much higher number of people on board the platform, in case of serious damage.” (s. 430)</p> <p>Kritikken mot operatør og norske myndigheter for verken å informere konstruktøren om ombyggingen eller å tilpasse brukerhåndboken til den nye bruken, er klar. Vi har ikke hevdet at det var noen plikt til å gjøre dette. Så er det et faktum at norske myndigheter og classeselskap valgte å godkjenne bruksendringene på tross av at konstruktøren ikke var orientert og brukerhåndboken ikke oppdatert. Spørsmålet er om ikke det heller bør oppfattes som at de franske ekspertene er på rett spor i sin systemkritikk, enn som et tegn på at den beste fremgangsmåten ble valg.</p> <p>Som forskere trekker vi fram andres utsagn og analyser og siterer fra dokumenter. Det er ikke våre konklusjoner.</p>
sider 265 - 270	<i>EKSPLOSJONSTEORIEN OG SABOTASJE TEORIEN</i>	Her har forskerne utelatt viktig kontradiktorisk informasjon. Blant annet har de ikke nevnt at

BRUDD PÅ FORSKNINGSETISKE NORMER VED UNVERSITETET I STAVANGER (UiS) I FORBINDELSE MED BOKEN RÅOLJE - ALEXANDER L. KIELLAND ULYKKEN

		<p>eksplosjonsteorien ble fulgt opp av påtalemyndigheten og ble funnet grunnløs. Se seksjon 4.6 i denne rapporten.</p> <p>Dokumentasjonen om dette ligger i arkivene og var lett tilgjengelig for forskerne.</p> <p>Anklagen fra klager avvises.</p> <p>Vi gir aldri uttrykk for noe annet enn at eksplosjonsteorien ble tilbakevist.</p> <p>Som klager skriver, ble teorien tilbakevist av påtalemyndighetene, men den hadde, og har, fremdeles sin tilhengere.</p> <p>Og fra et historiefaglig perspektiv, ville det vært å underslå fakta dersom det ikke ble nevnt at en slik teori finnes.</p> <p>Aktører som kjenner ulykken fra dette perspektivet, som Knut Børseth, Przemyslaw Zagierski, Jon Gjønnes, og for den saks skyld Ole Østlund, er viktige som historiske vitner. De har konkrete roller i Kielland-ulykken og de har en formell bakgrunn og profesjon som gjør deres stemme relevant.</p> <p>Deres beskrivelser er derfor viktige i seg selv, uten at vi vurderer den tekniske kvaliteten i deres argumenter.</p> <p>Vårt anliggende er - igjen - å peke på at folk som mener at de har relevant informasjon, ikke er blitt tilstrekkelig hørt. Vi tar, som understreket før, selvsagt ikke stilling til innholdet i eksplosjonsteorien.</p>
Side 272	<i>Ventiler og dører som ikke skulle være åpne, var sveiset fast i åpen stilling.</i>	<p>Dette er fabrikkering.</p> <p>I Politiets detaljerte åstedrapport står det ingenting om at dører var sveiset fast i åpen stilling. I rapporten er det belyst at noen dører måtte brennes opp for å åpne dem på grunn av forskyvningen fra kreftene</p>

BRUDD PÅ FORSKNINGSETISKE NORMER VED UNVERSITETET I STAVANGER (UiS) I FORBINDELSE MED BOKEN RÅOLJE - ALEXANDER L. KIELLAND ULYKKEN

		<p>plattformen ble utsatt for når plattformen veltet og/eller med snuing. Ref. seksjon 2.2.3 i åstedrapport.</p> <p>Påstanden fra klager avvises. Dette er ikke fabrikkasjon.</p> <p>Det er godt dokumenter fra vitner og dokumenter at dører og ventiler som skulle være lukket, var åpne. Vi viser både til teksten boka og til Minnebanken i Oljemuseets arkiv.</p> <p>Disse åpne dørene og ventilene blir imidlertid aldri presentert som en ulykkesårsak i vårt arbeid, slik klager insinuerer. Vi dokumentere rekken av uregelmessigheter om bord på plattformen, dokumentasjon som bygger opp under systemkritikken som vi er vårt anliggende.</p>
<p>side 277</p>	<p><i>Fra denne gjennomgangen vet vi at sannheten om 'Alexander L. Kielland'-ulykken var en kombinasjon av de to granskningene. Den norske offisielle forklaringen gir ikke en fullstendig og balansert framstilling av årsaken til at 123 mennesker omkom. De norske aktørene hadde større ansvar for ulykken enn det som ble vektlagt i granskningskommisjonen ledet av Thor Næsheim. Den norske konklusjonen er ikke tilstrekkelig som årsaksforklaring.</i></p>	<p>Dette er fabrikkering. Her oppsummerer forskerne sine vurderinger på den norske rapporten. Disse vurderinger er foretatt uten noen tekniske analyser som underbygger standpunktet. Forskerne har ikke kompetanse til å ta et slikt standpunkt. Forskerne har ikke lagt ved troverdig dokumentasjon som underbygger standpunktet.</p> <p>Påstanden tilbakevises.</p> <p>Her er det ingen fabrikkering, men derimot forskernes åpenbare rett til å gjøre sine egne vurderinger ut fra et materiale som inkluderer, men også strekker seg langt videre enn rapportene fra de norske og de franske ekspertene.</p> <p>Som forskere trekker vi fram andres utsagn og analyser og siterer fra dokumenter. Det er ikke våre konklusjoner.</p> <p>Så har leserne like stor rett til å gjøre sine egne vurderinger av forskernes presentasjon.</p>

BRUDD PÅ FORSKNINGSETISKE NORMER VED UNVERSITETET I STAVANGER (UiS) I FORBINDELSE MED BOKEN RÅOLJE - ALEXANDER L. KIELLAND ULYKKEN

<p>sider 277/278</p>	<p><i>Tatt i betraktning at politiet i Norge ikke tok ut noen siktelser, og basert på kunnskap om innholdet i det hemmelige forliket i Paris, er det grunn til å konkludere med at den norske kommisjonens konklusjon ikke sier hele sannheten.</i></p>	<p>Dette er forfalskning. Politiet tok ut flere forelegg og bøtela flere selskaper etter ulykken, etter en omfattende rettsprosess i Norge.</p> <p>Påstanden avvises og tilbakevises.</p> <p>Både politietterforsker Torbjørn Knutsen og politinspektør Gunvor Molaug bekrefter i vårt arbeid at politiet ikke tok ut tiltale mot noen jfr ulykkesårsaken og ansvar. Dette er grundig dokumentert i Minnebanken. Det var ingen omfattende rettsprosess i Norge, slik klager skriver. Det er ren historieforfalskning å hevde dette og bruke denne usannheten til å så tvil om vårt arbeid. Rettsprosessene, som klager viser til, var privatrettslige begrensningssøksmål som ikke gjorde noen juridisk vurdering av aktørers eventuelle ansvar for ulykken.</p> <p>Forholdene ble naturligvis vurdert av påtalemyndigheter og i retten, det som kom av forelegg og reaksjoner var dessuten i forhold til ulykkens omfang bagatellmessig.</p> <p>Vårt anliggende er å peke på faktum at politiet ikke tok ut tiltale, og at søksmålet i Frankrike endte med et hemmelig forlik. Derfra resonnerer vi at noe mangler i en komplett konklusjon. Derav inneholder ikke den norske kommisjonen "hele sannheten".</p>
<p>side 299</p>	<p><i>Det hadde vært svikt i mange ledd, og det var vanskelig, for ikke å si umulig å plassere ansvar på en måte som brakte saken til ende.</i></p>	<p>Dette er fabrikkering. En detaljert vurdering av ansvar ble foretatt i forbindelse med en stevning i Stavanger Byrett i 1986. Dommen dekket uaktsomhetsansvar og objektivt ansvar.</p> <p>Forskerne hevder at de gjennomgått store mengder dokumenter blant annet "Vi har også gjennomgått rettsdokumenter og korrespondanse i forbindelse med erstatningsoppgjøret". Side 11. Det har de tydeligvis ikke gjort, eller ikke</p>

BRUDD PÅ FORSKNINGSETISKE NORMER VED UNVERSITETET I STAVANGER (UiS) I FORBINDELSE MED BOKEN RÅOLJE - ALEXANDER L. KIELLAND ULYKKEN

		<p>nøye nok eller har bare valgt ut informasjonen som passer.</p> <p>Påstanden tilbakevises.</p> <p>Det er godt dokumentert i vårt arbeid at ulykken og årsakssammenhengenes kompleksitet gjorde ansvarliggjøring krevende. Den politiske dimensjonen, om norges ambisjoner som oljenasjon, kan også ha spilt inn. Det er også godt dokumentert at, eksempelvis, ulike søksmål ble avvist og trenert i amerikansk og fransk rett.</p> <p>Naturligvis trekker vi ut utsagn og naturligvis trekker vi sammen informasjon. Det må alle historiske analyser gjøre.</p> <p>Forholdene ble naturligvis vurdert av påtalemyndigheter og i retten, det som kom av forelegg og reaksjoner var i forhold til ulykkens omfang bagatellmessig.</p>
<p>side 333</p>	<p><i>Alle vet hvordan 'Kielland' havarerte: Et av plattformbeina brakk av, og plattformen kantret 20 minutter seinere. Alle vet også at dette er ikke et svar. Det vi trenger å forstå, er hvorfor det skjedde.</i></p>	<p>Dette er fabrikkering. Beskrivelsen av årsakene til havariet er grov forenklet. I rapporten fra den norske kommisjonen er det en svært detaljert beskrivelse av både hendelsesforløpet og årsakene til havariet på 360 sider med referanser til et stort antall underlagsrapporter, klargjørende korrespondanse på til sammen flere tusen sider.</p> <p>Ref. den franske rapporten er sammenfallende med den norske rapporten med unntak av ett punkt og var enig med den norske rapporten i hendelsesforløpet.</p> <p>Påstanden tilbakevises.</p> <p>Å forkorte et hendelsesforløp er selvsagt ingen fabrikkering. Det vil være mildt sagt upraktisk å gjenta en detaljert beskrivelse hver gang ulykken omtales.</p> <p>Ellers er dette nye gjentakelser. Påstanden om sammenfallende</p>

BRUDD PÅ FORSKNINGSETISKE NORMER VED UNVERSITETET I STAVANGER (UiS) I
FORBINDELSE MED BOKEN RÅOLJE - ALEXANDER L. KIELLAND ULYKKEN

		konklusjoner er allerede tilbakevist ovenfor.
side 333	<i>Slik saken står, er det to konkurrerende forklaringer på hvordan havariet skjedde. Den ene sier at det var en konstruksjonsfeil ved plattformen. Den andre sier at det var feil bruk av plattformen, ikke en feil ved konstruksjonene som lå bak.</i>	Dette er forfalskning. Forklaringer fra den norske og den franske rapporten er sammenfallende og kan ikke beskrives som konkurrerende. Påstanden avvises. Nok en gang framsetter klager udokumenterte påstander som vi allerede har tilbakevist i flere punkter overfor.

4 Den norske rapporten og den franske rapporten

I forbindelse med søksmål i Handelsretten i Paris ble det etablert en ekspertgruppe som fikk i oppgave å sette seg inn i Alexander Kielland ulykken og blant annet foreta en vurdering av rapporten fra den norske kommisjonen som gransket ulykken. Rapporten fra denne gruppen omtales som den franske rapporten i dette notatet. Mandatet for gruppen er beskrevet i seksjon 0.0.1 i den franske rapporten.

Forskerne hevder at de franske ekspertene kom fram til helt andre konklusjoner enn i den norske rapporten. Jeg har derfor sammenlignet disse to rapportene på sentrale punkter knyttet til årsakene til ulykken og faktorer og forhold relatert til design og drift av Alexander Kielland.

Den norske rapporten er NOU 1981:11 <Alexander L. Kielland> - ulykken sammen med NOU 1983:53Tilleggsuttalelse NOU 1981:11 <Alexander L. Kielland> - ulykken.

Den franske rapporten består av hovedrapporten og 13 vedlegg.

- 'Tribunal of Commerce, Paris, Interim order of 26th January 1982 Judgment of 17th May 1982, Platform Alexander L. Kielland, Accident of 27th March 1980 Expert's report'.
- 'Tribunal of Commerce, Paris, Interim order of 26th January 1982 Judgment of 17th May 1982, Platform Alexander L. Kielland, Accident of 27th March 1980 VOLUME II – APPENDICES'

Versjonen av den franske rapporten er oversettelsen til engelsk som er lagt ut på <http://www.mitsem-blogg.com/421491453>

Den franske rapporten er ikke en selvstendig granskning av Alexander Kielland ulykken. De franske ekspertene fikk i oppgaven å gjennomgå den norske rapporten og besvarer spørsmål som ble stilt av retten som et ledd i to kommersiell privatrettslige søksmål i Paris. Det er viktig å merke seg at arbeidet til den franske ekspertgruppen og rapporten baserer seg på det kontradiktoriske prinsippet. De to stridende grupperinger kommer med sine argumenter og motargumenter på ulike tekniske og operasjonelle forhold, ekspertene avveier, vurderer og drar til slutt en konklusjon på hvert enkelt tema. Da det er 4 franske eksperter oppnevnt av retten og det var flere franske saksøkte i retten, er det viktig ikke å blande sammen disse til "franskmennene" til en gruppe, når man leser og bruker rapporten. For å få en korrekt forståelse av rapporten, spesielt for forskning, er det viktig å lese konklusjonene på hvert hovedpunkt.

BRUDD PÅ FORSKNINGSETISKE NORMER VED UNIVERSITETET I STAVANGER (UiS) I FORBINDELSE MED BOKEN RÅOLJE - ALEXANDER L. KIELLAND ULYKKEN

De franske ekspertene kom i gang med sitt arbeid i 1982 og rapporten ble ferdigstilt i juni 1985. I denne perioden var det en del informasjon som ble tilgjengelig til de franske ekspertene som ikke var tilgjengelig for den norske kommisjonen, f.eks. den juridiske prosessen med håndteringen av eksplosjonsteorien, påstand om kjennskap til sprekken i D-6 før ulykken skjedde.

Påstanden og resonnementet bak påstanden, tilbakevises.

Norske interesser gikk, som kjent, til søksmål mot franske interesser basert på den norske rapporten. Begrunnelsen for å utarbeide en fransk rapport var nettopp å imøtegå det norske kravet som var basert i den norske kommisjonens konklusjon.

At de to rapportene var ulike er grundig dokumentert i det historiske faktum at Norge inngikk et hemmelig forlik med franskmennene etter ti års kamp. Den norske advokaten, Georg Scheel, bekrefter at Norge i realiteten hadde tapt. Altså var det ulike versjoner og tolkninger i de to ulike rapportene.

Den norske granskingskommisjonen hadde også rikelig anledning til å ta inn informasjonen fra den franske rapporten inn i sin rapport, i etterkant om ønskelig. På samme måte hadde den norske granskingskommisjonen rikelig anledning til å legge til informasjon fra andre kilder, eksempelvis fra undersøkelser av plattformen etter at den var snudd i september 1983. Dette ble avvist av kommisjonen som unødvendig, dokumentert i intervju med granskingskommisjonens tekniske leder, Torgeir Moan.

Klagers anekdotiske gjennomgang og sammenligning av de to rapportene for å vise at de har sammenfallende konklusjon, er tilbakevist. Se forøvrig mer detaljerte henvisninger i redegjørelsen overfor.

4.1 Konklusjoner

Det er sammenfallende konklusjoner i rapporten fra den norske kommisjonen og den franske rapporten om årsakene til ulykken og hva som **ikke** var årsakene til ulykken, med unntak av ett punkt. Dette punktet gjelder årsaken til sprekken i hydrofonen på D-6 staget som initierte utmattingssprekken som førte til brudd i D-6 staget.

I den franske rapporten står det, i seksjon 1.1.3. Overall evaluation, punkt 3;

With the exception of one major point, the views expressed by the RCN (den norske rapporten) are justified and balanced and the parties often refer to them, even if it means using the text in a sense which is favourable to them. However, on the origin itself of the accident, that is to say the cause of the fracture of brace D-6, the Norwegian Commission was unable to provide a rational and convincing explanation.

Konklusjonen i den norske rapporten at det var en feil i sveisen som var hovedgrunnen til at en sprekke oppsto i innfestningen av hydrofonen på stag D-6 har blitt svært godt vitenskapelig utredet og dokumentert av to uavhengige forskningslaboratorier i Norge.

De franske ekspertene mente at sprekken i sveisen i hydrofon var forårsaket av en båt kollisjon eller en skade under transport til verftet før staget ble installert. De franske ekspertene hadde ingen dokumentasjon for en slik kollisjon eller skade. Når D-6 staget og hydrofonen ble inspisert etter ulykken var det ingen tegn til skade eller kollisjon på hydrofonen på D-6 stag som kunne bortforklare sprekken. Det franske verftet deltok på inspeksjon av skrogdeler kort tid etter

BRUDD PÅ FORSKNINGSETISKE NORMER VED UNVERSITETET I STAVANGER (UiS) I FORBINDELSE MED BOKEN RÅOLJE - ALEXANDER L. KIELLAND ULYKKEN

ulykken. I den franske rapporten i seksjon 5.1.4.7 står følgende angående årsaken til sprekken i sveisen.

No proof of this load was found, but its possibility is certain; it could have been exerted by a service ship during a deballasting of the platform which lifts the support tube largely clear of the water; this ship could have hit the tube (these impacts are not exceptional at all, but they generally involve much stronger legs), or even moored on this tube which constituted an appendage tempting for this use (see 3.3.4).

De franske ekspertene noterer at en eventuell båt kollisjon som kunne skadet hydrofonen kunne ha skjedd med plattform i en dypgang slik at de nederste stagene var ut av vannet. Dette skjedde sjelden og i forholdsvis pent vær de 12 gangene riggen ble forflyttet. Det er svært vanskelig å se for seg et ankerhåndtering fartøy, eller en forsyningsbåt, tre seg inn under dekket mot sentrum av plattformen forbi en håndfull antall horisontale - og skråstag. For så å treffe en kort rørstuss (15,2 cm) med en diameter på 32,5 cm påmontert en flens med diameter 48,3 cm, montert på undersiden av et stag med en diameter på 2,6 m.

Jeg viser til side 31 i en dom i Stavanger Byrett 23. desember 1987 i forbindelse med et erstatningssøksmål mot Phillips Petroleum Company Norway på NOK 2.000.000, for uaktsomhet eller for å ha et objektivt ansvar for ALK-ulykken, fra en person som oppholdt seg på Edda plattformen under ulykken. Den omtaler den franske rapporten og sammenfallende konklusjoner med den norske rapporten.

Partene i saken synes å være enige om at den franske og den norske kommisjonen har nokså sammenfallende oppfatninger av hva som var årsaken til ulykken, men dog ikke om hvorvidt det var skjedd noen feil ved verftet. Når det gjelder spørsmålet om manglende inspeksjon av plattformens stag m.v. før ulykken, synes det som den franske kommisjonen har lagt større vekt på dette enn hva den norske kommisjonen har gjort.

Tingretten (dommer Olav. T. Laake) med to sakkyndige meddommere frikjente Phillips for ikke å ha noe ansvar for ulykken. Saken ble anket til Gulating Lagmannsrett hvor dom falt 13.7.1989. Igjen ble Phillips enstemmig frikjent. Dommen ble ikke anket til Høyesterett. Forskerne hevder at de har gjennomgått relevante rettsdokumenter i saken. Denne rettssaken har de tydeligvis oversett eller alternativt ikke fattet noen interesse for. Påstanden fra forskerne om at ansvaret for ALK-ulykken aldri har vært avklart er et alvorlig brudd på anerkjente forskningsmessige normer og grov uaktsomhet i forskningen, spesielt i lys av denne store ulykken og lett tilgjengelig dokumentasjon. Det er en klar og rettskraftig frifinnelse dom av Operatøren og Partnerskapet på Ekofiskfeltet.

Kommentar til punkt 4,1. Klager fortsetter å hevde sammenfallende konklusjoner i fransk og norsk rapport og at vi feilaktig hevder det motsatte. Klagers påstander blir ikke mer korrekt av at de blir gjentatt mange ganger. Anklagene mot oss i denne sammenheng er tilbakevist med eksempler i den punktvis delen av dokumentet. Det er åpenbart sammenfall mellom de to rapportene - det er ingen uenige i. Men det er åpenbart også ulikheter i vektlegging og argumentasjon - og dermed også i hovedkonklusjon, som vi har dokumentert over.

Kollisjonene med fartøy i plattform, som klager også trekker fram i dette punktet, er forøvrig godt dokumentert i Stavanger Drillings eget arkiv, som vi har gjennomgått i 2015-16, som de første forskerne.

Dommene, som klager også viser til, blir her brukt i vikarierende hensikter; som dokumentasjon på noe det ikke er. Domsavgjørelsene som nevnte klager viser til, er privatrettslige begrensningssøksmål, med hensikt å oppnå erstatning, ikke å avgjøre skyld. Dommer Laakes

vurderinger, som her er gjengitt, blir tatt ut av sin sammenheng og vurdert som en rettslig frifinnelse av Phillips jrf ulykken som sådan. Det var ikke ulykkesansvaret som var oppe til juridisk vurdering, men erstatningsansvaret overfor saksøker. Det er noe helt annet.

Se forøvrig vitneuttalelser i boka, side 238 fra politietterforsker Torbjørn Knutsen og jurist Gunnvor Molaug hvor de bekrefter at politiet ikke tok ut noen tiltaler etter ulykken; "Politiet vurderte ikke ulykken som en forbrytelse, ble betraktet som en forseelse og ble håndtert deretter". De privatrettslige søksmålene var ikke politiets anliggende. De private søksmålene handlet ikke om selskapet Phillips sitt ansvar for at Kielland-plattformen kantret og 123 menneskeliv gikk tapt, slik klager feilaktig framstiller det som her. De handlet som sagt om erstatningsansvar overfor privatpersoner, skyldspørsmålet var ikke til juridisk vurdering.

Utmattingsprekk i D-6 stag

Den norske og den franske rapporten er enig i at årsaken til tap av D-søylen var et utmattingsbrudd i stag D-6 med utgangspunkt i to sprekker som startet ved en sveis for innfestningen av en hydrofon.

- Ref. 3.1.5.2 i den norske rapporten
- Ref. avsnitt 5.1 i den franske rapporten side 423

Hydrofonen ble av byggeverftet klassifisert som utrusting og hydrofonen ble installert i en beholder som ble sveiset inn i staget. Kilsveis ble brukt til å feste hydrofonholderen på plass i D-6 staget. Kilsveisen ble klassifisert som klasse 3 sveis og for denne klassifikasjon er det kun påkrevd visuelt sjekk av sveiseren selv og nærmere inspeksjon dersom det er mistanke om sprekke eller feil. Det vil si at det ikke var påkrevd inspeksjon av verkstedets egne inspektører, inspektørene fra DNV eller Institut de Soudure, som var engasjert av rederen for å utføre selvstendig byggek kontroll. Det er ikke urimelig å anta at sveisen kun ble inspisert av sveiseren og at ingen feil ble observert. Det var forresten ingen som kunne skaffe dokumentasjon for hva slags inspeksjon som ble utført på denne sveisen.

- Ref. 3.1.3 i den norske rapporten
- Ref. 3.1.3.2 i den norske rapporten side 50

Klager ser ut til å misforstå forskningens hovedintensjon: avdekke, dokumentere og drøfte.

Den norske og den franske rapporten er enige om sveisefeilen i hydrofonen. Men er ikke like sammenfallende enige i vektingen av årsakssammenhengene.

Historikere skiller, i sine arbeider med å redegjøre for historiske hendelser, blant annet mellom indirekte årsak, direkte årsak, medvirkende årsak og utløsende årsak.

I vårt arbeid med Kiellandulykken er det nettopp det vi gjør. Dette er også vårt formål med forskningen på ulykken.

Viser forøvrig til den punktvis tilbakevising av klagers påstander.

4.2 Tap av D-søylen

Den norske og franske rapporten er enig i at bruddet i D-6 staget førte til overbelastning i de andre stagene som festet D-søylen til plattformen, dermed ble D-søylen knekt av, se figur 1.

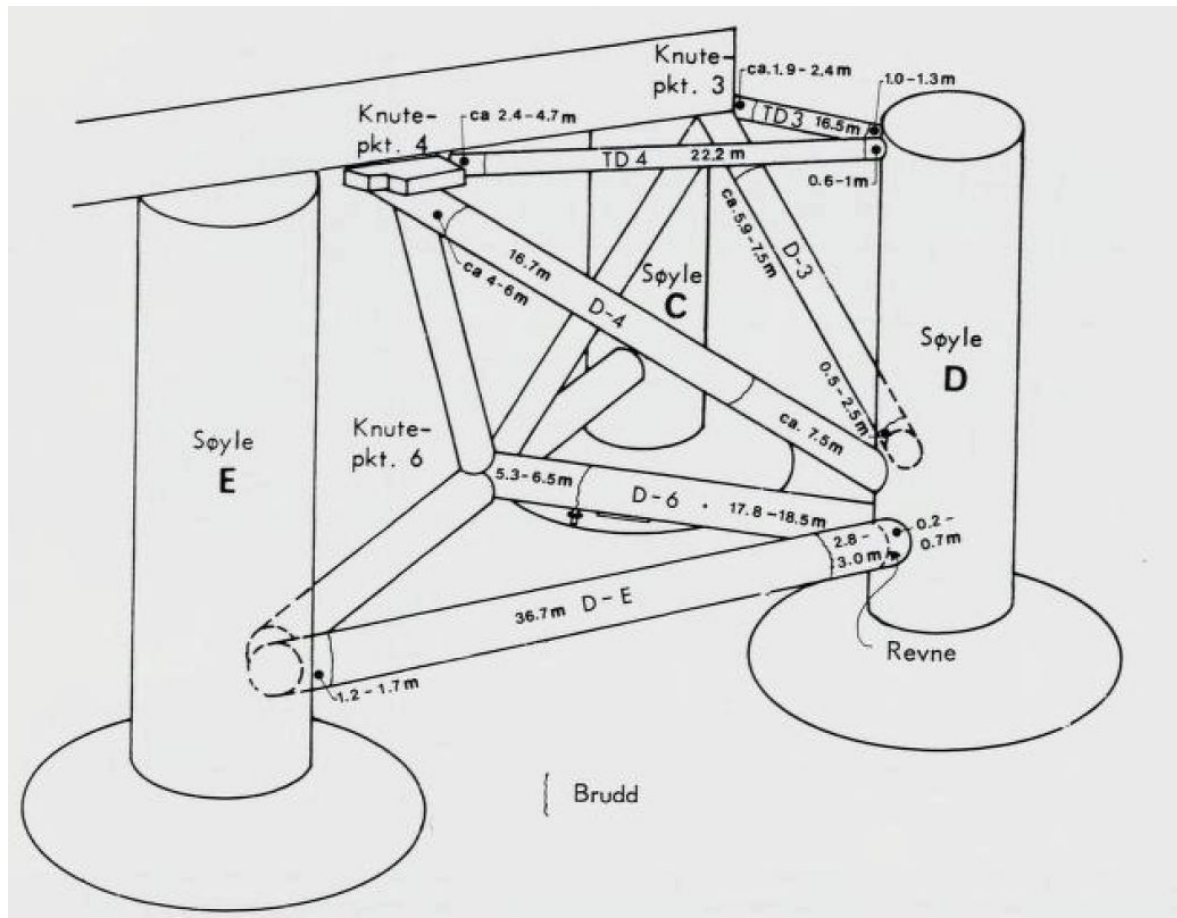
- Ref. 3.1.5.2 i den norske rapporten side 56

BRUDD PÅ FORSKNINGSETISKE NORMER VED UNVERSITETET I STAVANGER (UiS) I FORBINDELSE MED BOKEN RÅOLJE - ALEXANDER L. KIELLAND ULYKKEN

- Ref. 3.1.5.3 i den norske rapporten og figur 3.1.2.
- Ref. 8.1 i den norske rapporten

I den franske rapporten står det at D-6 stag sviktet først på grunn av utmatting og deretter sviktet de andre stagene på grunn av overbelastningen.

- Ref. 3.3.3.2 i den franske rapporten side 144
- Ref. 5.4.4 i den franske rapporten side 431



Figur 1

Den norske og franske rapporten er enig i at etter tap av D-søylen kantret plattformen til ca. 30 – 35 grader og begynte å ta inn vann i søylene og dekkstruktur.

Den norske og den franske rapporten er enig i at plattform ikke var designet for tap av en søyle og at en slik hendelse ikke var forutsett. Dette betyr at plattformen ikke var designet for å holde seg stabilt i vannet ved tap av en søyle. Kriteria for lekkstabilitet for Alexander Kielland var fylling av to avdelinger på de fem hoved-søylene med en tilhørende beregnet maksimal krengevinkel, som ikke skulle overskride 22,5 ° i stille vann.

- Ref. 3.2.2.2 i den norske rapporten
- Ref. 3.1.13, punkt 7 i den franske rapporten
- Ref. 3.1.7 i den franske rapporten

Den norske og den franske rapporten er enig i at det var mangelfull oppfølging av instruksjonen om stengning av lukningsmidler på søyler og i dekkkonstruksjon. Stengning av disse kunne forlenget tiden før plattformen kantret.

- Ref. 3.2.5.1 og 3.2.5.4 i den norske rapporten

BRUDD PÅ FORSKNINGSETISKE NORMER VED UNVERSITETET I STAVANGER (UiS) I FORBINDELSE MED BOKEN RÅOLJE - ALEXANDER L. KIELLAND ULYKKEN

- Ref. 3.6.2.2 i den franske rapporten

I den norske rapporten side 12 står det at vindhastigheten for 16 – 20 m/s og bølgehøyden en 6-8 meter. I den norske rapporten seksjon 4.1 er det en oversikt på havmiljøet den 27. mars 1980. Ved ulykkestidspunkt var vindhastighet målt ved Ekofisk 2/4 Hotel 16 m/s. Visuelt observasjon samt værkart indikerer vindhastighet på 19 m/s. Dette tilsier stiv til sterk kuling, det vil si ikke av vind styrke storm.

I innkomne uttalelser til Stortingsmeldingen St. meld. Nr. 67 (1981-82) seksjon 2.2 var Phillips skeptisk til kommisjonens uttalelse om at kravet til lukking for stormforhold burde vært etterkommet.

I driftshåndboken til Alexander Kielland seksjon 5.1, side 95 står følgende:

In case of a storm such that the air gap between the lower deck and the maximum wave height is lower than 1.50 m, the draught must be reduced to 18 m.

Tilstrekkelig avstand fra det laveste dekket på plattformen til bølgetoppene er et viktig kriterium for en flytende innretning og for å ta aksjoner å sikre riggen i svært dårlig eller i ekstremvær.

Ut ifra vindstyrken rundt ulykkestidspunktet var det ikke storm. Ut ifra bølgehøyde var det fortsatt et air-gap med mer enn 1,5 meter. Phillips hevdet at etter forholdene på ulykkesdagen burde plattformen vært meget stabil.

- Ref. 2.2 i Stortingsmeldingen (innkomne uttalelsen fra Phillips)

Siden vind forholdene ikke var storm og air-gap var mer enn 1,5 meter kan man ikke forvente at mannskap skulle tatt aksjoner som var ment for en overlevelsessituasjon. Dørene på toppen av søylene skulle normalt vært stengt. Den norske rapporten gir ikke 100% entydig svar på status på dører på søylene. Om personer var på vei opp eller ned i søylene ved ulykkestidspunktet er ukjent. Uansett er uenigheten notert i Stortingsmeldingen og det er på ingen måte forsøkt å skjule den.

I en rapport utarbeidet av Sjøfartsdirektoratet og Det norske Veritas i mai 1980 går det frem at air-gap, det vil si avstanden mellom høyeste bølge og undersiden av dekket, var mellom 5,1 og 6,6 m på ulykkesdagen. I en slik situasjon var det ikke noen krav i driftshåndboken til å ballastere plattformen til 18 m (Emergency Mode) og således initiere stengning av definerte dører og andre nødvendige tiltak for å sikre plattformen. En Pentagone - rigg med værbildet på ulykkestidspunktet, var designet for å være i boremodus. Alexander Kielland hadde et dypgående på 21 m kl. 05:00 ulykkesdagen.

- Ref. rapporter angående stabilitetsundersøkelser av Alexander Kielland fra DnV og Sjøfartsdirektoratet, 29.5.1980
- Ref. Vedlegg 3.1 i den norske rapporten

Punktet kan neppe ha annen hensikt enn et ønske om å avspore debatten vi ønsker å løfte gjennom vårt arbeid. Vi gjentar for ordens skyld: vi går aldri inn i holdbarheten av de tekniske vurderingene i den franske eller den norske rapporten. Vi tar heller ikke stilling til andre tekniske vurderinger som er gjort og gjengitt i vårt arbeid.

Vårt prosjekt er noe annet, noe klager åpenbart ikke har oppfattet: Vi dokumenterer at det finnes flere og ulike vurderinger, der konklusjonene noen ganger er sprikende.

Det er for oss forskere nok til å påpeke at historiefortellingen er mer sammensatt enn det som hittil er formidlet om ulykken, både fra kommisjon, eier og operatør, men også fra tidligere forskning.

Vi har bare en konklusjon i vårt arbeid: At vi ikke konkluderer. Vårt anliggende er at all tilgjengelig informasjon om Kielland-ulykken, fra skriftlige og muntlige kilder, ikke er blitt gitt tilstrekkelig plass i den offisielle årsaksforklaringen i Norge. De er heller ikke blitt tilstrekkelig belyst eller debattert.

Viser forøvrig til den punktvis tilbakevising av klagers påstander.

Å lese vårt arbeid annerledes, er konspiratorisk vranglesing.

4.3 Stabiliteten

Den norske og franske rapporten er enig i at vekter og fordelingen av vektene var godt innenfor riggens kapasitet og i henhold til gjeldende krav.

I seksjon 3.2.2.3 i den norske rapporten står det følgende

På grunn av at den totale dekkslast (inkludert vekten av midlertidig boligkvarter) på ulykkesdagen var 1050 tonn og derfor langt lavere enn tillatt variabel dekkslast, var stabiliteten selv etter dagens forskrifter allikevel tilfredsstillende.

I seksjon 3.5.2.1 (side 270) i den franske rapporten står følgende.

On the other hand, at the conclusion of the experts activities, in view of the whole of the expressed opinions, the experts think, as has been furthermore developed in 3.1.6, that the stability characteristics in the intact state did not play any part either in the origin or in the development of the accident.

I seksjon 3.5.2.4 i den franske rapporten står følgende.

The substitution of a living area for the planned stock of drilling pipes and, more generally, the modifications made to the condition of the platform for the temporary conversion to flotel did not cause an abnormal increase in load. If there might have been certain load displacements, they did not contribute in any way to the accident.

Alexander Kielland ble midlertidig omgjort til boligplattform og det ble installert boligmoduler på dekk. Den norske og den franske rapporten er enig i at vekten på dekket på plattformen var innenfor design kriteriene.

I seksjon 3.2.2.3 i den norske rapporten står det følgende

På grunn av at den totale dekkslast (inkludert vekten av midlertidig boligkvarter) på ulykkesdagen var 1050 tonn og derfor langt lavere enn tillatt variabel dekkslast, var stabiliteten selv etter dagens forskrifter allikevel tilfredsstillende.

I seksjon 3.5.2.1 (side 270) i den franske rapporten står følgende.

The experts think that it would be illusory, and moreover of no interest, to look for precision within a few tonnes on a structure that weighed twenty thousand tonnes loaded. For them, the results are clear: the additional installations for the passengers did not cause any overloading of the deck, nor of any part of the structure of the platform.

I seksjon 3.1.6 i den franske rapporten er det en oversikt av mulige unøyaktigheter i vekten og i stabilitetsberegninger som ble lagt fram i den norske rapporten. Konklusjonen var at disse feil var ubetydelige og stabiliteten til Alexander Kielland som boligplattform var godt innenfor kravene. Videre ble det konkludert at videre arbeid og ytterligere analyser var unødvendig. Ref. side 115/116

BRUDD PÅ FORSKNINGSETISKE NORMER VED UNVERSITETET I STAVANGER (UiS) I FORBINDELSE MED BOKEN RÅOLJE - ALEXANDER L. KIELLAND ULYKKEN

Furthermore, this discussion concerning the stability calculations and experiments has no direct interest for the accident in question and this is the reason why the experts did not deem it useful to include an appendix reporting in detail the tests that they carried out.

Den norske og den franske rapporten var enig i at det var lite mannskapet kunne ha gjort for å berge situasjonen når riggen kantret til 30 – 35 grader. Dette inkluderer også ballastering og muligheten til å pumpe vann inn/ut av ballast tankene for å rette opp riggen etter tap av D-søylen. Dette var ikke mulig da det var verken strøm eller nødstrøm tilgjengelig etter riggen plutselig kantret. Hovedgeneratorer og nød generatorer var ikke designet for bruk i en 30 – 35 grader list. Dette er nevnt tydelig i den norske rapporten. Alle generatorene på Alexander Kielland var installert med lengderetningen av motorene tverrskips og således utsatt for å stoppe, eller ikke starte, ved krengeing av plattformen som da ulykken traff.

- Ref. 3.2.5.4 i den norske rapporten.
- Driftsmanualen til Alexander Kielland

I den franske rapporten er det skrevet følgende, ref. 3.6.2.3 side 354.

In fact this conclusion shows that this is a false statement: everybody agrees to recognize that the loss of leg D, and, consequently, the invasion of the superstructure that resulted from it, were totally unforeseeable occurrences; one cannot therefore reproach the crew directly for not having taken measures to remedy them.

Klager ser ut til å misforstå forskningens hovedintensjon.

Den norske og den franske rapporten er enige om mye. Men de er ikke like sammenfallende enige i vektingen av ulike årsaksfaktorer. Dette søker vi å belyse, uten at vi konkluderer.

Historikere opererer med begreper som “indirekte årsak”, “direkte årsak”, “medvirkende årsak” og “utløsende årsak”. Det gjør vi også her. Se forøvrig punktvis tilbakevising av påstandene lenger oppe i dokumentet.

4.4 Anker og anker operasjon

Den norske og den franske rapporten er enig i at krefter påført av ankere ikke var årsaken til brudd som førte til tap av D-søylen. Disse kreftene er ubetydelig i forhold til andre krefter som riggen er utsatt for. Ankermønsteret, og bruken av 8 ankere istedenfor 10 ankere da plattform lå ved Edda plattformen var heller ikke en årsak til tap av D-søylen.

- Ref. 3.1.5.6 i den norske rapporten (side 83)
- Ref. 3.5.6.4 i den franske rapporten (side 326), særlig punkt 3 og punkt 6
- Ref. 3.5.6.4 i den franske rapporten (side 331)

The actual anchoring and winching conditions of the platform caused additional stresses, but these were far too weak to constitute the cause of the accident.

Kommisjonen fikk utført analyser på lastvirkningen i forankringssystemet som konkluderte at kreftene fra ankerene var betydelig mindre enn kreftene riggen er designet for. Mulig feil operasjon av ankersystemet kunne heller ikke ha påført tilstrekkelige krefter for å forårsake brudd

BRUDD PÅ FORSKNINGSETISKE NORMER VED UNIVERSITETET I STAVANGER (UiS) I FORBINDELSE MED BOKEN RÅOLJE - ALEXANDER L. KIELLAND ULYKKEN

i et eller flere stag på riggen. Kommisjonen hadde møte med klaseselskapet Register of Shipping, London, og Lloyds verifiserte at ankerkrefter ikke kunne være årsaken til ulykken.

Det er en klar forutsetning i design kriteriene at plattform ble utformet og bygget slik at kreftene påførte av ankrene ikke kunne føre til en alvorlig strukturskade. Dette gjelder også ved eventuell feil operasjon av ankervinsjene. Det er ingen tekniske analyser som har blitt presentert som viser hvordan ankerkreftene kunne førte til tap av D-søylen. Ei heller av forskere ved UiS.

Når det gjelder hvordan ankerkreftene kunne påvirket utviklingen av utmattingssprekken på D-6 staget og tidspunktet på bruddet og tapet på D-søylen står følgende i den franske rapporten, ref. 3.5.6.5. punkt 7.

The impact which provoked the last ductile fracture is doubtlessly that of a wave a bit stronger than the others. If the winching of the evening of 27th March had not taken place, the experts think that the fracture of brace D-6 would have nonetheless occurred, but somewhat later.

Usikkerheten knyttet til beregningen av tidspunktet for utviklingen av utmattingssprekken er større enn innflytelsen for kreftene fra ankere både i drift og ved forhaling fram og tilbake til vertsplattformen i dårlig vær.

Hvis forskerne har fått utført beregninger eller har tilgang til andre analyser og studier som viser at ankerkrefter kunne påføre plattformen en katastrofal skade er disse ikke henvist til i boken.

[Klager ser igjen ut til å misforstå forskningens hovedintensjon.](#)

[Historikere opererer med begreper som "indirekte årsak", "direkte årsak", "medvirkende årsak" og "utløsende årsak". Vi skiller videre mellom rekkefølgeårsak, bakenforliggende årsak, årsakssammenheng, systemårsak og personlig årsak.](#)

[Det gjør vi også her. Se forøvrig punktvis tilbakevising av påstandene lenger oppe i dokumentet.](#)

4.5 Teorien om eksplosjon i D4 stag

Eksplosjon som årsak til ulykken er omtalt i både den norske og den franske rapporten. Teorien går ut på at det var en eksplosjon i D-4 stag forårsaket av gass som lekket fra et sveisapparat. Den norske og den franske rapporten er enig i at det er usannsynlig at en eksplosjon var årsaken til ulykken.

- Ref. Seksjon 3.1.5.1, side 55

Det var installert sentral sveisestasjon ombord på «Alexander L. Kielland». Det er ingenting som tyder på at det har vært eksplosjon eller brann i tilknytning til denne, eller andre installasjoner om bord.

På side 11 i den norske rapporten står det følgende.

Rapporten og dens vurderinger er begrenset til den type ulykke man her har stått overfor. Rapporten beskjeftiger seg således ikke med andre ulykkesituasjoner, f.eks. eksplosjonsulykker. Enhver rimelig tids ramme for arbeidet ville i så fall ha blitt overskredet.

BRUDD PÅ FORSKNINGSETISKE NORMER VED UNIVERSITETET I STAVANGER (UiS) I FORBINDELSE MED BOKEN RÅOLJE - ALEXANDER L. KIELLAND ULYKKEN

Denne uttalelsen kan tolkes som om det var tidspress som stanset ytterlige granskning av eksplosjonsteorien. Dette er misvisende. Den norske kommisjonen og politiet brukte mye ressurser for å undersøke eksplosjonsteorien. Norske myndigheter har ved flere anledninger i lang tid etter undersøkt disse påstandene uten å finne hold for dem.

Sabotasjeteorien ble også tatt opp som skriftlig spørsmål i Stortinget 30.10.1998.

<https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Sporsmal/Skriftlige-sporsmal-og-svar/Skriftlig-sporsmal/?qid=15694>

De franske ekspertene også vurderte eksplosjonsteorien og hvordan dette ble håndtert av den norske kommisjonen. I seksjon 4.1.2. på side 391 i den franske rapporten står følgende:

The experts, like the parties other than CFEM, never envisaged the theory of the explosion of D-4.

On the one hand, nobody was able to suggest what explosive mixture could have been inside the brace. On the other hand, the tormented shape of the fracture is perfectly explained if one assumed that this brace failed last, by a process which is sometimes qualified as "explosive fracture".

Deler av D-4 staget ble også fraktet til Frankrike og undersøkt der. De franske ekspertene og ansatte fra det franske verftet undersøkte vraket i Norge inngående ved flere anledninger både over og under vann uten å finne spor av noen eksplosjon, eller andre uforklarlige skader. Skader og inngrep påført Alexander Kielland under snuoperasjonene er dokumentert både av den norske ulykkeskommisjonen og av politiet.

Teorien om en eksplosjon ble fulgt opp av Statsadvokaten etter anmodning fra Kielland – fondet og det ble foretatt politiavhør av personene som stod bak teorien. Teorien ble betraktet som grunnløs i et brev fra Statsadvokaten Even Fredriksen datert 26/10/1983.

- Tilleggsuttalelse, 3.11.1983/NOU 1983:53 norsk granskingskommisjon seksjon 2
- Åstedsrapport av Alexander Kielland etter at den var snudd, datert 2.11.1983 Stavanger Politikammer

Påstanden om misvisende påstander tilbakevises. Vårt anliggende er, som kjent, ikke å vurdere holdbarheten av eksplosjonsteorien som sådan.

Vårt anliggende er heller ikke å vurdere tidsaspektet politiet har brukt på teorien. Hva politiet regner som "mye tid" er neppe opp til klager å definere. Heller ikke oss. Vi dokumenterer derimot at politiet ikke har avhørt alle relevante personer i saken. Dette poenget sammenfaller med vår hovedkonklusjon: At all relevant informasjon om ulykken ikke er offentlig kjent og ikke er tatt hensyn til i den offisielle årsaksforklaringen av ulykken.

4.6 Design av plattformen

Plattformen var ikke designet for et tap av et ben (søyle). Den var designet for skade og inntrengning av sjøvann i 2 tørre tanker i et ben. Tap av et ben (søyle) var heller ikke påkrevd som en skadetilstand i forskrifter eller klasseregler.

- Ref. Den norske rapporten seksjon 4.3.1 (side 176).

Tap av oppdrift på grunn bortfall av flytelegeme, som søyle D i tilfelle Alexander Kielland har heller ikke vært inkludert i stabilitetskontrollen.

BRUDD PÅ FORSKNINGSETISKE NORMER VED UNIVERSITETET I STAVANGER (UiS) I FORBINDELSE MED BOKEN RÅOLJE - ALEXANDER L. KIELLAND ULYKKEN

Den norske og franske rapporten er enig i at plattformen var utformet og bygget i henhold til gjeldende standarder og klassekrav.

- Ref. 3.1.1.3 i den franske rapporten, punkt 10

To conclude, the experts think that the general PENTAGONE design was in accordance with the state of the art and that the authorities that approved it have not been negligent in any way. Furthermore this view is not refuted by the RCN which, at no time, even in 1.3, page 9, mentions the general design among the causes of the accident.

- Ref. 5.4.1 i den franske rapporten

Den norske og den franske rapporten er enig i at alle design beregninger for struktur for plattformen var i henhold til de gjeldende kravene.

- Ref. 2.3 i vedlegg 6 til den franske rapporten

Tap av et ben (søyle) var heller ikke påkrevd som en skadetilstand i forskrifter eller klassing.

- Ref. Den norske rapporten seksjon 4.3.1 (side 176).

Tap av oppdrift på grunn bortfall av flytelegeme, som søyle D i tilfelle Alexander Kielland har heller ikke vært inkludert i stabilitetskontrollen.

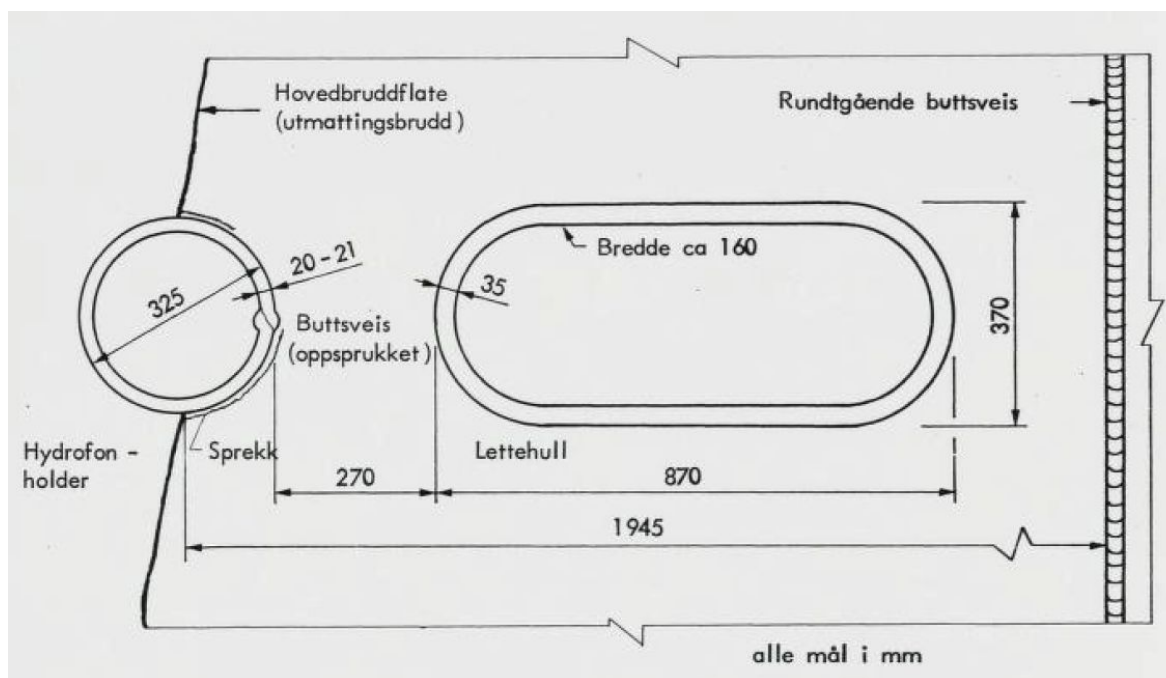
Når det gjelder innfesting av hydrofonbeholderen er det derimot god grunn til å stille kritiske spørsmål. Siden dette er sentralt i forståelsen av ulykken blir den utdypet her.

Når den første Pentagon riggen ble klassifisert var det ingen hydrofoner installert på stagen. Installasjon av hydrofonen ble en modifikasjon til det opprinnelige designet. Hydrofonen ble klassifisert som utrustning og dermed ikke betraktet som kritisk for strukturintegriteten. Sveistypen som ble spesifisert for innfestningen til staget var en enkel kilsveis. Sveisen ble klassifisert til Klasse 3 (kil- og buttsveiser som forbinder sekundære deler av konstruksjonen og som er utsatt for lave belastninger).

På lette-hullet ved siden av hydrofonen på D-6 staget var det brukt K-sveis for innfestningen av støtte rundt hullet. (K-sveis er en mye kraftigere sveistype). Se figur 2. I den norske rapporten ble det uttrykket overraskelse at innfestingen av hydrofonbeholderen i stagen ikke ble spesifisert med en K-sveis.

- Ref, seksjon 3.1.2.3 i den norske rapporten

Det er imidlertid overraskende at kant forsterkninger ved lettehull, og hydrofonholdere, som er plassert nær hverandre, ikke ble sett i sammenheng og dermed utformet med samme type sveis for innfesting til staget.



Figur 2

Var det en enkel feil i som forårsaket Alexander Kielland? Nei, det var fire feil i prosessen relatert til sveisen.

- Hydrofonen ble definert som utrustingen slik at styrkemessige vurderinger av innfestningen i stagene ble ikke foretatt.
- Sveistype var kilsveis som er en svakere type i forhold til andre sveis-typer
- Sveisen som ble brukt i innfestningen ble klassifisert som klasse 3 med kun krav til visuell inspeksjon fra sveiseren og ingen krav til uavhengig kontroll
- Sveisen ble dårlig utført

Sveisen var utsatt for påkjenninger, stort sett fra bølgekrefter, som forårsaket utmatting og videre sprekkdannelse. Sprekken i innfestningssveisen initierte en sprekk i D-6 stag. Sprekken i D-6 stag ble selv utsatt for påkjenning som forårsaket utmatting og til slutt brudd i D-6 staget 27. mars 1980.

[Påstandene fra klager er grunnløse og henvisningene til tekniske utredninger som her er vedlagt, endrer ikke dette. Klager ser igjen ut til å misforstå vårt arbeid. Viser til punktene ovenfor.](#)

4.7 Bruken av plattformen

Forskerne hevder flere ganger i boken at plattformen ble brukt feil. Alexander Kielland ble designet som en borerigg og ble brukt som boligrigg ved installasjon av midlertidige boligmoduler der det under boring ble lagret store mengder med borerør (drill pipes). Vekten av disse var større enn for boligmodulene. Men vindfanget for boligmodulene var noe større. Ingen modifikasjoner eller ombygginger av skrog eller dekkshus ble foretatt. Det ble installert nødvendig ekstra rednings - og brannutstyr for å ha 348 personer om bord. En gangbro ble installert. Lagerplass i dekkshuset ble innredet til kantine og kinosal. Mekanisk utrusting og maritimt utstyr og systemer ble som ved overleveringen av plattformen i 1976. Installasjonen av boligmodulene ble utført innenfor design kriterier for vekt og stabilitet for riggen. Andre Pentagon rigger, P88 – Henrik Ibsen og P91 – Gulnare ble også brukt som boligrigger. Modifikasjonene på Gulnare ble faktisk

BRUDD PÅ FORSKNINGSETISKE NORMER VED UNVERSITETET I STAVANGER (UiS) I FORBINDELSE MED BOKEN RÅOLJE - ALEXANDER L. KIELLAND ULYKKEN

utført på det samme franske verftet (CFEM) der Alexander Kielland ble bygget. Verftet hadde således ingen innvendinger mot å bruke denne riggtypen som flotell. Gulnare var en norsk rigg klasset i Det norske Veritas og således iht Sjøfartsdirektoratet krav. Den fulgte det samme programmet for ulike klasse - og myndighets inspeksjoner som Alexander Kielland.

Påstanden tilbakevises. Flere aktører hevder at plattformen ble brukt feil. Det er tatt inn både i fransk og norsk rapport. Det er dessuten et historisk faktum at plattformen var designet som en leterigg, men ble brukt som boligplattform. Gjennom muntlige og skriftlige kilder dokumenterer vi også at brukermanualen ikke ble fulgt i opereringen av riggen. Vi konkluderer imidlertid ikke med at dette er årsaken til ulykken, slik klager insinuerer. Påstanden føyer seg inn i et tendensiøst mønster fra klagers side.

Viser forøvrig til punkter overfor.

5 Teorien om at sprekken i D-6 var kjent før ulykken

Teorien om at noen var kjent med en sprekke i D-6 staget først kom opp i forbindelse en uttalelse fra en Georg Egenbergs etter den norske rapporten ble publisert. Han ble avhørt av politiet 9.12.1981. Han ble også avhørt av de franske ekspertene 14.10.1983.

De franske ekspertene skrev følgende.

- Ref. 4.2.4.2. side 407.

*Even if we do not accept as convincing the part of Mr. Georg EGENBERG's testimony relative to a crack in a brace, one cannot doubt, after hearing him, that captain SAED was generally worried about the safety conditions on board.**

I den franske rapporten er det stilt spørsmål om sikkerheten om bord Alexander Kielland. Disse er bestridt av Phillips og Stavanger Drilling. Relevansen er tvilsomt siden kompetansen til mannskap ikke var en faktor i hendelsesforløpet.

- Inspeksjon av stagene under vannet.
- Hvordan mannskapet organiserte beredskap i hendelsen.

Teorien om at noen kjente til en sprekke i D-6 staget kom fram i et Begrensningssøksmål som gikk i Stavanger Byrett i 1986. Dette søksmål endte i et forlik. I prosessen ble det hevde at en sprekke i plattformen var funnet av kaptein Sæd og at rederiet var varslet, det vil si sprekken i D-6 staget var kjent i forkant av hendelsen. Det er vitner som mener at kaptein som var om bord ved ulykken kjente til en sprekke i D-6 staget før ulykken, hadde rapportert sprekken til rederiet og hadde sprekken under oppsyn. Videre at sprekken var forsøkt reparert. Det er også vitner som mener at kapteinen ikke kjente til en sprekke og at rederiet hadde aldri fått en rapport om en sprekke. Det viktigste vitnet var en av de andre plattformsjefene på Alexander Kielland som ikke kjente til en sprekke i D-6 staget og hadde aldri blitt informerte om en sprekke eller mistanke om en sprekke.

Det virker meget usannsynlig at en plattformsjef ikke ville notert et viktig funn som en sprekke i en bærende konstruksjon i sin dagbok. Dessuten virker det meget usannsynlig at han ikke ville informert sine kollegaer om en slik sprekke.

Dagboken som ble gjennomgått i forbindelse med dette arbeidet var fra september 1977 til februar 1980. Dagboken virker forresten både grundig og omfattende og det er ikke nevnt et ord om en sprekke i et stag eller i den bærende strukturen.

BRUDD PÅ FORSKNINGSETISKE NORMER VED UNVERSITETET I STAVANGER (UiS) I FORBINDELSE MED BOKEN RÅOLJE - ALEXANDER L. KIELLAND ULYKKEN

Mannskapet var klar over noen sprekk på Alexander Kielland f.eks. i kranbommen og i kran pidestall. Reparasjoner på disse sprekk var utført.

- Ref. seksjon 3.1.4.2 i den norske rapporten (side 53). Dokumentasjonen fra en Veritas inspeksjon 18.04.79.

Da D-6 stag ble inspisert etter ulykken var det ingen tegn på en reparasjon (sveising) av sprekken i D-6.

Hypotesen om at plattformsjef hadde funnet en sprekk i D-6 staget ble også utførlig behandlet i den franske rapporten (side 385 - 388) hvor de den 14.10.1983 bl.a. avhørte to vitner, kildene til den påståtte "den kjente sprekken" hvor det i rapporten går fram, Ref. seksjon 4.1.1.3 (7).

"The experts rule out the possibility of a repair attempted on brace D-6. One the one hand some people would have performed it and witnessed it, who would not have all died in the accident; on the other hand, it would have left some marks. However, despite the very many photographs taken of the fracture, despite the adversarial examination carried out on both sides of the fracture in the STATOIL laboratory, no party reported the marks of a repair having been undertaken".

Det går også fram i den franske rapporten (side 386);

"A few days after the disaster, Mr. EGENBERG, recalling the conversation, had talked about it to a friend, Mr. OLAV LIAN, but to no one else, thinking that these facts would be well known by the people in charge of the inquest through other channels. After the publication of the RCN (Norsk granskingsrapport), at the end of 1981, Mr. EGENBERG had talked about it to the KIELLAND Foundation (Mr. GARBERG); the latter had informed the Police and Mr. EGENBERG had been requested to testify before the Police, but not before the Norwegian Commission".

I politiets avhørsprotokoll av Georg Egenberg datert 9.12.1981, siste side går det blant annet frem:

"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. Sæd hadde tatt saken 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.

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

Avh. 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 avh. klar over at så ikke kunne være tilfelle. Etter å ha overveid saken en stund varslet han Reme om samtalen med Sæd som fant sted den 24 03 80. Avh. varslet Reme fordi avh. er en venn av Remes Hustru og svigerfar"

BRUDD PÅ FORSKNINGSETISKE NORMER VED UNVERSITETET I STAVANGER (UiS) I FORBINDELSE MED BOKEN RÅOLJE - ALEXANDER L. KIELLAND ULYKKEN

I boken (side 246) ble det hevdet at Sæd var en familievenn av Egenberg. Egenberg var logoped og behandlet datteren til Sæd.

Klager forsøker her å underminere troverdigheten til kildene våre, noe vi tar skarp avstand fra. Klager stiller seg også til doms over hvilken informasjon, og hvilken kritikk mot operatør Phillips og eier Stavanger Drilling, som er relevant å ha med. Kompetansen til mannskapet er, eksempelvis, definitivt relevant for ulykkesforklaringen.

Denne holdningen fra klager er urovekkende og bryter diametralt med forskningsetiske prinsipper.

På samme måte som vi ikke kan (eller har til hensikt) å konkludere, kan heller ikke klager konkludere med hva en plattformsjef kan ha tenkt, og evt ikke har skrevet ned av bekymringer.

Vårt anliggende er å avdekke en bedriftskultur om bord på Kielland-plattformen, der sikkerhet og vedlikehold ikke ble tatt tilstrekkelig alvorlig. Vårt arbeid illustrerer også at varsling om uregelmessigheter og bekymringer rundt driften ikke var enkelt å nå fram med. Vi snakker nok en gang om medvirkende årsaker, som historikere ofte bruker om kontekstforklaringer som er relevant for et utfall.

Vi peker på uttalelser om bekymring for sprekker lenge før ulykken skjedde, fra en rekke personer. Vi har også ulike kilder, både skriftlige og muntlige på dette.

Her kan vi lite annet enn å vise til hele vårt arbeid, Råolje, som tilbakeviser klagers påstander. Punktet er i beste fall en avsporing.

6 Referanser

Stortingsmelding St. meld. Nr. 67 (1981 – 1982).

NOU 1983: 53 – Alexander L. Kielland ulykken tilleggsuttalelser

NOU 1981:11 – Alexander L. Kielland ulykken

Tribunal of Commerce, Paris, Interim order of 26th January 1982 Judgment of 17th May 1982, Platform Alexander L. Kielland, Accident of 27th March 1980 Expert's report.

SINTEF, 'Comments on the French Experts Report concerning the loss of the Alexander L. Kielland Platform.

Brev fra Statsadvokaten i Rogaland til Kielland-fondet 26/10/1983

Dagbok september 1977 til februar 1980 skrevet av Kaptein Torstein Sæd som var plattformsjefen om bord på Alexander Kielland på ulykkesdagen og som omkom i ulykken.

Åstedsrapport – Politiets undersøkelse av 'Alexander L. Kielland' ettetat den var snudd.

"Behandling av saker om mulig brudd på forskningsetiske normer ved UiS".

Stevning til Stavanger Byrett sak nr. 276 1986

Anke til Gulating Lagmannsrett sak. Nr. 276/86

BRUDD PÅ FORSKNINGSETISKE NORMER VED UNVERSITETET I STAVANGER (UiS) I
FORBINDELSE MED BOKEN RÅOLJE - ALEXANDER L. KIELLAND ULYKKEN

Kielland Bulletin nr. 4 august 1985

Brev fra Skipsrederforeningen 7. januar 1991 – Rigg nr. 116 G 'Alexander L. Kielland'