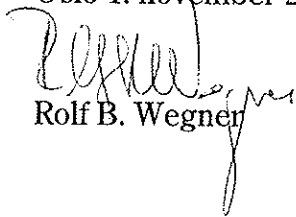


En utredning av:

## Deep Sea Driller's forlis den 1. mars 1976

Går om Sivilavdelingen, til Justisministeren.

Oslo 1. november 2007

  
Rolf B. Wegner

## Innholdsfortegnelse

1. Bakgrunnen for utredningen
2. Mandatet
3. Arbeidsmåter
4. Utredningens oppbygging og sammendrag
5. Undersøkelseskommissjonen fra 1976
  - 5.1 Kommisjonens sammensetning
  - 5.2 Kommisjonens mandat
  - 5.3 Kommisjonens materiale
  - 5.4 Kommisjonens arbeidsmåte
6. Feil i kommisjonsrapporten?
  - 6.1 Generelt
  - 6.2 Feil i rapporten?
  - 6.3 Manglende informasjon og vurderinger i rapporten?
7. Mangler ved kommisjonsrapporten?
  - 7.1 Generelle forhold
  - 7.2 Spesielt om plattformen og seilassen mot Bergen
  - 7.3 Hvorfor fulgte ikke kapteinen plattformens sikkerhetsprosedyrer?
  - 7.4 Hvor ble det av dekkdagboken?
  - 7.5 Spesielt om livbåten og mannskapets opphold der
8. Andre myndigheters uttalelser om kommisjonsrapporten
  - 8.1 Skipsinspektøren i Bergen
  - 8.2 Norsk Skipsførerforbund
9. Politiets etterforskning av forliset. Påtaleavgjørelsen
  - 9.1 Politietterforskningen
  - 9.2 Påtaleavgjørelsen
10. Medieomtalen etter forliset
11. Myndighetsoppfølgingen etter forliset – oversikt
12. Myndighetenes oppfølging av de maritime og redningsmessige erfaringer etter forliset

- 12.1 Tiltak som skal øke sikkerheten for plattformer under seilas
- 12.2 Tiltak som skal sikre effektiviteten i redningsarbeidet
  
- 13. Myndighetenes oppfølging av de overlevende
  - 13.1 Innledning
  - 13.2 Et metodisk problem
  - 13.3 Hva var de overlevende utsatt for?
  - 13.4 Hvilken oppfølging fikk de overlevende fra offentlige myndigheter?
  - 13.5 En vurdering av myndighetenes oppfølging av de overlevende
  
- 14. Myndighetenes oppfølging av de pårørende
  - 14.1 Innledning
  - 14.2 Et metodisk problem
  - 14.3 Hvilken oppfølging fikk de pårørende fra offentlige myndigheter?
  - 14.4 En vurdering av myndighetenes oppfølging av de pårørende
  
- 15. Konklusjoner og tilrådinger
  - 15.1 De utløsende årsaker til forliset
  - 15.2 De indirekte årsaker til forliset
  - 15.3 Andre medansvarlige for forliset
  - 15.4 Losspørsmålet
  - 15.5 Myndighetenes oppfølging etter forliset – maritime erfaringer
  - 15.6 Myndighetenes oppfølging etter forliset – redningsmessige erfaringer
  - 15.7 Myndighetenes oppfølging av de overlevende
  - 15.8 Myndighetenes oppfølging av de pårørende

## 1. Bakgrunnen for utredningen

Den halvt nedsenkbare boreplattformen<sup>1</sup> Deep Sea Driller, som var på vei til Bergen, forliste 1. mars 1976 nær land utenfor Fedje i Hordaland. Seks personer omkom. Ulykken ble gransket av en undersøkelseskommisjon oppnevnt av Justisdepartementet den 2. mars i medhold av sjøfartsloven § 314. Kommisjonen avga sin rapport 28. april samme år, og konkluderte med at årsaken til grunnstøtingen i første rekke var uheldige disposisjoner foretatt av plattformsjefen (kapteinen).

Plattformen var eiet av kommandittselskapet KS Deep Sea Drilling Company AS, men det var selskapet Odfjell Drilling and Consulting Company A/S, som opererte plattformen på vegne av eierselskapet frem til den havarerte.<sup>2</sup>

Pårørende og overlevende etter ulykken har ikke kunnet legge forliset bak seg, og har ønsket ny granskning. Deres arbeid for å oppnå dette, resulterte i at Stortinget fattet anmodningsvedtak nr. 175 i saken den 15. desember 2004, med slik ordlyd:

*Stortinget ber regjeringa i samband med Revidert nasjonalbudsjett 2005 foreta ein gjennomgang av alle sider ved forliset av riggen Deep Sea Driller.*

Forslaget ble fremmet av Sp, Ap, SV og FrP ifm Budsjett-innst. S. nr. 5 (2004-2005) fra Kommunalkomiteen.

Statsministerens kontor besluttet 1. april 2005 at ansvaret for oppfølgingsvedtaket skulle ligge hos Justisdepartementet, særlig fordi det var dette departement som i 1976 hadde oppnevnt undersøkelseskommisjonen.

Sp etterspurte status i saken, da anmodningsvedtaket ikke ble omtalt ifm RNB 2005, jfr. St.prp. nr. 65 (2004-2005).

I St.meld. nr. 4 (2005-2006) om anmodnings- og utredningsvedtak i stortingssesjonen (2004-2005) gis følgende omtale av saken:

*Boreriggen "Deep Sea Driller" forliste i mars 1976. Stortinget har bedt regjeringa foreta ein gjennomgang av alle sider av forliset. Grunna kompleksiteten og omfanget av saka og den tida som er gått sida forliset, vil gjennomgangen det er oppmoda om måtte ta noe tid. Regjeringa vil deretter komme tilbake til Stortinget på egna måte.*

---

<sup>1</sup> Fullstendig betegnelse: AKER H3 semi-submersible drilling platform

<sup>2</sup> Kommandittselskapet KS Deep Sea Drilling Company AS, ble stiftet 5. okt. 1971. Selskapet Odfjell Drilling and Consulting Company A/S, stiftet 8. februar 1973, opererte plattformen frem til den havarerte 1. mars 1976. Dette selskapet kan karakteriseres som et entreprenørselskap i boretjenester offshore. Odfjell Drilling and Consulting Company A/S skiftet navn 15. januar 1996 til Odfjell Drilling AS. Den 14. desember 1998 ble selskapet fusjonert med Odfjell Drilling Holding AS. Det fusjonerte selskap tok navnet Odfjell Drilling AS.

Selskapsstrukturen i dag er slik at det nye selskapet Odfjell Drilling AS er moderselskap for 2 datterselskaper; Odfjell Offshore AS og Odfjell Rig AS.

Justisdepartementet har besluttet at utredningen i forbindelse med forliset av Deep Sea Driller skal gjennomføres som en enmannsutredning. Politimester Rolf B. Wegner (heretter kalt utreder) har på forespørsel sagt seg villig til å påta seg denne oppgaven. Han startet sitt arbeid den 19. mars 2007, på grunnlag av et nærmere fastsatt mandat, som er referert i kapittel 2 nedenfor.

## 2. Mandatet

I brev av 14. mars 2007 fra justisministeren ble mandatet for utredningsarbeidet fastsatt slik:

- 1. Gjennomgå kommisjonsrapporten av 28. april 1976, samt annen dokumentasjon etter forliset, med sikte på å avdekke om det i denne dokumentasjon er indikasjoner på feil eller mangler, som bør føre til nye undersøkelser av havariet.*
- 2. På samme grunnlag avdekke om det er indikasjoner på at myndighetenes oppfølging etter forliset, spesielt i forhold til de etterlatte og pårørende, på noe punkt har vært mangelfull.*
- 3. I fall det avdekkes indikasjoner som nevnt i punkt 1. og 2., skal gjennomgangen omfatte forslag til hvilke konkrete undersøkelser som bør gjennomføres for å klarlegge om det bak indikasjonene er reelle misforhold som bør rettes opp.*

*I arbeidet med utredningen bør det vurderes å ha kontakt med overlevende og etterlatte, eller representanter for disse. Det bør også vurderes å ha kontakt med andre aktører som har vært involvert i og etter ulykken.*

*Utredning kan bruke referansepersoner og innhente sakkyndig vurdering og uttalelse. Det kan bes om bistand fra Justisdepartementet i forbindelse med å innhente slik vurdering og uttalelse.*

*Rapporten skal avgis til Justisdepartementet innen 1. november 2007.*

Det fremgår av mandatet at utredningen ikke nødvendigvis skal konkludere med at det var – eller ikke var – feil eller mangler i dokumentasjonen etter forliset, eller ved oppfølgingsarbeidet etter forliset. Utredningen skal "bare" avdekke eventuelle indikasjoner på slike misforhold.

Utredningen skal likevel gå et skritt videre, nemlig komme med forslag til hvilke undersøkelser som bør iverksettes for å klarlegge om det bak eventuelle indikasjoner skjuler seg reelle misforhold som bør rettes opp.

Kommisjonsrapporten fra 1976 er det sentrale dokumentet. Feil eller mangler i annen dokumentasjon etter forliset er relevant bare dersom denne dokumentasjon har vært brukt som kilde i kommisjonsarbeidet, og dermed har kunnet påvirke kommisjonsrapportens innhold.

Eventuelle konstaterte eller antatte feil eller mangler ved plattformen, redningsutstyret ombord mv er bare relevant for utredningen dersom disse feil eller mangler kan ha hatt betydning for plattformens grunnstøting eller for mannskapets sikkerhet ombord i livbåten.

Endelig forstås mandatet slik at fokus for utredningen skal være på forlisets hendelsesforløp og årsaker, og ikke på skyld og ansvar. Utredningen vurderer derfor ikke faktum i forhold til straffebud med sikte på straffeansvar eller i forhold til regler om administrative forføyninger eller sivilrettslige reaksjoner.

For så vidt angår oppfølgingsarbeidet etter forliset, skal utredningen bare omfatte myndighetenes oppfølging. Det betyr at vurdering av den oppfølging som rederi, plattformeier, forsikringsselskap eller andre ikke-offentlige institusjoner var ansvarlig for, klart faller utenfor mandatet.

### 3. Arbeidsmåter

Utredningsarbeidet omfatter for det første en gjennomgang, analyse og sammenstilling av alle tilgjengelige dokumenter med tilknytning til forliset. Dette er særlig dokumenter fra Justisdepartementets arkiv, men materialet omfatter også dokumenter fra andre relevante myndigheter som Sjøfartsdirektoratet, politiet, påtalemyndigheten, redningstjenesten og domstoler. Fra Justisdepartementets arkiv har også interne departementsnotater mv vært tilgjengelige.

Aktuelt arkivmateriale som i sin tid ble oversendt Statsarkivet eller Riksarkivet, er innhentet i kopi derfra.

Videre inngår i dokumentomfanget skriftlig materiale som Støttegruppen for de overlevende og pårørende (heretter kalt Støttegruppen) har sendt Justisdepartementet, samt en større mengde presseklipp fra 1976 og frem til i dag.

I tillegg kommer arkivmateriale som rederiet Odfjell Drilling AS har stillet til utreders rådighet.

Endelig inngår i dokumentomfanget dokumenter som gir informasjon om markedsmessige, miljømessige og andre forhold i tilknytning til norske boreplattformers virksomhet i Nordsjøen i midten av 1970-årene.

I arbeidet med utredningen har utreder hatt samtaler med:

1) Medlemmene av undersøkelseskommissjonen fra 1976, Karle Teige, Øivind Sandnes, Dag Kavlie og Ernst Rolf Olsen. Kommissjonens formann Johan Fr. Meyer, er død.

2) Offentlige myndigheter

- Sjøfartsdirektoratet
- Hovedredningssentralen for Sør-Norge

3) Rederiet Odfjell Drilling AS

4) Overlevende og pårørende etter forliset, samt Støttegruppen:

Innholdet av disse samtalene har bestått i å bekrefte, klargjøre og utdype informasjoner som overlevende og pårørende tidligere har gitt, lytte til kritiske synspunkter på den utførte granskning av forliset, samt på myndighetenes oppfølging av dem etter forliset.

5) Diverse andre personer som har vært involvert i forliset eller i oppfølgingsarbeidet etter dette.

Videre har følgende personer vært benyttet som referansepersoner i forbindelse med spesielle temaer:

Tidligere havnedirektør i Bergen, Nils Standal

Professor dr. juris Hans Jacob Bull

Politioverbetjent Geir Duesund

Politibetjent (og tidl. spesialmedarbeider ved Nordsjø-/miljøseksjonen Rogaland politidistrikt) Stein Ege

Det er innhentet en betenkning om kulturelle og kommandomessige forhold på norske plattformer i 1970-årene, av tidligere plattformsjef Kjell Gabriel Stangeland og pensjonert politiavdelingssjef Bjørn Helgesen.



Det har under utredningsarbeidet ikke vist seg nødvendig å innhente særlige sakkyndige uttalelser.

Utredningen er forsynt med et større antall fotnoter, som viser kildene til de informasjonen og synspunkter som utrederen har nyttiggjort seg.

Ved kartlegging av myndighetenes oppfølging av overlevende og pårørende etter forliset, har utreder støtt på enkelte metodiske problemer. Disse er påpekt innledningsvis i det kapittel som beskriver denne oppfølgingen.

Utredningsarbeidet har reelt og formelt vært en utredning – ikke en granskning. Dette er blitt presisert for alle de personer og myndigheter som utreder har vært i kontakt med.

Utredningsarbeidet er utført på selvstendig grunnlag. Utreder er ikke ansatt i Justisdepartementet, men er bare engasjert av departementet. Utredningens innhold innenfor mandatets rammer er ikke drøftet med departementet. Utreder har ikke mottatt noen form for føringer fra departementet når det gjelder utredningens innhold eller konklusjoner. Heller ikke fra andre myndigheter har utreder mottatt slike føringer.

Utreder har ikke på noe tidspunkt før utredningen startet opp vært involvert i Deep Sea Drillers forlis, eller med oppfølgingsarbeidet etter forliset.

#### 4. Utredningens oppbygging og sammendrag

Utredningens tre første kapitler er av mer formell art. Her behandles henholdsvis bakgrunnen for utredningen, beskrivelse av utreders oppdrag, samt den arbeidsmetode som er anvendt under utredningsarbeidet.

I kapittel 5 informeres det om undersøkelseskommisjonen av 1976. Kommisjonens sammensetning, mandat, materiale og arbeidsmåte gjennomgås. Utreder peker på at kommisjonen synes å ha fått et noe upresist mandat, noe som senere kan ha ledet til enkelte misforståelser om kommisjonsrapportens innhold.

I kapittel 6 blir kommisjonsrapporten vurdert kritisk med tanke på å avdekke indikasjoner på positive feil i rapporten. Utreder har ikke kunnet se slike indikasjoner på feil av betydning.

I kapittel 7 reises spørsmålet om kommisjonsrapporten er beheftet med mangler. I dette inngår også mangler/utelatelser som neppe var synlige for kommisjonen, men som først etter at kommisjonsrapporten var avgitt, er blitt aktuelle vurderingsstemaer. Kapitlet drøfter dessuten påstander om mangler/utelatelser, som senere er fremsatt fra enkelte hold, uavhengig av om påstandene på forhånd syntes vel begrunnet eller ikke. Vurdert i ettertid, vil utreder mene at kommisjonsrapporten på enkelte punkter kunne ha vært noe fyldigere. Dette rokker imidlertid ikke ved rapportens hovedkonklusjoner. Kapittel 7 er utredningens lengste kapittel.

I kapittel 8 refereres enkelte andre myndigheters vurdering av undersøkelseskommisjonens rapport, avgitt kort tid etter at rapporten ble lagt frem. Rapporten fikk positiv omtale.

I kapittel 9 gjennomgås politietterforskningen etter forliset. Straffesaksdokumentene, herunder særlig de mange politiavhør, var meget viktige premisser for kommisjonsrapporten. Svakheter ved politietterforskningen ville dermed kunne føre til tilsvarende svakheter ved kommisjonsrapporten. Etter utreders vurdering var politietterforskningen etter forliset av vanlig god kvalitet etter datidens mål.

I kapittel 10 kommenteres medieomtalen av forliset. Denne omtalen kan neppe sies å inneholde stoff av direkte nytte for utredningsarbeidet. Men deler av mediedekningen, spesielt den kritiske del, har vært med å peke ut hvilke problemstillinger utredningen særlig burde vie oppmerksomhet.

I kapittel 11 er det laget en generell innledning til utredningens kapitler om statlige myndigheters oppfølging etter forliset.

I kapittel 12 vurderes myndighetenes oppfølging av de maritime og redningsmessige erfaringer etter forliset. Denne oppfølgingen fremstår som god.

I kapittel 13 vurderes myndighetenes oppfølging av de overlevende. Kapitlet forsøker å beskrive den situasjon som de overlevende har gjennomlevd, og som derfor kan skape forståelse for det oppfølgingsbehov de overlevende fikk etter ulykken. De fleste overlevende fikk et mangartede oppfølgingsbehov, men som bare i varierende grad ble fulgt av det offentlige. Den katastrofepsykiatriske oppfølging var – målt med dagens mål – nærmest fraværende. Men denne oppfølgingen avvek neppe vesentlig fra det som den gang var vanlig etter større ulykker.

I kapittel 14 vurderes myndighetenes oppfølging av de pårørende. De pårørendes oppfølgingsbehov er forsøkt klarlagt. Det synes å være klare indikasjoner på at mange pårørende ikke har fått profesjonell eller annen hjelp til å takle de akutte sorgreaksjonene i tiden etter forliset, og har derfor senere i livet måtte slite med psykiske problemer. På den annen side kan oppfølgingen neppe sies å avvike vesentlig fra det som den gang var vanlig ovenfor pårørende etter større ulykker.

I kapittel 15 er utredningens konklusjoner og tilrådinger inntatt.

## 5. Undersøkelseskommissjonen fra 1976.

### 5.1 Kommisjonens sammensetning

Den 2. mars 1976 oppnevnte Justisdepartementet, etter initiativ fra Sjøfartsdirektoratet, en undersøkelseskommissjon i medhold av dagjeldende sjøfartslovs § 314, jfr. Kronprinsregentens resolusjon av 5.mai 1967.

Kommisjonen fikk denne sammensetning:

1. Justitiarius Johan Fr. Meyer, formann
2. Plattformsjef Karle Teige
3. Teknisk sjef Øyvind Sandnes
4. Professor Dag Kavli
5. Sekretær Ernst Rolf Olsen

Kommisjonens medlemmer var utpekt med det siktemål at:

- formannen skulle kunne fylle vilkårene for å være høyesterettsdommer,
- et medlem skulle være plattformsjef med erfaring fra en boreplattform tilsvarende Deep Sea Driller,
- et medlem skulle være maskinteknisk sakkyndig med erfaring fra boreplattform,
- et medlem skulle være skrogeteknisk sakkyndig med erfaring fra boreplattform, og at
- et medlem skulle være telegrafist eller underordnet sjømann.

Under utredningsarbeidet er det ikke kommet frem opplysninger som gir grunnlag for tvil om kommisjonens kompetanse i bredde eller i dybde.

### 5.2 Kommisjonens mandat

#### 5.2.1 Generelt

Utrederen har i Justisdepartementets arkiv ikke funnet noe egentlig mandat for kommisjonen. Det er da heller ikke i kommisjonsrapporten vist til noe mandat, hvilket hadde vært meget naturlig dersom et slikt var blitt gitt.

Det nærmeste man kommer et skriftlig mandat er departementets oppnevningensbrev av 2. mars 1976 til formannen, hvor det bl.a. heter "*..... undersøke forholdene omkring havariet av boreplattformen "Deep Sea Driller" 1. mars 1976*".

Denne meget generelle oppdragsbeskrivelse må imidlertid sees i sammenheng med "Foreløpige regler om undersøkelseskommissjoner etter lov 20. juli 1893 om sjøfarten § 314", fastsatt av Justisdepartementet den 22. august 1962. Her heter det i § 6: "Om formålet med undersøkelsene gjelder sjøfartslovens § 303 første ledd tilsvarende." I denne §'en beskrives formålet med sjøforklaringer slik:

*Ved sjøforklaring skal det søkes så vidt mulig fullstendige opplysninger om de faktiske omstendigheter ved og årsakene til vedkommende hending, særlig om forhold som er av betydning for bedømmelse av skipets sjødyktighet, eller for vurderingen av reglene om*

*sjødyktighet til sjøs, og om forhold som kan tenkes å begrunne straffeansvar eller annet ansvar for rederen, skipsføreren, mannskapet eller andre.*

I Justisdepartementets bemerkninger til § 6<sup>3</sup> i de foreløpige regler om undersøkelseskommisjoner etter sjøfartslovens § 14, er imidlertid følgende presisert: *Det er ikke hensikten at kommisjonen i sin rapport skal ta hensyn til hvem som det i tilfelle kan gjøres strafferettslig eller disiplinært ansvar mot, eller uttale seg om muligheten for sivilt erstatningssøksmål. Kommisjonen skal søke ulykken best mulig oppklart bl.a. med henblikk på ansvarsspørsmålene, men det tilkommer vedkommende myndigheter å avgjøre om det skal gjøres ansvar gjeldende, og ansvarsspørsmålene vil som ellers høre inn under domstolene i siste instans.*

I de samme foreløpige reglers § 10, 3.ledd, står det videre at kommisjonens rapport eventuelt skal inneholde "...forslag til forføyninger som etter kommisjonens mening bør treffes for å hindre nye ulykker av samme eller lignende art."

Justisdepartementets oppnevningensbrev av 2. mars, sammenholdt med sjølovens § 303 om formålet med sjøforklaringer, og med § 6 og § 10, 3.ledd i Foreløpige regler om undersøkelseskommisjon etter sjøfartslovens § 314, utgjorde etter utrederens oppfatning sannsynligvis en tilfredsstillende oppdragsbeskrivelse for kommisjonen.

Når kommisjonsrapporten leses i sin helhet, synes det å fremgå at kommisjonen har lagt til grunn en mandatforståelse i samsvar med ovenstående, og som kan angis med stikkordene hendelsesforløp, årsaksforhold, tilrådinger.

#### 5.2.2 Klarlegging av skyld og ansvar innenfor mandatet?

Særlig på et punkt kan uklarhet i mandatet ha skapt grunnlag misforståelser, nemlig om kommisjonsrapporten uttaler seg om skyld hos plattformsjefen eller hos andre.

På rapportens side 31 er det uttalt: "*Årsaken til grunnstøtingen er etter kommisjonens mening i første rekke uheldige disposisjoner foretatt av plattformsjefen*".

Dette er senere blitt utlagt av Støttegruppen og i enkelte medier som om kommisjonen bebreider kapteinen for subjektiv skyld. Noen eksempler på overskrifter: "Skarp kritikk fra havarikommisjonen", "Skarp kritikk etter "Deep Sea Driller"s grunnstøting", "Voldsom kritikk mot kapteinen", "Det er lett å skyld på dem som er døde".

Det kan imidlertid synes uklart om kommisjonen egentlig konkluderer med skyld hos plattformsjefen. At han var årsak til forliset, betyr nødvendigvis ikke at dette kan bebreides ham som subjektiv skyld. På den annen side fritar kommisjonen selvsagt heller ikke plattformsjefen for subjektiv skyld i hendelsen. Ved beskrivelsen av plattformsjefens handlemåte bruker kommisjonen i stedet det mer objektive begrepet "uheldige disposisjoner".

<sup>3</sup> Justisdepartementets rundskriv 1910-68 E av 9. sept. 1968

Som et ledd i arbeidet med å kartlegge hendelsesforløp og årsaker, klarlegger kommisjonen en rekke faktiske forhold. Riktignok ville disse faktiske forhold langt på vei ha vært relevante også ved senere vurderinger av plattformsjefens eller andres skyld i og ansvar for forliset. Men det er ikke med tanke på disse spørsmål at kommisjonen klarlegger hendelsesforløp og årsaker.

Utredning sitter igjen med det inntrykk at kommisjonen har forstått sitt mandat slik at den ikke skal vurdere skyld hos plattformsjefen, og at kommisjonens rapport derfor heller ikke uttaler seg om skyld, verken hos plattformsjefen eller hos andre.

En slik oppfatning av kommisjonsmandater er også lagt til ved en rekke senere granskninger av andre ulykker:

1) I kommisjonsrapporten etter "Scandinavian Star"-ulykken i 1990, er det presisert:

*"Utvalget har derimot ikke forstått oppgaven på den måten at det skal ta stilling til om personer eller institusjoner har opptrådt slik at det vil være grunnlag for strafferettslig tiltale, administrative forføyninger eller sivilrettslige reaksjoner. Når utvalget karakteriserer enkeltpersoners eller institusjoners opptreden, ligger det i dette ingen stillingtagen til om strafferettslige eller andre sanksjonsbelagte regler er overtrådt."*<sup>4</sup>

2) I kommisjonsrapporten etter hurtigbåten MS Sleipners forlis i 1999 heter det:<sup>5</sup>  
*Kommisjonen er ingen domsstol. Den har derfor tolket sitt mandat slik at kommisjonen gjennom den fremstilling som kommisjonen gir av faktum, har gitt en tilstrekkelig fremstilling av relevante omstendigheter. Eventuell vurdering av faktum i forhold til straffebud med sikte på strafferettslige reaksjoner eller i forhold til regler om administrative forføyninger eller sivilrettslige reaksjoner, er det opp til påtalemyndigheten, andre berørte og senere domstolene å ta stilling til. Kommisjonen har likevel funnet det riktig i en del sammenhenger å karakterisere enkeltpersoners og institusjoners opptreden på grunnlag av påviste forhold. Det ligger i dette ikke noen stillingtagen til om straffebud eller andre sanksjonsbelagte regler faktisk er overtrådt."*

3) Tilsvarende oppfatninger er formulert i rapporten etter Åsta-ulykken i 2000<sup>6</sup> og i rapporten etter Lillestrøm-ulykken samme år<sup>7</sup>.

Misforståelser gående ut på at rapporten uttalte seg om skyld hos plattformsjefen, kunne ha vært unngått dersom kommisjonen hadde gjort det enda tydeligere at den fokuserte hendelsesforløp, årsaksforhold og tilrådinger, og ikke subjektiv skyld.

### 5.3 Kommisjonens materiale

Kommisjonsrapporten inneholder i sitt kapittel 2 en oversikt over det materialet kommisjonen har innhentet, og lagt til grunn for sine vurderinger:

<sup>4</sup> NOU 1991: 1A, side 14.

<sup>5</sup> NOU 2000:31, side 20

<sup>6</sup> NOU 2000: 30, side 15

<sup>7</sup> NOU 2001:9, side 13

5.3.1 Kommisjonen har selv avhørt 13 av mannskapet. Disse hadde tidligere blitt avhørt også av politiet. Ytterligere 5 vitner ble avhørt av kommisjonen, herunder en person som tidligere har tjenestegjort som plattformsjef på Deep Sea Driller.

I tillegg tok Stavanger byrett vitneavhør av kaptein og vakthavende styrmann på plattformens supplyfartøy "Georgturm".

5.3.2 Kommisjonen har videre til sin disposisjon hatt alle forlisets etterforskningsdokumenter fra Hordaland politikammer, herunder vitneavhør av samtlige overlevende.

5.3.3 Fra rederiet har kommisjonen fått de aktuelle sertifikater, spesifikasjoner og tegninger vedrørende plattformen. Videre har kommisjonen hatt til disposisjon de karter plattformen navigerte etter, radiodagbok, maskindagbok mv. Dekksdagboken gikk imidlertid tapt ved forliset.

5.3.4 Videre har kommisjonen mottatt tekniske data vedrørende plattformens livbåter, værobservasjoner fra Værvarslingen på Vestlandet, vaktjournal fra Bergen radio, redningslogg fra Hovedredningssentralen for Sør-Norge og rapporter fra førerne av redningshelikoptrene.

5.3.5 En mer konkret og detaljert oversikt over materialet fremgår av kommisjonsrapportens bilagsfortegnelse på i alt 60 bilag. Bilag 1 og 2 er henholdsvis kommisjonens protokoll og politietterforskningsdokumenter. Bilagene fra nr. 3 til nr. 60 er kommisjonens interne arbeidsdokumenter.<sup>8</sup>

#### 5.4 Kommisjonens arbeidsmåte

Kommisjonen har ført en protokoll som beskriver dens virksomhet. Her fremgår at kommisjonen har gjennomført i alt 10 dagsmøter, samt befarings på ulykkesstedet. Alle kommisjonens vitneavhør er referert i protokollen. Kommisjonen har holdt sine møter for lukkede dører. Det samme ble gjort i Stavanger byrett i forbindelse med vitneavhørene der.

I tillegg til arbeidsmøtene, har hver av kommisjonens medlemmer åpenbart også arbeidet utenom møtene. Det må i særlig grad antas å gjelde kommisjonens formann.

Kommisjonens arbeidsmåte synes å være tradisjonell, med innhenting av et betydelig informasjonsmateriale, som dernest er blitt systematisert og analysert, for til slutt å lede frem til konklusjoner.

Kommisjonen har ikke funnet grunn til å innhente sakkyndige vurderinger utover de faglige vurderinger som den selv fant naturlig å foreta i kraft av egen kompetanse.

---

<sup>8</sup> Se Justisdepartementets brev til Sjøfartsdirektoratet av 9. juni 1976, ref. 5907/76 A-C/jh. Departementet mente at bilag 1 (kommisjonens protokoll) ikke burde offentliggjøres fordi kommisjonen møter ble holdt for lukkede dører. Bilag 2 er politiets etterforskningsdokumenter, og burde av denne grunn ikke offentliggjøres. De øvrige bilag er interne arbeidsdokumenter, og falt følgelig utenfor offentlighetsloven.

## 6. Feil i kommisjonsrapporten?

### 6.1 Generelt

Kommisjonsrapporten er på 39 sider, og består av følgende hovedkapitler:

1. Undersøkelseskommisjonens oppnevning og sammensetning
2. Undersøkelseskommisjonens materiale
3. "Deep Sea Driller"
4. Hendelsesforløpet
5. Vurdering av årsaksforholdet
6. Tilrådinger
7. Avsluttende bemerkninger

I tillegg kommer 8 vedlegg fra A til H, som utgjør en del av kommisjonsrapporten:

- A. Towing Instructions for "Deep Sea Driller"
- B. Beregning av fremdrift i vind og strøm, med og uten sleper til forsyningskip.
- C. Beregning av forenklete nødankringstilfeller
- D-H. Fotokopi av sjøkart

Kommisjonsrapporten fremstår etter utrederens mening som velorganisert og logisk bygget opp. Den er utformet med en stringens som bidrar til at resonnementer og konklusjoner blir godt tilgjengelige.

### 6.2 Feil i rapporten?

Med grunnlag i dokumentasjonen omkring forliset, har utrederen forsøkt å avdekke eventuelle positivt uriktige faktaopplysninger eller vurderinger i kommisjonens rapport. Enkelte slike uriktigheter/unøyaktigheter synes å foreligge, men disse er bagateller helt uten betydning for kommisjonens konklusjoner. For eksempel nevnes det på side 7 i rapporten hvilket maritimt mannskap plattformen hadde. Summeres dette, kommer man frem til tallet 17, mens det faktiske antallet besetningsmedlemmer var 18. På side 8, hvor det enkelte besetningsmedlem er navngitt, er antallet derimot korrekt.

Undersøkelseskommisjonen konkluderte i sin rapport med at årsaken til grunnstøtingen i første rekke var uheldige disposisjoner foretatt av plattformsjefen.

Konkret pekes det på at:

- Kursen burde ha vært lagt vestlig, dvs. ut i havet, senest den 29. februar kl. 2100 ...*"da man fikk meldingen om at det kunne ventes storm av styrke 11-12 av nordvest i løpet av natten og nettopp på den tid da plattformen etter seilingsplanen ville være ved innseilingen til Fedjeosen."*<sup>9</sup>
- Plattformsjefen burde ha fulgt reglene i Emergence Procedure Manual om å senke plattformen til "survival draft" bølgehøyde og vindstyrke tatt i betraktning.
- Ordre om å etablere slepeforbindelse til den medfølgende supplybåten burde ha vært gitt på et tidligere tidspunkt.

<sup>9</sup> Kommisjonsrapporten s 31.



- Da plattformen så sent som ca. kl. 0245 mislykkedes i å svinge babord, dvs. ut fra land, burde den ikke svingt styrbord mot land, men i stedet droppet ankere.

Ved gjennomgangen av dokumentasjonen rundt forliset, har utrederen ikke registrert noe som gir saklig grunn til å sette spørsmålstegn ved kommisjonens konklusjoner om de umiddelbare årsaker til forliset.

### 6.3 Manglende informasjon og vurderinger?

I tillegg til å vurdere om det er indikasjoner på positive feil i kommisjonsrapporten, er det nødvendig å reise spørsmålet om relevante informasjon og vurderinger i tilknytting til forliset ikke er kommet med i rapporten. Dette sentrale spørsmål er nærmere vurdert i kapittel 7.

## 7. Mangler ved kommisjonsrapporten?

I dette kapittel behandles informasjon og vurderinger rundt forliset, som man fra ulike hold i ettertid har ment at kommisjonsrapporten burde ha inneholdt.

De påståtte mangler som vurderes i denne utredning, er i hovedsak begrenset til slike mangler som kan tenkes å stå i klar årsakssammenheng med grunnstøtingen av plattformen og forliset av livbåten. Mangler uten slik årsakssammenheng vurderes ikke. Denne avgrensning kan føre til at enkelte spørsmål, som de overlevende og pårørende opplever som vesentlige, likevel ikke er blitt behandlet i utredningen.

Tankegangen hos undersøkelseskommisjonen fra 1976 synes å ha vært den samme, nemlig at bare forhold som forklarer forliset er relevante for den. Andre eventuelle feil eller mangler ved plattformen, bemanningen eller ved utstyret ombord, måtte det være de aktuelle kontrollmyndigheters ansvar å gripe fatt i.

De relevante påståtte mangler behandles enkeltvis nedenfor, og deles i tre grupper:

- Generelle forhold
- Forhold som knytter seg spesielt til plattformen og seilassen inntil grunnstøtingen.
- Forhold som knytter seg spesielt til livbåten og mannskapets opphold der.

### 7.1 Generelle forhold

#### 7.1.1 Kommandoforholdene ombord på plattformen

Støttegruppen hevder at det var uklarhet om de reelle kommandoforhold ombord på plattformen, og at undersøkelseskommisjonen ikke vektlegger dette når den fastslår at årsaken til ulykken var feilvurderinger hos kapteinen.

Støttegruppen reiser dermed spørsmålet om kapteinen var alene om å beslutte de uheldige disposisjoner som førte til forliset av plattformen, eller om andre medvirket til disse beslutninger.

##### 7.1.1.1 Utgangspunkt og bakgrunn

Etter utrederens mening var det helt klart hvem som formelt sett hadde kommandoen ombord på Deep Sea Driller under seilassen mot Bergen. Plattformen var under forflytting, og den var dermed i henhold til sjøfartsloven definert som et skip. Den fulle kommandomyndighet var derfor i henhold til gjeldende bestemmelser tillagt kapteinen.<sup>10</sup> Et annet spørsmål er om den reelle kommandomyndighet ombord fullt ut samsvarte med den formelle.

Det er hevdet at det ombord i de første norske oljeplattformer i midten av 70-årene kunne være et spenningsforhold mellom plattformens maritime sjef (kapteinen), og boresjefen (rig superintendent). Dette forholdet er på mer prinsipielt grunnlag berørt i

<sup>10</sup> Kommandoforholdene var klarlagt i Forskrifter om bemanning av norske flyttbare boreplattformer av 28. februar 1975.

et brev fra skipsinspektøren til kommisjonens formann<sup>11</sup>, samt i en uttalelse fra Norges Skibsførerforbund<sup>12</sup>. Problemet har også vært drøftet i Sjøfartsdirektoratet, som mente at dette i hovedsak var et overgangsproblem.<sup>13</sup> Kommisjonens medlem Karle Teige har senere utdypet problemstillingen i et brev til skipsinspektøren.<sup>14</sup> Teige skriver her: *"Ser vi på organisasjonen på både en amerikansk og fransk borerigg, vil vi se at det er "toolpusher" som har øverste myndighet ombord. På en norsk borerigg er det som kjent den maritime sjef som har høyeste myndighet ombord. Dette er en norsk regel basert på tradisjonelle ledelsesformer i vår handelsflåte. Det er ikke lett for en amerikansk superintendent/toolpusher å innordne seg våre regler. De er vant med å være den suverene leder ombord i amerikanske rigger. De vil derfor når mulighetene byr seg opponere mot den maritime sjef."*

Kjell Gabriel Stangeland (tidligere plattformsjef) og Bjørn Helgesen (tidligere politiavdelingssjef, også med erfaring som sikkerhetssjef i Dolphin og i Amoco) har på utrederens anmodning utarbeidet en betenkning omkring kulturelle og kommandomessige forhold på norske plattformer i 1970-årene.<sup>15</sup>

De forteller bl.a.: *Det var vanligvis ingen tvil om at plattformsjefen hadde det øverste sikkerhetsmessige ansvaret, men dette var et forhold som de utenlandske (amerikanske) Rig Superintendent (boreledere) ikke hadde erfaring med. Amerikanske 1 ste generasjons rigger hadde ikke framdrift og var derfor ikke klassifisert som skip og hadde derfor ikke kaptein ombord. Mesteparten av personalet ombord rapporterte til boreleder. Konflikter var vanlige og det var et så stort problem at Norsk Skibsførerforbund grep inn, en prosess som det tok flere år å gjennomføre.*

*Det var også strid innad i riggeiernes organisasjon relatert til kommandoforholdene ombord. Selv om plattformsjefen hadde det øverste ansvaret for sikkerheten ombord foregikk den daglige kommunikasjonen mellom rigg og land, hovedsakelig mellom boreleder ombord og driftsleder på land.....*

*Mange boreselskaper valgte å ansette "snille" plattformsjefer, plattformsjefer som forholdt seg til sin del av jobben, å styre med det maritime og la borefolkene utføre sin del,.....*

*Alt dette viser at beslutningsprosessen for en plattformsjef var komplisert....."*

Kommisjonsmedlemmet professor Dag Kavlie har i samtale med utreder gitt uttrykk for at det spenningsforholdet mellom plattformsjef og boresjef som man hadde ombord på plattformer på den aktuelle tiden, nok hadde klare undertoner av fagforeningsmessig eller profesjonsmessig drakamp.<sup>16</sup>

<sup>11</sup> Se Skipsinspektøren i Bergen sitt brev av 20. april 1976 til justitiarius Johan Fr. Meyer side 4. Brevet er oppgitt å være et personlig brev.

<sup>12</sup> Se Norges Skibsførerforbunds brev av 28. juni 1976 til Sjøfartsdirektoratet

<sup>13</sup> Se referat fra møte den 14. juni 1976 i Sjøfartsdirektoratets sakkyndige råd side 4

<sup>14</sup> Se Karle Teiges brev av 18. desember 1976 til Skipsinspektøren i Bergen

<sup>15</sup> Betenkningen er datert 23. september 2007

<sup>16</sup> Se referat av samtalen 1. juni 2007 s. 2.

Når de reelle kommandoforholdene ombord i Deep Sea Driller i februar 1976 skal klarlegges, må utgangspunktet likevel være dette: Dersom man ikke finner konkrete holdepunkter for noe annet, må det antas at den reelle kommandomyndighet ombord på plattformen samsvarte med den formelle, altså at kaptein Tysnes hadde den fulle kommandomyndighet ombord når plattformen var under forflytting.

7.1.1.2 Hadde kaptein Tysnes redusert kommandomyndighet ombord på plattformen? Var det i praksis etablert en redusert kommandomyndighet for kaptein Tysnes, ved at rederiet, operatøren Elf eller andre traff enkelte beslutninger som egentlig var "kapteinsbeslutninger"? Gikk slike eventuelle beslutninger direkte til kaptein Tysnes, eller ble de meddelt for eksempel rig superintendent Morrison, som dernest handlet på basis av disse beslutninger?

I denne sammenheng er det grunn til å merke seg rig superintendent Morrisons aktive rolle under forliset (se nedenfor). Dette kan kanskje indikere at han utøvet en viss faktisk kommandomyndighet, som egentlig skulle tilhøre kapteinen.

Loggen til Bergen Radio viser at plattformen tok kontakt med rederiet kl. 0442 den 1. mars, og at det var kontakt mellom plattformen og operatøren (ELF Norge) kl. 0453, hvilket neppe var unaturlig hendelsen tatt i betraktning. Men det er ingen konkrete holdepunkter som sannsynliggjør at rederen og/eller operatøren skulle ha overtatt noe av kapteinenes kommandomyndighet, og utøvet den gjennom ordre direkte til kapteinen eller gjennom rig superintendent Morrison.

Kommisjonsmedlemmet Dag Kavlie, har i samtale med utreder bl.a. forklart: ".....at det var klart at kaptein Tysnes var den person som både reelt og formelt hadde kommandoen ombord når riggen var under forflytting, og dermed også under seilasen mot Bergen."<sup>17</sup>

Odfjell Drilling har opplyst til utreder at det er helt ukjent for rederiet at det var etablert en redusert kommandomyndighet for kapteinen.<sup>18</sup>

Plattformsjef Gunnar Odd Hole, som har vært plattformsjef ombord i Deep Sea Driller fra februar 1974 til april 1975, har i samtale<sup>19</sup> med utrederen opplyst at han aldri har fått ordre/henstillinger/forslag fra rederiet som indikerte at han hadde en redusert kapteinsmyndighet ombord. Han kjenner heller ikke til at kaptein Tysnes har mottatt noe slikt fra rederiet.

Plattformsjef Bjørnulf Heggen, som alternerte med plattformsjef Tysnes ombord på Deep Sea Driller, ble som foran nevnt ikke avhørt av kommisjonen. Han har imidlertid i samtale med utrederen<sup>20</sup> bl.a. opplyst at han aldri har opplevd noe forsøk fra rederiet på å redusere hans kapteinsmyndighet.

<sup>17</sup> Referat av samtale 31. mai 2007 s 2.

<sup>18</sup> Brev av 2. juli 2007 fra Odfjell Drilling til utreder, s. 5 og 6.

<sup>19</sup> Se referat av samtale 20. sept. 2007 side 2.

<sup>20</sup> Se referat av samtale 22. juni 2007 s 2.

Boresjef/superintendent Morrison sier i sin vitneforklaring til politiet: "But he (dvs. Morrison, utrederens anm.) also said that the captain was in charge, and they were willing to obey his order."<sup>21</sup>

Det er også grunn til å merke seg at operatøren ELF ifølge kommisjonsrapporten side 12 kontaktet plattformen kl. 2100 den 29. februar, og rådet plattformen til å gå innenfor Marsteinen pga sterk vind i området, et råd som kaptein Tysnes valgte ikke å følge.

På grunnlag av ovenstående kan det konkluderes med at det ikke var etablert en kommandomyndighet for kaptein Tysnes ombord på Deep Sea Driller som var mindre enn den han skulle ha etter gjeldende forskrifter.

#### 7.1.1.3 Har andre ombord tilrevet seg noe av kapteinens kommandomyndighet?

Det er grunn til å merke seg at det i politiforklaringen til rig superintendent Morrison, som var sjef på plattformen da denne var i boreposisjon, står: "*Then they made various calls, to mr. Larsen in Bergen (dvs. rederiet, utreders anm.), and ELF Norge in Stavanger and mr. Scifo in Stavanger. The w. spoke to the representatives and explained the situation and told them about their plans.*"<sup>22</sup> Samtalene fant sted etter grunnstøtingen, men før plattformen ble evakuert. Dersom Morrison har tatt initiativet til samtalen(e) med rederiet på egen hånd, og uten i forståelse med kapteinen, har han beveget seg inn på kapteinens myndighetsområde. Dette er det ikke mulig å klarlegge i dag.

Videre fremgår det av kommisjonsrapporten side 18 at Morrison spilte en relativt aktiv rolle under mannskapets evakuering fra plattformen. Bl.a. ga han kapteinen råd i spørsmålet om evakuering. Videre var det Morrison som telte hele mannskapet inn i livbåten, herunder kapteinen selv<sup>23</sup>.

Morrisons aktivitet kan forstås på to måter. Enten påtok han seg bevisst en kommandomyndighet som egentlig tilhørte kapteinen. Eller så gikk han bare inn i en utvidet hjelperolle, eventuelt etter kapteinens anmodning, som falt ham naturlig på bakgrunn av erfaringer fra utenlandske oljeplattformer hvor kommandoforholdene var ordnet annerledes enn på norske plattformer.

Det kan også tenkes at Morrison eller andre, ved tidligere anledninger har markert seg kommandomessig ombord på plattformen på en slik måte at det ble skapt uklare kommandoforhold ombord, hvilket igjen kunne skape fare for at kapteinens autoritet vis a vis mannskapet kunne bli noe redusert.

Kommisjonsrapporten hevder på side 33 at disiplinen ombord i livbåten ikke har vært god nok, og at kapteinen ikke skulle ha tillatt at så vidt mange som 7 personer oppholdt

<sup>21</sup> Rapport fra politiforklaring av 1. mars 1976 s 2

<sup>22</sup> Rapport fra politiforklaring av 1. mars 1976 s 2

<sup>23</sup> Opplysningene kommer fra Morrisons egne politiforklaringer til politiet 1. mars 1976 og til kommisjonen 6. mars.

seg på dekket av den overbygde livbåten. Det kan kanskje fremstå som en mulighet at denne disiplinsvikt var et resultat av en mulig redusert autoritet hos kapteinen. Utrederen mener at dette neppe kan ha vært tilfelle, jfr. drøftelsene under pkt. 7.5.2 nedenfor.

Utreder har under samtaler med en del av de overlevende reist spørsmålet om hvordan disse opplevde kaptein Tysnes autoritet som kaptein. Under en slik samtale uttalte de tilstedeværende overlevende (3 personer) bl.a.: *"Alle oppfattet Tysnes som sjef, både under seilassen og under evakueringen. Det var han som beordret mannskapet i livbåten. De mener Tysnes hadde den autoritet som er vanlig for kapteiner i lignende stillinger."*<sup>24</sup> Andre overlevende har gitt uttrykk for den samme oppfatning.

Utrederen har videre merket seg en rekke vitneuttalelser fra mannskapet ombord på Deep Sea Driller, hvor det opplyses at det ikke var panikk eller tilløp til panikk verken på plattformen etter grunnstøtingen, eller under evakueringen fra plattform til livbåt. I dette ligger i seg selv en indikasjon på at kommandomyndigheten har vært tydelig og enhetlig, og har vært utøvd med den autoritet som situasjonen krevde.

Etter en samlet vurdering må det derfor kunne konkluderes med at ingen ombord på plattformen har tilrevet seg noe av kapteinens kommandomyndighet i forbindelse med forliset.

Uansett er klarhet om kommandoforholdene ombord kapteinens ansvar. Om han lar sine beslutninger som kaptein i for stor grad påvirkes av innspill og råd fra andre ombordværende personer, har han likevel det hele og fulle ansvar for de beslutninger han treffer. Prøver en annen ombord å tilrive seg noe av kapteinens myndighet på en utilbørlig måte, må det være kapteinens rett og plikt å sette ham på plass eller passivisere ham på annen måte.

#### 7.1.1.4 Var kapteinen ikke tilstrekkelig selvstendig i forhold til rederiet?

Man kan også reise spørsmålet om kaptein Tysnes hadde et avhengighetsforhold til rederiet og/eller til operatøren, som medførte at han til en viss grad vektla disses økonomiske interesser på bekostning av sikkerhet under seilassen. Kan for eksempel kapteinen ha unnlatt å gå ut i åpent hav for å ri stormen av, for derved å spare rederiet for ekstra utgifter som følge av forsinket ankomst til Bergen Mekaniske Verksted, som skulle overhale/reparere plattformen? Eller har kapteinen ventet for lenge med å beordre slepeassistanse fra supplybåten, fordi slik sleping ville påføre rederiet ekstra utgifter?

Utreder har gjennomgått en signert originalkopi av kontrakten mellom Deep Sea Drilling Company a/s og Elf Norge a/s vedrørende plattformen Deep Sea Driller. Av denne fremgår at kontrakten gjaldt helt inntil plattformen var ankommet Bergen, og at rederiet følgelig mottok døgnrater for plattformen helt frem til dette tidspunkt.<sup>25</sup> Odfjell

<sup>24</sup> Se referat av samtalen 13. sept. 2007 s 1.

<sup>25</sup> Se kontraktens "Clause 1.3.1" på side 3

Drilling har bekreftet at det senere ikke ble gjort noen endring i denne kontraktsbestemmelse.<sup>26</sup> Dermed var det snarere en økonomisk fordel for rederiet at plattformen ankom sent til Bergen – spesielt fordi plattformen var uten ytterligere oppdrag etter utført overhaling og reparasjon.

Videre fremgår det av kontrakten at operatøren Elf skulle dekke alle utgifter ved bruk av supplyfartøyet, dermed også ved sleping.<sup>27</sup> Også denne kontraktsbestemmelse var ifølge Odfjell Drilling fortsatt gjeldende mens plattformen var på vei til Bergen.

Det er for øvrig under utredningsarbeidet ikke kommet frem noen konkrete indikasjoner på at rederiet i forbindelse med plattformens seilas mot Bergen har utøvd noen form for økonomisk motivert utilbørlig press på kaptein Tysnes.

Det bilde av kaptein Tysnes som tegnes av rederi, mannskap og kollegaer gir ingen grunn til å tro at han ikke ville prioritere mannskapets sikkerhet foran rederiets økonomiske interesser.

#### 7.1.2 Plattformens kvalifikasjoner

Kommisjonsrapporten peker egentlig ikke på kunnskaps- eller erfaringsmangel hos plattformens sjef Tysnes som en av årsakene til forliset.

Men i kommisjonsrapportens avsnitt 6, som omhandler kommisjonens tilrådinger, fremmes forslag om skjerpede kvalifikasjonskrav til plattformens sjef. Det opplyses her at plattformens sjef Tysnes hadde begrenset skipsførererfaring og var uten erfaring med føring av større fartøyer. Kommisjonen tilrødde derfor bl.a. at gjeldende forskrifter<sup>28</sup> burde suppleres med et krav om at den som skal godkjennes som plattformens sjef, også bør ha praksis som skipsfører på større skip i 12 måneder. I denne type forslag ligger en antagelse om at de uheldige disposisjoner som førte til forliset, neppe ville ha blitt foretatt om plattformens sjef Tysnes kompetanse med kystseilas av plattformer hadde vært større.

I sitt forslag til pressemelding, datert 28. april 1976, gir kommisjonen uttrykk for nettopp en slik antagelse: *"Plattformens sjef hadde ikke erfaring i kystseilas med borerigger, og det er sannsynlig at han ikke har hatt tilstrekkelig kjennskap til riggens store avdrift og sterkt reduserte manøvreringsegenskaper i meget hardt vær. Dette må være grunnen til at han ikke satte kursen til havs da stormvarselet ble mottatt. Da han bestemte seg for å sette kursen ut fra kysten, var pålandsvinden blitt så sterk at riggen ikke klarte å avansere mot den"*.

Kommisjonen presiserer imidlertid at den ikke hadde grunn til å tro at kaptein Tysnes ikke var en dyktig sjømann. Det var ifølge kommisjonen "bare" en spesiell type kompetanse han manglet, nemlig kompetanse i kystseilas av plattformer. Dette var Tysnes neppe alene om på den tiden, i og med at oljeboring til havs med

<sup>26</sup> Se mail fra Odfjell Drilling a/s til utreder av 5. okt. 2007

<sup>27</sup> Se kontraktens "Clause 2.2" jfr. "Schedule A 21/1 Supply boats"

<sup>28</sup> Midlertidige forskrifter om kvalifikasjonskrav for besetning på norske flyttbare boreplattformer av 28. februar 1975.

semisubmersible plattformer i norsk regi bare hadde foregått i 2 år. Men nettopp denne kompetansen var under Deep Sea Drillers seilas mot Bergen i februar 1976 meget viktig.

Utrederen finner det imidlertid mindre naturlig at den kompetansemangel som er påpekt ovenfor skal oppfattes som en av årsakene til forliset. Det må være de umiddelbare og utløsende årsaker en kommisjon skal fokusere på. Disse årsaker kan igjen ha sine årsaker, som med varierende klarhet fremtrer som mer eller mindre indirekte årsaker til forliset. Men også sentrale indirekte årsaker kan være en del av et fullstendig årsaksbilde. Etter utrederens mening ville det derfor ha vært en fordel om kommisjonsrapporten hadde supplert de direkte og utløsende årsaker til forliset med svak kompetanse hos plattformsjefen i kystseilas av plattformer – slik som kommisjonen i kortfattet form har gjort i sitt utkast til pressemelding.

Dersom kunnskaps- og erfaringsmangelen hos plattformsjefen hadde vært tilstrekkelig åpenbar og omfattende, kunne et ansvar vært tenkelig i flere retninger:

- 1) Mot myndighetene, for eventuelt ikke å ha gitt de nødvendige forskrifter om kvalifikasjonskrav.
- 2) Mot rederiet, for eventuell forsømmelse og grov feilvurdering ved tilsettingen av plattformsjefen.
- 3) Mot plattformsjefen, for å ha gått inn i et arbeidsforhold som han eventuelt selv burde ha forstått at han ikke var kvalifisert for.

Kommisjonsrapporten berører med rette ingen av disse spørsmålene, også fordi det lå utenfor kommisjonens mandat å vurdere ansvar for enkeltpersoner eller institusjoner.

### 7.1.3 Statlige myndigheters ansvar for forliset er ikke vurdert.

Støttegruppen hevder at kommisjonen burde ha vurdert statlige etaters ansvar for forliset. Gruppen påpeker at rapporten ikke inneholder noen vurdering av om det var et tilfredsstillende regelverk for håndtering av kritesituasjoner, ingen vurdering av om det statlige kontrolltilsynet med flyttbare installasjoner hadde vært tilfredsstillende, ingen vurdering av betydningen av manglende sikkerhetsforskrifter i Nordsjøen.

Utrederen forstår Støttegruppen slik at den etterlyser en vurdering av om statlige etaters handlemåte eller unnlater kan sies å være medvirkende årsaker til forliset. Dette reiser et prinsipielt spørsmål: Skal en undersøkelseskommisjon, i tillegg til å finne frem til de utløsende årsaker til et forlis, også vurdere om noe av årsaken til forliset kan ligge hos forvaltningsmyndigheter og i siste instans på politisk nivå?

Dersom aktuelle forvaltningsmyndigheter har unnlatt å gjennomføre pliktige inspeksjoner, fastsatt uheldige enkeltvedtak eller gitt retningslinjer som var egnet til å skape unødvendige faresituasjoner, samtidig som slike forhold antas å kunne stå i årsakssammenheng med forliset, er det naturlig at kommisjonen fokuserer også dette. Slike undersøkelser og vurderinger kan imidlertid ikke være obligatoriske. Det kan ikke forventes at en kommisjon uten et særskilt grunnlag skal gå inn i spørsmålet om aktuelle forvaltningsmyndigheters sakshåndtering kan settes i sammenheng med



forliset. Slike undersøkelser er bare naturlige dersom kommisjonen underveis i sitt arbeid ser konkrete tegn som kan tyde på uheldig håndtering fra forvaltningsmyndighetenes side.<sup>29</sup> Utrederen kan ikke av det foreliggende materiale se at slike tegn forelå i forbindelse med Deep Sea Drillers forlis.

En annen situasjon foreligger når man antar at forvaltningsmyndighetene ved å ha gitt andre eller ytterligere retningslinjer for seilingsleder under vanskelige værforhold, losplikt, minstekrav til nøkkelpersonell ombord, høyere beredskap for redningshelikoptere osv, kunne ha redusert faren for forlis og tap av menneskeliv. Det kan imidlertid ikke være en oppgave for en undersøkelseskommisjon å overprøve det sikkerhetsnivå som forvaltningsapparatet har funnet tilfredsstillende, og som til syvende og sist er et politisk ansvar. Slike vurderinger ville dessuten kreve helt andre tidsrammer og ressurser enn det en undersøkelseskommisjon må forholde seg til. En undersøkelseskommisjons muligheter til å påvirke fremtidige sikkerhetsnivåer ligger i kommisjonens rett og plikt til å fremme anbefalinger som kan redusere faren for fremtidige ulykker av lignende art.

7.1.4 Rederiets ansvar for forliset er ikke vurdert.

Støttegruppen hevder at kommisjonen burde ha vurdert rederiets ansvar for forliset. Gruppen nevner i denne sammenheng manglende sertifiseringer, herunder manglende etterfølgelse av sikkerhetspålegg og bemanningsregler, mangler ved plattformen, herunder sikkerhetsutstyret, samt avbestilt los av økonomiske hensyn.

Etter utrederens mening lå det klart innenfor kommisjonens oppgave å peke på eventuelle uheldige disposisjoner fra rederiets side som kunne ha vært en medvirkende årsak til forliset. Eventuelle andre uheldige eller kritikkverdige forhold fra rederiets side som kommisjonen måtte ha blitt kjent med, men som ikke kan settes i årsakssammenheng med forliset, behøver den ikke vurdere nærmere.

De mangler mv som er nevnt ovenfor, er behandlet andre steder i denne utredningen. Disse mangler er funnet enten ikke-eksisterende eller er antatt ikke å ha hatt betydning for forliset, se punktene 7.2.1 – 7.2.4 nedenfor.

Det kan ikke ha vært en oppgave for kommisjonen å foreta en generell gjennomgang av rederiets kontakt og forvaltning med plattformen, med tanke på å avdekke mulige disposisjoner fra rederiets side som kunne tenkes å stå i årsakssammenheng med forliset. Nærmere og konkret vurdering av rederiets rolle ville bare ha vært naturlig om kommisjonen i sine undersøkelser var blitt kjent med forhold som kunne tyde på uheldige disposisjoner fra rederiets side. Utrederen kan ikke av det foreliggende materiale se at slike tegn forelå for kommisjonen i forbindelse med Deep Sea Drillers forlis.

Spørsmålet om los på plattformen står i en særstilling. Dersom rederiet av økonomiske hensyn hadde nektet plattformsjefen los ombord på plattformen, og kommisjonen

<sup>29</sup> Sml prinsippet i påtaleinstruksens § 7-4, første ledd, som sier at etterforskning foretas når det som følge av anmeldelse eller andre omstendigheter er rimelig grunn til å undersøke om det foreligger et straffbart forhold.

hadde oppfanget rykter om dette, burde den gjort aktive undersøkelser for å få disse rykter avkrefte eller bekreftet. I bekreftende fall måtte kommisjonen særlig nøye vurdere forholdene rundt nektelsen. Spørsmålet om rederiet hadde nektet plattformsjefen los ombord på plattformen, er behandlet i pkt. 7.2.9 nedenfor.

## 7.2 Spesielt om plattformen og seilassen mot Bergen

### 7.2.1 Manglet fartssertifikat?

Støttegruppen har reist tvil om Deep Sea Driller på tidspunktet for forliset hadde gyldig sertifikat for å operere som et selvgående fartøy.

Det er imidlertid på det rene at Sjøfartsdirektoratet hadde utstedt fartssertifikat for Deep Sea Driller, datert 23. september 1974, med gyldighet frem til februar 1978. Sertifikatet ble oversendt rederiet i brev av samme dato, og er inntatt som bilag 8 i kommisjonens arbeidsdokumenter.

Kommisjonen opplyser på side 10 i sin rapport at de sertifikater som ikke er spesielt nevnt i rapporten, er gyldige. Når plattformens fartssertifikat ikke er spesielt nevnt i rapporten, er årsaken følgelig at kommisjonen har konstatert at det er gyldig.

### 7.2.2 Var Deep Sea Drillers sikkerhetssertifikat utløpt?

Støttegruppen har hevdet at plattformens sikkerhetssertifikat var utløpt.

Plattformens sikkerhetssertifikat<sup>30</sup> hadde ifølge undersøkelseskommisjonen løpt ut 11. februar 1976. Men skipskontrollen i Stavanger hadde hatt inspeksjon ombord på plattformen før denne dato, nemlig 26. januar 1976. Ingen pålegg ble gitt vedrørende den nautiske avdeling, dvs. innredning, livredningsutstyr mv. Nytt sertifikat var ennå ikke mottatt fra Sjøfartsdirektoratet da forliset skjedde en drøy måned senere. At det nye sertifikatet ikke var mottatt, må være et mer formelt forhold, uten noen reell betydning for forliset.

### 7.2.3 Var utbedringspålegg ikke etterkommet?

Støttegruppen har hevdet at et pålegg fra Sjøfartsdirektoratet, som omfattet syv forskjellige forhold ved plattformen eller utstyret ombord, ikke var etterkommet da forliset skjedde.

Plattformens sikkerhetssertifikat for radio/telegrafi gikk ut den 15. januar 1976. Teledirektoratet gjennomførte besiktelse ombord den 15. og 16. januar samme år. Den 12. februar mottok rederiet fra Sjøfartsdirektoratet et brev med syv pålegg. Disse er referert på side 9 og 10 i kommisjonsrapporten.

<sup>30</sup> Sikkerhetssertifikat for utstyr på lasteskip og dispensasjonssertifikat i henhold til bestemmelsene i den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs 1960.

Påleggene ble imidlertid gitt med varierende frister, fra "snarest" til "ved anledning". Enkelte pålegg var fastsatt uten frist (opplegg av permanent ladearrangement i overbygde livbåter). Plattformen var ventet til Bergen ca. ½ måned etter mottagelsen av brevet fra Sjøfartsdirektoratet for overhaling. Det kan være usikkert om dette tidsforløpet var kort nok for det ene pålegg som skulle utføres "snarest", nemlig pålegg nr.1 - utskifting av batterier i nødradiopeilesender og i nødkommunikasjonssett. Det kan imidlertid tenkes at dette hastepålegget allerede var utført ombord før forliset, idet Hovedredningssentralen den 1. mars kl. 1440 anmodet Hordaland om å deaktivere en nødpeilesender som var i delvis aktivitet fra en av plattformens livbåter.<sup>31</sup>

Kommisjonsrapporten må forstås slik at selv om de syv pålegg som ble gitt, ikke var blitt etterkommet før forliset, kan dette ikke ha hatt betydning for forliset av plattformen. Utreder har ikke sett indikasjoner på at denne vurdering har vært uriktig. Det vises for øvrig til pkt. 7.5.1 nedenfor om defekte/utladete batterier til livbåtens startmotor.

7.2.4 Var bemanningen på Deep Sea Driller ikke i samsvar med Sjøfartsdirektoratets bestemmelser?

Den 14. desember 1973 fastsatte Sjøfartsdirektoratet bemanningsregler for Deep Sea Driller. Den 28. februar 1975 ble det gitt nye forskrifter for bemanning. Etter søknad til direktoratet ble rederiet gitt adgang til midlertidig å fortsette med den bemanning og organisasjon som plattformen hadde.<sup>32</sup>

Den 9. januar 1976 fastsatte direktoratet nye bemanningsregler for plattformen.<sup>33</sup> Det har ikke vært praktisk mulig i dag å konstatere til hvilken dato de nye bemanningsreglene skulle være oppfylt. Rederiets intensjon synes å ha vært ommønstring når plattformen kom til Bergen<sup>34</sup>, etter planen i midten av februar. Det vites ikke om rederiet av praktiske grunner hadde adgang til å vente med ommønstringen frem til dette tidspunkt. Ved forliset hadde plattformen en bemanning i samsvar med bestemmelsene av 14. desember 1973.

På side 27 peker rapporten på at de nye bemanningsreglene bl.a. innebar at plattformen skulle ha en egen stabilitetssjef. Hittil hadde plattformensjefen ivaretatt stabilitetssjefens gjøremål. Det hadde vært en fordel om rapporten hadde pekt på hele forskjellen mellom gammel og ny bemanning, og klarere hadde bekreftet at denne forskjellen var uten betydning for forliset. I kommisjonens utkast til pressemelding, presiserer imidlertid kommisjonen at forholdet ikke har hatt betydning for forliset. Utrederen har ikke i den tilgjengelige dokumentasjon kunnet se noen indikasjoner på at denne vurdering har

<sup>31</sup> Hordaland politidistrikt logg av 1. mars 1976 vedr. Deep Sea Driller-forliset.

<sup>32</sup> Sjøfartsdirektoratets brev til rederiet av 21. mars 1975, bilag 33 i kommisjonens arbeidsdokumenter

<sup>33</sup> I Sjøfartsdirektoratets brev til rederiet av 9. januar 1976, bilag 32 i kommisjonens arbeidsdokumenter, er bemanningen spesifisert.

<sup>34</sup> Rederiets interne notat, bilag 31 i kommisjonens arbeidsdokumenter.

vært uriktig, og kan heller ikke se at det er behov for å få dette spørsmål etterprøvd av sakkyndige i dag.

#### 7.2.5 Feil ved en av hovedmotorene i fremdriftsmaskineriet

Den 1. mars klokken 0335, dvs. noen minutter før grunnstøtingen, gikk brannalarmen i maskinrommet. Det ble raskt konstatert lekkasje og branntilløp i en ekspansjonsbelg ved turboladeren på Bergen Diesel nr. 2. Antall omdreininger i fremdriftsmaskineriet ble redusert fra 300 til 210 omdreininger de siste ca. 10 minutter før grunnstøtingen, se kommisjonsrapporten side 17. Kommisjonen antar på side 29 i rapporten at dette ikke kan ha hatt nevneverdig betydning for hendelsesforløpet, fordi plattformen i den situasjon den nå var kommet, ville drive på land selv med full maskinkraft. Utrederen har ikke kunnet se indikasjoner på at denne vurdering har vært uriktig, og kan heller ikke se at det er behov for å få dette spørsmål etterprøvet av sakkyndige i dag.

#### 7.2.6 Problemer ved babord styremaskin?

Støttegruppen er kritisk til at kommisjonen ikke har tillagt problemer ved babord styremaskin noen betydning.

I kommisjonsrapporten side 27 opplyses det at babord styremaskin krevde særlig påpasselighet, men at dette ikke hadde noen betydning for styringen. Matros Reidar Spjeld, som sto til rors frem til grunnstøtingen, har forklart seg både for politiet og for undersøkelseskomisjonen. Han brukte styrbord ror, og sto alene til rors. Spjeld har for kommisjonen bl.a. forklart: *"Vinden økte etter hvert på og det begynte å bli vanskeligere å holde riggen på kursen. Det måtte arbeides mer med roret."*<sup>35</sup> Vinden økte ytterligere, og han fikk assistanse av driller Odd Johnsen til styringen. Johnsen tok babord ror. Verken Spjeld eller Johnsen har i sine forklaringer fortalt noe om problemer eller feil ved babord styremaskin, som hindret dem i å styre i samsvar med kapteinens ordre. Derimot har Johnsen i sin forklaring opplyst at: *"Styremaskinen fungerte i og for seg tilfredsstillende, men man måtte være påpasselig med å stoppe den i tide"*<sup>36</sup>. Heller ikke maskinsjefen ombord, Olav Skrivervik, har i sine forklaringer til politiet og til kommisjonen opplyst om problemer eller feil ved styremaskinene ombord.

Utrederen kan vanskelig se at kommisjonen burde ha utdypet og vurdert dette forhold nærmere.

#### 7.2.7 Var mangler ved redningsutstyret en medvirkende årsak til at personer omkom?

<sup>35</sup> Matros Reidar Spjelds forklaring av 5. mars 1976 for kommisjonen, inntatt på side 2 i kommisjonens protokoll.

<sup>36</sup> Driller Odd Johansens forklaring av 8. mars 1976 for kommisjonen, inntatt på side 33 i kommisjonens protokoll.

Støttegruppen har hevdet at kommisjonen ikke har vurdert om mannskapets mulighet til å overleve hadde vært større dersom redningsmateriell hadde vært i orden.

7.2.7.1 For så vidt angår utstyr i livbåten, vises det til pkt. 7.5.1 nedenfor.

#### 7.2.7.2 Manglende redningslinjer

Under forberedelsene til slep ombord på plattformen om kvelden den 29. februar, ble det konstatert at den boksen som skulle inneholde liner til redningsgeværet (linekastende harpungevær) var tom. Det ble derfor ikke mulig å skyte en slik line over til supplybåten, for derved å trekke en slepewire fra plattformen og over til båten.

Det har ikke vært mulig å finne ut hvor redningslinen var blitt av, hvem som hadde fjernet den fra boksen hvor den skulle ligge, eller hvor lenge den hadde vært borte. Plattformsjef Heggen har imidlertid opplyst: *"Vedrørende harpungeværet forstår han ikke at linene var borte. Dette ble også sjekket ved jevne mellomrom, og det ble også foretatt prøveskyting fra tid til annen. Det var faste rutiner på livbåtøvelser og brannøvelser, og geværsekk var ofte en del av dette".*<sup>37</sup>

Hadde linene vært på plass, antar kommisjonen at ordren om iverksetting av sleping kunne ha vært gitt ca. 15 minutter tidligere enn det som faktisk ble gjort, nemlig ca. 0255, dvs ca. 50 minutter før plattformen grunnstøtte. Etter at ordren om sleping var gitt ville det likevel ha gått minst ca. 25 minutter fra supplybåten var kommet opp til siden av plattformen, fått forløperen ombord og iverksatt de øvrige tiltak som dernest er nødvendige for at slepingen rent faktisk kunne starte opp. Følgelig ville slepingen ikke ha blitt effektiv før tidligst ca. 25 minutter før det tidspunkt plattformen grunnstøtte. Kommisjonen antar at det på dette tidspunkt, iverksatt sleping tross, ikke hadde vært mulig å unngå at plattformen grunnstøtte som følge av den aktuelle vind- og strømstyrke. Men pga usikkerfaktorer ved denne beregningen, er kommisjonen imidlertid ikke helt bastant i sin konklusjon.

Det er for øvrig et åpent spørsmål om man overhodet hadde klart å skyte linene fra plattformen og over til "Georgturm" under de voldsomme værforholdene.

Utrederen har gått gjennom all tilgjengelig dokumentasjon om konsekvensene av at redningslinene ikke var på plass, men har ikke kunnet se indikasjoner på at kommisjonens vurderinger på dette punkt kan ha vært uriktige.

Utrederen har videre vurdert om det i dag kan være hensiktsmessig med en ny sakkyndig vurdering av disse spørsmål. Det har imidlertid ikke kommet frem noen nye faktaopplysninger som gjør det lettere å vurdere disse spørsmål i dag enn for 30 år siden. De usikkerhetsfaktorer som var til stede da kommisjonen gjorde sine vurderinger, vil være de samme i dag – kanskje enda større. Utrederen mener derfor at

---

<sup>37</sup> Referat fra utrederens samtale med tidl. plattformsjef Bjørnulf Heggen den 22. juni 2007 s 2.

det i dag ikke er hensiktsmessig med en ny sakkyndig vurdering av spørsmålet om effekten av en mulig iverksatt sleping på de aktuelle tidspunktene.

### 7.2.8 Bruk av uoffisielle faguttrykk

Støttegruppen har hevdet at rapporten har brukt betegnelsen "losveileder", som er en betegnelse som ifølge Kystverket<sup>38</sup> er et ukjent begrep i den offisielle losterminologi.

Undersøkelseskommissjonens rapport kan imidlertid ikke sees å ha brukt dette begrepet. Derimot brukes uttrykket i enkelte andre dokumenter, bl.a. flere steder i skipsinspektør Røsviks brev av 20. april 1976 til kommissjonens formann. Det er åpenbart hva skipsinspektøren sikter til med dette begrepet. At begrepet er ukjent i den losfaglige terminologi, kan neppe ha villedet kommisjonen eller på noen måte ledet til feil i kommisjonsrapporten.

### 7.2.9 Hadde rederiet nektet plattformsjefen los til plattformen?

Det var under grunnstøtingen ingen los ombord på plattformen. Det er imidlertid på det rene at grunnstøtingen ikke hadde sammenheng med fravær av los. Om los var kommet ombord på plattformen på tid og sted som opprinnelig var avtalt for supplybåten, ville forliset likevel ikke ha vært mulig å unngå under de aktuelle vær- og strømforhold. Når utreder likevel drøfter spørsmålet om rederiet hadde nektet kapteinen los, er årsaken at dette spørsmålet i ettertid har tiltrukket seg mye oppmerksomhet både fra overlevende, pårørende og andre.

#### Los til supplyfartøyet Georgturm

Om formiddagen den 28. februar bestilte rederiet los til supplyfartøyet Georgturm, som hadde losplikt fordi det var et utenlandsk fartøy. Statslos Kristoffer Karlsen, som var tilnyttet losstasjonen på Fedje, mottok bestillingen. Det ble opplyst fra rederiet at plattformen og supplyfartøyet var ventet innunder kysten mandag 1. mars i 0300-tiden, og at plattformen ville vente med å gå inn til 0700-tiden.<sup>39</sup>

Kaptein Tysnes ringte statslos Kristoffer Karlsen flere ganger utover ettermiddagen den 29. februar for å høre hvordan værforholdene var i området ved Fedje. Karlsen har gitt uttrykk for at kontakten mellom ham og Tysnes var god.<sup>40</sup>

Den 1. mars ca. kl. 0230 hadde kaptein Tysnes igjen en radiosamtale med statslos Karlsen ombord på losskøyten som på dette tidspunkt lå ved Mongstad. Karlsen har forklart<sup>41</sup> at det ble avtalt at losskøyten skulle gå til Fedje, og deretter ta en annen los ut til supplyfartøyet i 0330-tiden. Kaptein Tysnes skal ha sagt at han ville gå inn i le av

<sup>38</sup> Se Kystdirektoratets brev av 11. mars 2004 til Ingunn Gabrielsen

<sup>39</sup> Statslos Kristoffer Karlens forklaring til undersøkelseskommissjonen 7. mars 1976, se kommissjonens protokoll side 22.

<sup>40</sup> Referat fra utreders samtale med Kristoffer Karlsen 16. juni 2007 s 2.

<sup>41</sup> Vitneforklaring for kommissjonen den 7. mars 1976, se kommissjonens protokoll side 22 – 24.

Nordøya og vente der. Ifølge matros Spjeld, som på dette tidspunkt sto til rors og overhørte samtalen, ble det sagt at losen kunne være ombord i supplyfartøyet 0400 – 0430 tiden.

Ifølge skipsdagboken for supplyfartøyet kom losen ombord kl. 0450, dvs. ca. en time etter at plattformen hadde grunnstøtt og supplyfartøyet hadde berørt bunnen.

### Los til plattformen

Som nevnt var det ingen los ombord på plattformen under grunnstøtingen.

Støttegruppen har hevdet at plattformsjef Tysnes av rederiet av kostnadshensyn ble nektet los ombord i plattformen under seillasen gjennom Fedjeosen og videre mot Bergen. Allerede kort tid etter forliset var enkelte medier opptatt av spørsmålet om kapteinen var blitt nektet los ombord på plattformen.<sup>42</sup>

Det første spørsmål som reiser seg er om fraværet av los ombord på plattformen skyldtes at rederiet hadde nektet plattformsjefen dette, om det skyldtes at kapteinen ikke hadde bedt om slik los, eller om det skyldtes helt andre årsaker.

I utgangspunktet må det være en presumpsjon for at når det ikke er los ombord i et fartøy, er dette i henhold kapteinens bestemmelse. I tilfellet Deep Sea Driller er det flere forhold som bekrefter en slik presumpsjon:

1) Kommisjonsrapporten uttaler på side 35 kort og klart at Deep Sea Driller ikke hadde rekvirert los.

Kommisjonsmedlemmet Ernst Rolf Olsen har i en samtale med utrederen gitt uttrykk for at han bestemt mener ”..... at dersom de hadde fått kunnskap om at kapteinen hadde bestilt los og så var blitt nektet av rederiet, så ville de helt klart ha fulgt opp dette. Han mener også at det er slik at dersom det hadde gått rykter om at kapteinen var blitt nektet los, så ville kommisjonen ha fått rede på dette.”

Kommisjonsmedlemmet Dag Kavlie opplyser: ”.....at det ikke kom frem noen informasjon for kommisjonen som kunne indikere at rederiet hadde nektet kapteinen los ombord på riggen”.<sup>43</sup>

2) Såfremt kapteinen hadde bedt om los til riggen, må det skyldes at han vurderte forholdene slik at los ombord var nødvendig for at seilassen inn til Bergen skulle skje på en trygg måte. Dersom hans anmodning om los var blitt avslått av rederiet, ville den naturlige og forsvarlige reaksjon fra han side være å gå ut i åpent hav, på et tidspunkt hvor han hadde full kontroll over plattformen, for å vente på bedre vær, slik at han selv kunne gjennomføre innseilingen på en forsvarlig måte uten los. Kapteinen seilte imidlertid inn i det aktuelle farvannet uten los ombord på plattformen.

3) Det er vanskelig å forstå at et norsk rederi vil nekte en kaptein los ombord på en plattform, dersom han ber om dette, ved innseiling nattetid i vanskelig farvann i storm/orkan. Dette desto mer pga antallet personer ombord (50), men også pga

<sup>42</sup> Notat av 26. okt. 2007 fra daværende lensmannsbetjent Geir Duesund, Austrheim og Fedje lensmannskontor

<sup>43</sup> Referat fra utreders samtale med Dag Kavlie 1. juni 2007 s 2.

fartøyets verdi. Et eventuelt forlis som kunne tilbakeføres til rederiets nektelse av los, ville kunne påføre rederiet meget store skader både av økonomisk og ikke-økonomisk art, som ville stå i et fullstendig misforhold til det beløp rederiet kunne spare ved at los ikke ble benyttet.

4) Flere sentrale personer stiller seg skeptisk til at rederiet kan ha nektet kapteinen los ombord på plattformen:

Plattformsjef Heggen sier at han ”...*kan heller ikke skjønne at rederiet ville sagt nei dersom Tysnes ba om los ombord. Utgiften til det ville være så liten at han ikke kan se noe økonomisk motiv for en slik avgjørelse.*”<sup>44</sup>

Plattformsjef Hole sier: ”*Det høres helt usannsynlig ut at rederiet skulle ha nektet Tysnes los ombord på riggen, dersom han anmodet om dette.*”<sup>45</sup>

Ketil Lenning, som i dag er administrerende direktør i Odfjell Drilling as, ser på det som ”...*helt utenkelig at en kaptein skal akseptere et avslag på loshjelp og akseptere å gå inn i et farvann hvor ferden ikke kan foregå på en sikker måte for skip og mannskap*”.<sup>46</sup>

På den andre side har Støttegruppen pekt på forhold som den mener indikerer at plattformsjefen uttrykkelig ba om los ombord i plattformen, men rederiet hadde nektet ham dette:

1) Støttegruppen viser for det første til en e-post av 24. juni 2005, altså nærmere 30 år etter forliset, fra Arthur Morrison, rig superintendent på Deep Sea Driller under forliset i 1976, nå bosatt i Canada, hvor han bl.a. skriver: ”*The Captain requested a Pilot. The Pilot asked to be transported to the rig by Helicopter due to the weather conditions. His request was denied by management*”.

Denne uttalelsen er imidlertid avgitt ca. 30 år etter forliset, og av en person som ikke tilhørte det maritime mannskap ombord. Verken i politiavhør som ble tatt av Morrison samme dag som forliset fant sted, eller i avhøret for kommisjonen den 6. mars, nevner han noe om at rederiet hadde nektet plattformsjefen los under innseilingen. Heller ikke i politiavhørene av de øvrige overlevende mannskaper fremgår det at plattformsjefen skal ha blitt nektet los om bord på plattformen.

Etter alminnelige regler for bevisvurdering, må Morrisons e-post ha begrenset bevisverdi.

2) Støttegruppen viser for det andre til vitneforklaring fra statslos Kristoffer Karlsen, tatt opp av politiet samme dag som forliset fant sted.<sup>47</sup> I vitneforklaringen står det imidlertid bare at Karlsen hadde hatt kontakt med rederiet lørdag 28. februar, og at rederiets representant hadde uttalt til ham at boreplattformen ikke selv skulle ha los, fordi rederiet ønsket å spare de omkostninger dette ville medføre. Det står altså intet i Karlsen vitneforklaring om at plattformsjefen hadde bedt rederiet om los til plattformen.

<sup>44</sup> Referat fra utreders samtale med Bjørnulf Heggen 24. august 2007.

<sup>45</sup> Referat fra utreders samtale med Gunnar Hole 20. sept. 2007

<sup>46</sup> Referat fra utreders samtale med Odfjell Drilling as v/ adm.dir. Ketil Lenning og personaldirektør Bengt A. Olsen 14. juni 2007 s 3

<sup>47</sup> Rapport fra Hordaland politikammer fra vitneavhør av Kristoffer Karlsen 1. mars 1976 s 2.



Statslos Karlsen ble noen dager senere avhørt også av kommisjonen bl.a. om spørsmål vedrørende losing.<sup>48</sup> I referatet fra avhøret er det ikke opplyst noe om at rederiet skal ha nektet kapteinen los om bord på plattformen.

Utredet har i juni 2007 hatt en samtale med Karlsen bl.a. om dette spørsmålet. Under samtalen ga Karlsen uttrykk for følgende: ”.....om ettermiddagen den 29. februar ringte ODCC ham og bestilte los til Georgturm (supplyfartøyet) og til selve riggen. Det var altså to loser som var bestilt.

Noe senere samme dag ringte ODCC ham på ny, og sa at dersom det trengtes/krevdes helikopter for å få los ombord på riggen, så ville det ikke bli los ombord på det fartøyet. Karlsen mener at representanten fra ODCC ordla seg omtrent slik: ”Hvis ikke Fedjelosen er redd for å bli våt på bena, eller er redd for å gå 120 trappetrinn, har han å komme seg ombord”.

Statslos Karlsen reagerte på denne formuleringen, og repliserte med omtrent disse ord: ”Hvor gammel er du?”

Karlsen mener bestemt at representanten fra ODCC under samtalen med ham må ha forstått at uten helikopter ville det pga de aktuelle værforhold ikke bli noen los ombord på riggen.

Den opprinnelige bestillingen på los ombord på riggen ble ikke helt uttrykkelig avbestilt, men Karlsen mener bestemt at når ODCC sa nei til bruk av helikopter for å få los ombord på riggen, måtte selskapet forstå at dette var ensbetydende med at det ikke ville komme noen los ombord.

Karlsen kjenner ikke navnet på den person ved ODCC som han hadde telefonisk kontakt med. Vedkommende presenterte seg som ”vakthavende ved ODCC”. Karlsen tror ikke at han tilhørte sjefssjiktet i selskapet.

Karlsen regner med at den opprinnelige bestillingen på to loser må ha vært initiert av plattformsjef Tysnes og formidlet til rederiet. Han kan vanskelig se hvilke andre som kan ha fremsatt et slikt ønske overfor rederiet.<sup>49</sup>

Også Karlens uttalelser må vurderes på bakgrunn av at de forhold han uttaler seg om ligger ca. 30 år tilbake tid.

Etter en samlet vurdering av avgitte uttalelser og annen dokumentasjon, finner utredet at det er sannsynlighetsovervekt for at kapteinen ikke har bedt om los og dernest er blitt nektet dette av rederiet.

Teoretisk kan det også tenkes at fravær av los ombord på plattformen skyldtes en kommunikasjonssvikt mellom rederi og plattformsjef.

<sup>48</sup> Vitneforklaring for kommisjonen den 7. mars 1976, se kommisjonens arbeidsdokumenter bilag 1, side 22 – 24.

<sup>49</sup> Referat fra utreders samtale med pensjonert statslos Kristoffer Karlsen den 16. juni 2007 s 1.

Avslutningsvis presiseres at selv om det ikke var los ombord på plattformen, kunne den likevel ha fått en viss losassistanse ved at supplyfartøyet med sin los ombord hadde seilt foran plattformen og på den måten vist seilingsleden for denne.

#### 7.2.10 Var rederiet den første som ble varslet om grunnstøtingen?

Støttegruppen har reagert på at rederiet var den første som ble varslet om grunnstøtingen, og har reist spørsmål om det var rederiet som dernest ga instruks om hvordan det skulle forholdes ombord på plattformen.

Deep Sea Drillers første radiokontakt etter grunnstøtingen var med Bergen Radio, kl. 0355.<sup>50</sup> Umiddelbart etter varslet Bergen Radio Hovedredningssentralen i Stavanger, som slo full alarm. Hovedredningssentralen hadde fra dette tidspunkt den overordnede og koordinerende ledelse av redningsaksjonen.

Det fremgår ikke av vaktjournalen til Bergen Radio at den hadde formidlet noen kontakt mellom plattformen og rederiet etter grunnstøtingen men før radiostasjonen hadde mottatt nødmeldingen om forliset. Utrederen kan i de tilgjengelige dokumenter heller ikke se andre tegn på at plattformen først kontaktet rederiet før den varslet Bergen Radio. Det fremgår dessuten av plattform-telegrafistens vitneforklaring til politiet og til kommisjonen<sup>51</sup> at hans første oppkall etter grunnstøtingen var til Bergen Radio, etter ordre fra kapteinen.

Det fremgår av Bergen Radios journal at først kl. 0442 formidlet radiostasjonen en samtale mellom plattformen og rederiet. Det var plattformen som tok initiativet til samtalen. Innholdet av samtalen er ukjent, og lar seg ikke dokumentere i dag. Sannsynligvis dreiet samtalen seg om statusrapportering. Det er i de tilgjengelige dokumenter ingen tegn på at rederiet ga plattformsjefen instruks om hvordan han skulle forholde seg i redningsarbeidet.

#### 7.2.10 "Mayday"-signaler

Støttegruppen har etterlyst en vurdering av betydningen av at plattformen ikke sendte ut Mayday-signaler.

Straks etter grunnstøtingen satte plattformen seg, via Bergen Radio, i kontakt med Hovedredningssentralen på Sola, som slo full alarm. Meldingen fra plattformen er loggført ved Bergen Radio som mottatt kl. 0355, mens viderevarslingen til Hovedredningssentralen er loggført kl. 0356. Verken plattformen eller Bergen Radio hadde etter dette noen grunn til å sende ut Mayday-signal på eget initiativ.

Hovedredningssentralen, som hadde den overordnede og koordinerende ledelse av redningsaksjonen, iverksatte varsling i samsvar med gjeldende varslingsrutiner. Dette

<sup>50</sup> Kilde: Utskrift av vaktjournalen for Bergen Radio.

<sup>51</sup> Vitneforklaring for kommisjonen den 6. mars 1976, se kommisjonens arbeidsdokumenter bilag 1, side 17.

innebar at de redningsressurser som sentralen mente var hensiktsmessige, så vel helikoptere som sjøgående fartøyer, ble varslet og engasjert. Disse er spesifisert i HRS's logg. Det i tillegg å sende ut et generelt Mayday-signal, måtte fremstå som unødvendig, og kunne i verste fall forstyrre redningsaksjonen.

På denne bakgrunn er det vanskelig å se noen grunn for plattformen til å sende ut Mayday-signal. Følgelig var det heller ingen grunn for kommisjonen til å interessere seg for dette forholdet.

#### 7.2.12 Unnlatte kommisjonsavhør av overlevende.

Kommisjonen er fra enkelte hold blitt kritisert for bare å ha avhørt tretten av de i alt 44 overlevende fra plattformen.

Det fremgår imidlertid av kommisjonsrapporten at politiet har avhørt samtlige overlevende, og dernest overlevert dette etterforskningsmaterialet til kommisjonen. Kommisjonens tretten avhør fremstår derfor som supplerende avhør av de mest sentrale vitner blant de overlevende. Utrederen kan derfor vanskelig se at den nevnte kritikk er berettiget.

#### 7.2.13 Unnlatt avhør av plattformsjef Bjørnulf Heggen

"Deep Sea Driller" hadde to mannskapsskift som alternerte ombord i 14-dagers intervaller. Plattformsjefen på det skift som ikke var ombord da plattformen forliste, Bjørnulf Heggen, ble ikke avhørt. Denne plattformsjefen var den eneste person med helt ferske "kapteins-erfaringer" med plattformen. Hans erfaringer med plattformens manøvreringsevner, så vel når den gikk for egen maskin som når den var under slep, relasjonene ombord på "Deep Sea Driller" mellom plattformsjef (kaptein) og rig superintendent" (sjef på plattformen når denne var i stasjonær arbeidsposisjon på feltet), sikkerhetsutstyr mv burde være interessante for kommisjonen.

Kommisjonsmedlemmet Karle Teige mente at kommisjonen burde avhøre plattformsjef Heggen. Han tok kontakt med adm.dir. Bernhard Larsen i rederiet, med spørsmål om hvordan han kunne oppnå kontakt med Heggen. Teige har i samtale med utrederen opplyst at Larsen oppga til ham at Heggen "...ikke var tilgjengelig fordi han var opptatt med noe meget viktig, og at han egentlig var umulig å få tak i. Senere har Teige forstått at Heggen satt hjemme og ventet på innkalling fra kommisjonen, og at han var overrasket over at dette ikke skjedde. Larsen hadde følgelig snakket usant til Teige. Teige tok spørsmålet om Heggen som vitne for kommisjonen opp med Meyer, men kommisjonen fulgte det ikke videre opp".<sup>52</sup>

Etter utrederens mening burde plattformsjef Bjørnulf Heggen ha vært avhørt av kommisjonen. Det er vanskelig å forstå at eventuelle praktiske årsaker kan begrunne at et slikt avhør ikke ble gjennomført.

<sup>52</sup> Referat fra utreders samtale med Karle Teige 18. juni 2007 s 1.

Utredet har hatt en samtale med plattformsjef Heggen den 22. juni 2007. I denne samtalen opplyste Heggen bl.a. at han: ”.....hadde ventet å bli kalt inn som vitne etter forliset. Da han ikke ble det, gikk han ut fra at kommisjonen hadde fått de opplysningene de trengte.

*Opplysningene fra rederiet om at han var vanskelig å komme i kontakt med på det tidspunktet er uriktige. Han befant seg i Stavanger/Bergens området hele denne tiden og var lett tilgjengelig.*

*Han kan ikke tenke seg noen spesiell grunn til at rederiet ikke ønsket ham innkalt som vitne”.*

### 7.3 Hvorfor fulgte ikke kapteinen plattformens sikkerhetsprosedyrer?

Etter at kommisjonen hadde påpekt de uheldige disposisjoner fra kapteinens side som hadde ført til forliset, ville det kanskje vært naturlig at den reiste spørsmålet om hvorfor kapteinen traff disse uheldige disposisjoner. Eller mer konkret: Hvorfor unnlot kapteinen å følge Emergence Procedure Manual, hvor det bl.a. heter: *”The platform should be ballasted down from transit draft to survival draft when weather conditions get worse than Beaufort 7, or when maximum wave height is expected to exceed 30 ft.”?* Ved ”transit draft” har plattformen en dypgående med 27 fot forut og 31 fot akterut, mens den ved ”survival draft” er nedsenket til 60 ft.

Hvorfor seilte kapteinen plattformen i ”transit draft” videre mot Bergen og inn i et område hvor det kl. 2100 dagen før forliset var varslet storm av styrke 11-12 av nordvest i løpet av natten? Hvorfor gikk han ikke i tide lenger ut fra land, senket plattformen til ”survival draft”, og eventuelt ankret opp plattformen, i påvente av bedre vær?

Etter utrederens vurdering ville det ha vært en fordel om kommisjonen ikke hadde nøyd seg med bare å peke på de uheldige disposisjoner fra kapteinens side som førte til forliset. I tillegg burde kommisjonen også forsøkt å besvare spørsmålet om hvorfor kapteinen handlet som han gjorde. Det siste spørsmålet dreier seg riktignok om forlisets indirekte årsaker. Men dette spørsmålet er likevel en så viktig del av det samlede årsaksbildet at det burde forsøkes besvart til tross for sitt indirekte preg.

Årsakene til at kapteinen ikke fulgte sikkerhetsmanualene kan rent teoretisk sett være:

- 1) Manglende kjennskap til manualene.
- 2) Manglende erfaring
- 3) Et press fra rederiet for å komme til Bergen til avtalt tid.

#### Alternativ 1): Manglende kjennskap til manualene?

Hans Lund, teknisk sjef i rederiet i 1976, har i samtale med utreder opplyst: *”Det var byggeren, Akergruppen, som i henhold til kontrakten hadde utarbeidet og fått godkjent operasjonsmanualene. Men det var han selv som hadde ansvaret for at de var kommet*

*ombord i plattformen da den ble overtatt fra byggeverkstedet. Han mener også at Tysnes må ha kjent til disse.”<sup>53</sup>*

Også av plattformsjef Heggens forklaring fremgår det at manualene var ombord i plattformen. Heggen gir videre uttrykk for at Tysnes var en pålitelig og god sjømann, og han tror han ville ha lest manualene.

På den annen side har kommisjonsmedlemmet Dag Kavlie uttalt: *”Den operasjonsmanualen som omhandlet senkning av riggen ved vindstyrke og bølgehøyde over et definert nivå, utgjorde kun en enkel side. Operasjonsmanualene på riggen omfattet imidlertid en meget stor stoffmengde, samlet i flere permer/bøker. Sentralt og viktig stoff kunne her lett drukne blant stoff som omfattet tekniske detaljer. Det kan derfor tenkes at grunnen til at kapteinen ikke fulgte den nevnte operasjonsmanualen, var at han ikke kjente til den”.*<sup>54</sup>

Etter en samlet vurdering legger utreder til grunn at de aktuelle manualene var ombord på plattformen, og at kaptein Tysnes hadde kjennskap til dem.

#### Alternativ 2): Manglende erfaring?

Kaptein Tysnes hadde ikke erfaring i kystseilas med boreplattformer. Som følge av dette er det sannsynlig at han ikke hadde tilstrekkelig kjennskap til plattformens store avdrift og sterkt reduserte manøvreringsegenskaper i meget hardt vær, jfr. pkt. 7.1.2 foran. Han hadde heller ikke hatt noen spesiell form for opplæring i disse temaene. På denne bakgrunn kan det kanskje tenkes at han undervurderte betydningen av sikkerhetsmanualene, for eksempel ved å tro at disse opererte med unødvendig store sikkerhetsmarginer.

#### Alternativ 3): Et press fra rederiet for å komme til Bergen til avtalt tid?

Kan rederiet ha øvet press mot kapteinen for at plattformen skulle være på plass ved Bergen Mekaniske Verksted til avtalt tid, dvs. mandag 1. mars kl. 0700?

Det er vanskelig å se at rederiet kan ha hatt noe motiv for et slik press. Plattformen var uten nye oppdrag. Etter ferdig utført reparasjon og overhaling, ville den bli liggende i opplag inntil det lykkedes rederiet å skaffe nye oppdrag. Riggmarkedet var på den tiden meget vanskelig, og utsiktene til nye oppdrag tilsvarende små.<sup>55</sup> Dessuten var det snarere en økonomisk fordel for rederiet at plattformen kom sent til Bergen, fordi kontrakten med Elf gjaldt helt inntil plattformen ankom Bergen, jfr. det som er sagt om kontrakten mellom rederiet og Elf i pkt. 7.1.1.4 foran.

Heller ikke kaptein Tysnes' tilbakeholdenhet med å beordre slep av plattformen ved hjelp av supplyfartøyet kan knyttes til rederiets økonomiske interesser. Dette fordi det var operatøren Elf som skulle dekke alle utgifter ved bruk av supplyfartøyet, dermed også ved sleping, jfr. pkt. 7.1.1.4 foran.

<sup>53</sup> Referat fra utreders samtale med Hans Lund 20. sept. 2007 s 1.

<sup>54</sup> Referat fra utreders samtale med Dag Kavlie 31. mai 2007 s 4.

<sup>55</sup> Kilde: The Platou report 1976 s 15, utgitt feb. 1977 av RS Platou Skipbrokers AS

Selv om rederiet kunne ha hatt et økonomisk motiv for å øve press mot kapteinen for at plattformen skulle nå Bergen til avtalt tid, er det ikke dermed sagt at rederiet faktisk hadde et slik motiv. Og selv om rederiet skulle ha hatt et slikt motiv, er det ikke dermed sagt at det faktisk øvde et press. Om et press var blitt øvd, behøver ikke dette nødvendigvis ha vært av en slik styrke, eller utøvd på en slik måte, at det kunne stemples som utilbørlig.

Den alternerende kaptein på Deep Sea Driller, Bjørnulf Heggen, har i samtale med utreder bl.a. presisert "... *at han aldri opplevde noe press når det gjaldt forflytting av riggen. Det ble alltid laget planer i forkant, men dersom disse ble fraveket av forskjellige årsaker, så opplevde han aldri noe press fra noe hold.*"<sup>56</sup>

Senere i samme samtale fortalte han: "*Heggen opplevde aldri noe utidig press eller innblanding fra rederiet om å ta spesielle avgjørelser for å spare penger.*"

Etter en samlet vurdering vil utreder mene at det ikke er fremkommet grunnlag for å hevde at rederiet har øvet et særskilt press på kaptein Tysnes for at han skulle komme til Bergen til avtalt tid.

På grunnlag av drøftelsen ovenfor, vil utreder mene at den mest sannsynlige årsak til at kaptein Tysnes ikke fulgte plattformens sikkerhetsprosedyrer ved vindstyrke og bølgehøyde over bestemte maksima, kan være kapteinens manglende erfaring med kystseilas med plattformer. Et sikkert svar på dette spørsmålet kan neppe finnes i dag.

#### 7.4 Hvor ble det av dekksgdagboken?

I kommisjonsrapporten opplyses det på side 2 at plattformens dekksgdagbok gikk tapt ved forliset. Kommisjonen ble dermed stående uten det dokument som vanligvis er meget sentralt når et forlis skal granskes. Nettopp pga dekksgdagbokens viktighet, må det forutsettes at kommisjonen har gjort det som med rimelighet kunne forlanges for å finne denne.

I ettertid er det fra enkelte hold reist spørsmål om dekksgdagboken likevel ikke gikk tapt, men var kommet i hendene på uvedkommende. Disse uvedkommende skal angivelig ha vært interessert i å sikre seg dekksgdagboken for å hindre at kompromitterende informasjon ble kjent. I så fall kan dette ha vært opplysninger som viste at også andre enn kaptein Tysnes sto bak de uheldige disposisjoner som førte til forliset, og at disse personer derfor hadde et medansvar for ulykken.

Det foreligger et viktig vitneutsagn om dagboken. Førstestyrmann Knut Egil Fredriksen, plattformens nestkommanderende, har forklart for kommisjonen at han så at annenstyrmann Max Kjølraug tok dagboken med seg da plattformen ble forlatt.

<sup>56</sup> Referat fra utreders samtale med Bjørnulf Heggen 22. juni 2007 s 2.

Kjørlaug hadde vakt på broen da grunnstøtingen skjedde. Fredriksen visste ikke hvor det senere var blitt av dagboken.<sup>57</sup>

Ombord på den overbygde livbåten oppholdt Kjørlaug seg på dekk. Han ble skyllet på havet og omkom da livbåten gikk rundt i et grunnbrot.

Utrederen legger til grunn at ovenstående med en rimelig grad av sikkerhet dokumenterer at dekkdagboken gikk tapt, og hvordan den gikk tapt. Det antas umulig i dag å fremskaffe nærmere opplysninger om dette.

Utrederen har ikke konstatert noen tegn som tyder på at dekkdagboken er kommet utedkommende i hende. Antydningene om dette synes å ha et spekulativt preg.

## 7.5 Spesielt om livbåten og mannskapets opphold der

### 7.5.1 Betydningen av problemene med livbåtens motor.

Støttegruppen har pekt på at kommisjonen ikke har vurdert betydningen av at livbåtens startmotor hadde defekt/utladet startmotor.

Kommisjonen omtaler de feil som ble funnet ved livbåten, bl.a. svakt startbatteri for motoren. Denne feil førte ifølge rapporten til at det først etter at båten hadde vært en stund på vannet, ble mulig å få motoren startet. Dette skjedde manuelt med sveiv, som var den subsidiære måten å starte motoren på. Kommisjonen vurderer imidlertid ikke om færre mennesker hadde omkommet om startbatteriet hadde fungert som det skulle.

Dersom motoren heller ikke hadde latt seg starte manuelt, og livbåten derfor drevet uten kontroll før den ble kastet rundt, gikk på grunnbrott eller ble knust mot skjær eller mot land, ville startproblemer fremstått som en sentral årsak til forliset av livbåten og tap av menneskeliv. Imidlertid fikk mannskapet start på motoren, men på et noe senere tidspunkt enn om startbatteriet hadde fungert som det skulle. Spørsmålet er om denne forsinkelse i seg selv var en medvirkende årsak til at livbåten ble tatt av en stor bølge og gikk rundt i et grunnbrott. Slik som situasjonen utviklet seg, er det verken mulig eller nødvendig å besvare dette spørsmål. Kommisjonen har, etter utreders mening med rette, konsentrert seg om de utløsende årsaker til at livbåten gikk rundt og seks personer omkom, nemlig at den en tid etter at motoren var kommet i gang, gikk på et grunnbrot.

Dette betyr ikke at startproblemene har vært uinteressante for kommisjonen. Kommisjonen har tvert i mot i sitt avsnitt om tilrådinger, presisert at: *"Motorens startanordning må forbedres og innrettes slik at det lett lar seg gjøre å starte motoren også når batteriet svikter"*.

### 7.5.2 Oppholdt for mange personer seg på livbåtens dekk?

<sup>57</sup> Kommisjonens vitneavhør av Knut Fredriksen den 8. mars 1976, inntatt i kommisjonens protokoll s 27-31, se særlig side 31.

Syv personer, herunder kapteinen selv, oppholdt seg på den overbygde livbåtens dekk da den støtte på et grunnbrot og gikk rundt. De seks omkomne var blant disse. Den syvende var blitt hengende fast i noe tauverk, og klarte å komme seg ombord i livbåten igjen. Kommisjonen hevder på side 33 i sin rapport at ”...*det kan ikke ha vært nødvendig med så mange folk på dekket*”.

Støttegruppen etterlyser en nærmere vurdering av grunnen til at syv personer oppholdt seg på livbåtens dekk.

Det er på det rene at personer på dekk, med den særlige livsfare dette innebar, var nødvendig for å formidle ordre fra kapteinen, som var fremme i baugen for å holde utkikk, til styrmannen i livbåtens styrehus. Avstanden fra båtfører i styrehuset til baugen var ca. 6,4 meter.<sup>58</sup> Personer på dekk var nødvendig også av en annen grunn, nemlig for å ta imot en eventuell fangline fra den redningsskøyte som var på vei. Før livbåtens motor startet, hadde personer på dekk også som oppgave å forsøke å ro båten klar av skjær som båten drev mot.

Akkurat hvor mange personer som trengtes for å utføre oppdrag på dekk etter at livbåtens motor var startet, er skjønsmessig og sterkt situasjonsbestemt. Dette antallet kan vanskelig vurderes eksakt i ettertid. Kommisjonen har derfor nøyd seg med å påpeke at antallet 7 var for høyt, men uten å presisere hvilket antall som hadde vært det forsvarlige. Faginstanser som senere har gjennomgått rapporten har ikke reist tvil om at syv personer på dekk var et for høyt antall.

Det er riktig at kommisjonen ikke forsøkte å finne grunnen til at så vidt mange som syv personer oppholdt seg på dekket. I det materialet som utrederen har til disposisjon, finnes enkelte antagelser om årsaker utover det å formidle ordre fra kapteinen i baugen til styrmannen i livbåtens styrehus, samt senere eventuelt å ta i mot fanglinen fra redningsskøyta:

- Enkelte av personene på dekket kan ha hatt anlegg for klaustrofobi, og ville derfor ikke gå ned i det trange, oppfylte og innelukkede rom
- Situasjonen utløste instinktive behov hos flere av mannskapet for å være til aktiv hjelp pga den spesielle faresituasjonen livbåten befant seg i.
- Enkelte av personene på dekk oppholdt seg der fordi de oppfattet dette tilholdssted tryggere enn under dekk i tilfelle båten ble smadret mot skjærene.
- Enkelte av personene på dekk ønsket å være i rask utgangsposisjon for oppheising når de ventede redningshelikoptere ankom.

Selve årsaken til at det var unødvendig mange personer på dekket, må imidlertid være av mindre betydning. Under enhver omstendighet kunne det ikke forsvares å la personer som ikke skulle ivareta helt nødvendige funksjoner, få oppholde seg på dekk og dermed utsette seg selv for en betydelig øket livsfare. Det er derfor etter utrederens oppfatning liten grunn til å kritisere kommisjonen for ikke å ha forsøkt å klarlegge årsaken til at det oppholdt seg flere personer på dekk enn nødvendig.

<sup>58</sup> Opplyst i e-mail av 18. mai 2007 fra Umoe Schat Harding AS, som i sitt arkiv besitter tegninger av standard livbåt type MC26



Kommisjonen uttaler på side 33 i sin rapport at kapteinen ikke skulle ha tillatt at så mange som syv personer oppholdt seg på dekk, og at dette indikerer at disiplinen ombord i livbåten ikke har vært god nok. I dette synes å ligge en bebreidelse med kapteinen.

Utredning mener at det her også kan være grunnlag for et noe annet resonnement: I den meget dramatiske situasjon livbåten var i, kan det ha vært riktig av kapteinen å bruke all sin oppmerksomhet og energi på å navigere/styre livbåten utenom skjær og grunnbrot, fremfor det å bruke tid på å plukke ut for eksempel 2-3 mann og få dem under dekk. Kapteinen synes derfor å ha prioritert sikkerheten til de 43 mann nede i livbåten høyere enn sikkerheten til de to-tre personer som unødvendig ville oppholde seg på livbåtens dekk. En slik prioritering fremstår etter forholdene som fornuftig.

De av personene på livbåtens dekk, som oppholdt seg der i forståelse med kapteinen for å ivareta nødvendige oppgaver, var med på å øke sikkerheten for alle som var ombord. Dette forhold bør være en del av deres ettermæle.

### 7.5.3 Ble de som ble skylt over bord fra livbåten forsøkt reddet?

Støttegruppen har reist spørsmålet om hvorfor de som falt over bord ikke ble forsøkt reddet.

Livbåten må ha gått rundt i grunnbrottene ca. 0630.<sup>59</sup> Alle de syv som oppholdt seg på dekket på dette tidspunkt, ble skylt/kastet over bord. En av dem ble, som nevnt ovenfor, hengende fast i en line, og klarte derfor å komme seg ombord igjen. Ingen av de gjenværende ombord i livbåten hadde under de rådende forhold noen mulighet til å redde de som var skylt over bord.

Andre fartøyer i området, herunder redningskrysseren "J.M. Johansen", hadde ikke mulighet til å gå inn i brenningene for å lete etter folk i sjøen.

Første redningshelikopter som ankom grunnstøtingsstedet 0625 må ha vært uvitende om at det på dette tidspunkt var folk i sjøen. Helikopteret konsentrerte seg om å redde personer som var observert ombord i livbåten, som nærmet seg brenningene. Da disse var brakt i trygghet, søkte helikopteret etter mulige gjenværende på plattformen. Dernest startet helikopteret søk etter mulige personer i sjøen, og observerte tre personer, med livbelter, drivende i sjøen. Disse ble antatt døde. Helikopteret forsøkte forgjeves å få dem ombord.

I fjæra søkte frivillige, under lensmannens ledelse, etter mulige overlevende eller døde som var skylt i land.

Etter utredningens mening viser gjennomgangen av de aktuelle dokumenter at det ble

<sup>59</sup> Tidspunktet følger av Bergen Radios logg, anm. kl. 0627 sammenholdt med HRS's logg, anm. kl.0635

gjort de forsøk som etter omstendighetene var mulig for å redde overlevende i vannet.

#### 7.5.4 Redningshelikopternes tidsbruk frem til ulykkesstedet.

Støttegruppen har anført at redningshelikopterene brukte uforholdsmessig lang tid fra de ble varslet og frem til ankomst på ulykkesstedet, og etterlyser forklaringen på dette.

Ifølge HRS's redningslogg ble det helikoptermannskap som hadde beredskapsvakt varslet kl. 0403. Kl. 0450, dvs. 47 minutter etter varselet, tok helikopteret av. Redningshelikoptere hadde den gang en times beredskap, og tok følgelig av 13 minutter før det seneste "pliktlige" tidspunkt.

Verken i redningsloggen eller i rapporten fra de respektive helikopterførerene, opplyses det noe om montering av redningsheis før avgang, som skulle ha forsinket avgangen fra Sola. Derimot ble heisene rutinemessig kontrollert før avgang, og funnet i orden.

Helikopter nr. 1 ankom ulykkesstedet kl. 0625, dvs. etter 1 time og 35 minutters flytid, i sterk motvind. Dette er iflg. 330 skvadronen (redningsskvadronen) normal flytid under de aktuelle forhold.<sup>60</sup> Redningshelikopter nr. 2 tok av fra Sola 0525, og var på ulykkesstedet kl. 0700, dvs. etter 1 time og 35 minutters flytid. Betjeningen på dette helikopteret hadde ingen beredskapsvakt, men lyktes likevel å samle besetningen innen relativt kort tid.

Utrederen kan etter dette ikke se at redningshelikopterene brukte uforholdsmessig lang flytid før de var i aksjon på ulykkesstedet.

På side 39 i sin rapport uttaler kommisjonen: *"Hadde helikopterene vært fremme tidligere, er det sannsynlig at hele mannskapet kunne blitt tatt opp fra plattformen."* Denne uttalelsen bør rimeligvis bare oppfattes som en konstatering. Det har åpenbart ikke vært kommisjonens mening med disse ordene å gi uttrykk for at feil, mangler eller svikt hadde medført at helikopterene kom frem til ulykkesstedet senere enn hva de burde ha vært i stand til.

#### 7.5.5 Feil ved helikopterheisene.

Støttegruppen er kritisk til at rapporten fra den militære kommisjonen som skulle vurdere svikten i helikopterheisen, ikke ble gjort kjent for den kommisjonen som skulle granske forliset.

Begge redningshelikopterene fikk etter kort tid problemer med redningsheisene, og brukte derfor andre måter å utføre redningsarbeidet på. Alle som var ombord i livbåten etter at denne hadde gått rundt, ble reddet. Noen klarte å hoppe i land, og kom i sikkerhet uten helikopterens hjelp.

<sup>60</sup> I mail av 23. april 2007 fra avdelingssjef Fredrik Jomaas ved 330 skvadronen til Hovedredningsentralen Sør-Norge, opplyses det at flytiden Sola- Fedje med en motvindskomponent på 20 knop gir en flytid på 1 time og 20 minutter. Med en motvindskomponent på 33 knop blir flytiden 1 time og 35 minutter.

Det fremgår av rapporter fra helikoptermannskapene at redningsheisene, i samsvar med gjeldende rutiner, ble kontrollert før avgang fra Sola og funnet i orden. Kommandøren for luftstridskreftene i Sør-Norge nedsatte en egen kommisjon som skulle vurdere svikten ved redningsheisene. Denne kommisjonen avga sin graderte rapport allerede den 11. mars 1976. Luftforsvaret ønsket imidlertid ikke å utlevere denne rapporten til undersøkelseskommisjonen før rapporten var ferdig behandlet av de aktuelle militære instanser.<sup>61</sup> Senere viste det seg at disse instanser ikke var ferdig med sine vurderinger før mot slutten av 1976. Det kan etter utreders mening ikke kritiseres at undersøkelseskommisjonen, som var ferdig med sin rapport i slutten av april, ikke ventet med å avgi sin rapport inntil Luftforsvaret var i stand til å stille til disposisjon rapporten fra den militære kommisjon.

Etter utrederens mening må det for øvrig ligge utenfor kommisjonens oppgave å gå nærmere inn på tekniske problemer som redningshelikopterne hadde opplevd, så lenge disse problemer ikke fikk fatale følger for redningsaksjonen, dvs. tap av liv eller helse. For kommisjonen måtte det være tilstrekkelig å ha fått bekreftet at Luftforsvaret umiddelbart hadde startet opp et arbeid for å avdekke årsakene til de tekniske feil ved redningsheisene, samt finne tiltak som kunne redusere faren for tilsvarende tekniske problemer i fremtiden.

---

<sup>61</sup> Brev av 23. mars 1976 fra Forsvarskommando Sør-Norge til politimesteren i Hordaland, ref. 4322/76/B/FKS/KOMLUFTSØR/662.8

## 8. Andre myndigheters vurdering av kommisjonsrapporten

### 8.1 Skipsinspektøren i Bergen

Et eksemplar av kommisjonens rapport gikk rutinemessig til Skipsinspektøren i Bergen. Han har i sin innberetning av juni 1976 om forliset til Sjøfartsdirektoratet<sup>62</sup> uttalt seg om rapporten. Skipsinspektøren skriver bl.a.:

*"Rapporten har etter undertegnedes skjønn fått med alt som har betydning. Den er ellers både omfattende og behendig redigert. Undersøkelseskommisjonen var nemlig godt sammensatt og behersket omfattende sakkunnskap på ulike felt over det arbeid den ble pålagt, og fortjener anerkjennelse for grundig og frem for alt raskt arbeide."*

Skipsinspektøren skriver videre: *"Skipsinspektøren finner for sin del ingen grunn til å supplere den foreliggende rapport i denne beretning. Det har da heller ikke senere fremkommet opplysninger som forrykker noe av rapportens innhold"*.

Etterforskningsdokumentene har utgjort et av flere viktige saksunderlag for kommisjonen. Skipsinspektøren karakteriserer også politiets etterforskningsarbeid. Han skriver:

*"Politikammerene i Bergen og Hordaland fortjener også ros for sitt omfattende og detaljerte arbeid på ulike områder i forbindelse med "Deep Sea Driller" havariet.*

### 8.2. Norsk Skibsførerforbund

Norsk Skibsførerforbund skriver i et brev av 28. juni 1976 til Sjøfartsdirektoratet:

*"Norges Skibsførerforbund har nøye gjennomgått ovennevnte rapport og etter vår mening har kommisjonen gjort et godt arbeid"*.

Andre myndigheter eller organisasjoner kan ikke sees å ha uttalt seg om undersøkelseskommisjonens rapport.

---

<sup>62</sup> Skipsinspektøren i Bergen ref. 1515/76. ER/re

## 9. Politiets etterforskning av forliset. Påtaleavgjørelsen

### 9.1. Politietterforskningen

Umiddelbart etter forliset ble politietterforskning iverksatt ved Hordaland politikammer, med hjemmel i dagjeldende påtaleinstruks § 65. Bergen politikammer ytet omfattende bistand, særlig med vitneavhør.

Samtlige overlevende fra plattformen ble avhørt. Det samme ble besetningsmedlemmer fra supply-skipet "Georgsturm", samt diverse vitner med tilhold på Fedje. De fleste av de 44 overlevende var blitt avhørt allerede den 1. og 2. mars, altså umiddelbart etter forliset mens inntrykkene etter hendelsen var helt ferske. Etterforskningsdokumentene omfatter også obduksjonsrapporter, kartutdrag, vaktjournaler, logg fra Hovedredningssentralen, dokumenter med teknisk informasjon om plattformen, befaringsrapporter med mer.

I ettertid kan man se enkelte etterforskningskritt som kanskje burde ha vært foretatt, særlig avhør av kaptein Heggen, som alternerte med kaptein Tysnes på Deep Sea Driller. Man kan i ettertid også reise spørsmålet om politiet burde ha gjort visse undersøkelser for å klarlegge om kaptein Tysnes på noen måte var fratatt noe av den kommandomyndighet som han i egenskap av kaptein skulle ha etter gjeldende regler<sup>63</sup>, og at andre derfor kunne være medansvarlige i de uheldige disposisjoner som førte til forliset. Hadde politiet hørt rykter om at rederiet skulle ha nektet kaptein Tysnes los ombord på plattformen, ville selvsagt dette ha vært et aktuelt etterforskningstema.

Undersøkelseskommissjonen fikk tilsendt det etterforskningsmateriale som var fremskaffet av politiet i det tidsrom kommisjonen var i arbeid, herunder bl.a. vitneavhørene av de 44 overlevende. Politiets etterforskningsmateriale har dermed utgjort en meget viktig del av kommisjonens vurderingsgrunnlag. På samme måte har kommisjonsrapporten blitt en del av etterforskningsmaterialet som har utgjort grunnlaget for de senere påtalemessige beslutninger i saken.

Undersøkelseskommissjonen har gjennom politietterforskningen fått en betydelig mengde relevant informasjon om det faktiske hendelsesforløp før, under og etter forliset. Etterforskningsdokumentene etterlater et inntrykk av at etterforskningen har vært grundig, og den må derfor ha utgjort et informasjonstilfang av kvalitet for kommisjonen. Det har ikke vært mulig for utreder å se indikasjoner på at denne informasjonen på vesentlige punkter har vært mangelfull eller misvisende. Skipsinspektøren i Bergen uttalte, som nevnt foran, i sin innberetning om forliset til Sjøfartsdirektoratet følgende: *Politikammerne i Bergen og Hordaland fortjener også ros for sitt omfattende og detaljerte arbeid på ulike områder i forbindelse med "Deep Sea Driller" havariet.*

<sup>63</sup> Forskrifter om bemanning av norske flytbare boreplattformer av 28. februar 1975.

I dag ville man sannsynligvis ved etterforskning av en tilsvarende ulykke, rutinemessig også reist spørsmålet om rederi, aktuelle offentlige kontrollmyndigheter eller andre utenfor kretsen av plattformsjef og mannskap kunne bebreides forsømmelser eller annet, som kunne ha utgjort en medvirkende årsak til forliset. Det er imidlertid under utredningsarbeidet ikke fremkommet opplysninger som gir grunn til å tro at slike spørsmål kunne ha ført til et annet etterforskningsresultat i Deep Sea Driller-saken enn det politiet kom frem til.

## 9.2 Påtaleavgjørelsen

Etter at undersøkelseskommisjonens rapport var ferdig, sluttbehandlet politiet sin del av saken. Normalt har politiet selv kompetanse til å treffe det påtalemessige sluttvedtak i saker som gjelder ulykker. Politimesteren i Hordaland mente imidlertid at Deep Sea Drillers forlis var av så stor allmenn interesse, at Riksadvokaten burde treffe den påtalemessige sluttavgjørelse i medhold av daværende straffeprosesslov § 89.

Verken statsadvokaten i Hordaland eller Riksadvokaten ga uttrykk for noen misnøye med etterforskningens bredde eller kvalitet.

Riksadvokaten traff den 9. juli 1976 følgende påtaleavgjørelse: *"Jeg tiltrer politiets og statsadvokatens forslag om at saken henlegges uten ytterligere forføyning som straffesak, idet jeg er enig med politiet i at straffeansvar ikke kan gjøres gjeldende mot noen"*.

## 10. Medieomtalen etter ulykken

Medieomtalen etter forliset av Deep Sea Driller har vært meget omfattende. Det kan være naturlig å dele denne inn i fem faser.

1) Fase 1, umiddelbart etter forliset: Nyhetsreportasje.

Fokus er selve forliset, dramatikken og tragedien rundt dette.

2) Fase 2, kort tid etter forliset: Årsaker mv.

Fokus er mulige årsaker til forliset, samt skader og konsekvenser, men også fremtidige sikkerhetstiltak. Stoffet fremstår langt på veg som gjetninger, eller som referat av enkeltpersoners oppfatning av årsakene. Etter et par måneder kommer kommisjonsrapporten, denne kommenteres.

3) Fase 3, årene 1977 – 2001: Taushet.

Det er liten eller ingen medieoppmerksomhet omkring Deep Sea Driller -tragedien.

4) Fase 4, særlig i årene 2002 – 2003: Overlevende og pårørende.

Fokus blir oppfølgingen av de overlevende og pårørende, og deres livssituasjon i årene etter forliset og frem til i dag. Støttegruppen etableres. Minnemarkering gjennomføres.

5) Fase 5, særlig i årene 2004 – 2007: Ny gransking:

Etter mange år med fravær fra mediebildet, ble forliset fra 2004 og fremover på ny aktuelt mediestoff, men da med kritiske vinklinger både på granskingen etter forliset, tidligere oppfatninger av årsaksforhold og oppfølgingen av pårørende og overlevende. Det kommer presseoppslag med informasjon om tiltak som er gjort for å få besluttet ny gransking av ulykken. Stortingets anmodningsvedtak til Regjeringen om gjennomgang av forliset refereres og kommenteres. Pårørendes reaksjoner på vedtaket refereres. Fra enkelte hold ber man om en "beklagerelse" fra myndighetene, (men uten at det konkretiseres hva som skal beklages). Reaksjon fra Regjeringen og Justisdepartementet på anmodningsvedtaket etterlyses. Bebreidelser for sen reaksjon. Justisdepartementets beslutning om å iverksette en enmannsutredning av forholdene rundt forliset refereres.

Det er grunn til å spørre hvilken verdi mediedekningen kan ha hatt for utredningsarbeidet. Svaret er todelt:

- Medieinnslagene kan vanskelig sees å inneholde nye opplysninger som gir grunnlag for å mene at kommisjonsrapportens vurderinger av hendelsesforløp og årsaksforhold har vært mangelfulle eller uriktige. Mediedekningen av forliset kan derfor neppe sies å ha vært til direkte nytte for denne del av utredningsarbeidet. Men deler av mediedekningen, spesielt den kritiske del, har vært med på å peke ut hvilke problemstillinger utredningen særlig burde vie oppmerksomhet.

Videre har medieinnslagene inneholdt informasjoner og problemstillinger som har vært sentrale når oppfølgingen av overlevende og pårørende skulle vurderes.

- Medieinnslagene beskriver langt på vei de overlevendes og pårørendes virkelighetsoppfatning av forliset og omstendighetene rundt det, og av oppfølgingen av dem etterpå. Også denne virkelighetsoppfatning utgjør en del av det samlede bilde når forholdene rundt forliset skal gjennomgås. Medieinnslagene har dermed vært viktig utgangsmateriale når utreder har hatt samtaler med overlevende og pårørende.



## 11. Myndighetsoppfølgingen etter forliset, oversikt.

I følge mandatet for utredningen, pkt. 2, skal det vurderes om myndighetenes oppfølging etter forliset på noe punkt har vært mangelfull.

Det ligger imidlertid ikke i mandatet at eventuelle mangler i oppfølgingsarbeidet nødvendigvis skal dokumenteres – det er tilstrekkelig å avdekke indikasjoner på slike eventuelle mangler. Men i tilfelle indikasjoner avdekkes, skal utredningen omfatte forslag til hvilke konkrete undersøkelser som bør gjennomføres for å klarlegge om det bak indikasjonene er reelle misforhold som bør rettes opp.

Oppfølgingen etter forliset fra ikke-offentlige instanser faller utenfor mandatet. Det betyr at vurdering av den oppfølging som rederi, plattformeier, forsikringsselskap eller andre ikke-offentlige institusjoner var ansvarlige for, ikke blir vurdert i denne utredning.

Myndighetenes oppfølging etter forliset er aktuell på to forskjellige hovedområder:

- 1) Oppfølgingen av de maritime og redningsmessige erfaringer som ble gjort under forliset, kapittel 12 nedenfor.
- 2) Oppfølgingen av de overlevende etter forliset, kapittel 13 nedenfor, og oppfølgingen av de pårørende til de seks som omkom under forliset, kapittel 14 nedenfor. (Flere av de problemstillinger som er aktuelle når denne oppfølgingen skal vurderes, er de samme for pårørende som for overlevende. Det har likevel vært hensiktsmessig at oppfølgingen av disse to persongruppene er beskrevet i hvert sitt kapittel i utredningen.)

## 12. Myndighetenes oppfølging av de maritime og redningsmessige erfaringer etter forliset.

Det å nyttiggjøre seg de maritime og redningsmessige erfaringer etter Deep Sea Drillers forlis i 1976, var en viktig del av myndighetenes oppfølging etter denne hendelsen. Oppfølgingen var særlig viktig fordi man den gang hadde begrensede erfaringer med sjødyktigheten til slike fartøy.

### 12.1 Tiltak som skal øke sikkerheten for plattformer under seilas

#### 12.1.1 Problemstillingen

Kommisjonsrapporten inneholder fra side 34 og utover en lang rekke tilrådinge om tiltak som kan øke sikkerheten for plattformer under seilas. Tiltådingene må sees i sammenheng med de forhold som kommisjonen mente var årsakene til forliset, så vel de utlående som de mer indirekte årsaker. Spørsmålet nå er på hvilken måte sjøfartsmyndighetene i sin tid fulgte opp disse tilrådingene.<sup>64</sup>

#### 12.1.2 Møte i Det sakkyndige råd<sup>65</sup>.

Den 14. juni 1976 ble det avholdt et møte i Det sakkyndige råd. Deltagere på møtet var åtte medlemmer fra rådet, tretten personer fra Sjøfartsdirektoratet, skipsinspektøren i Bergen, samt observatører fra Norges Skipsførerforbund og fra Norsk sjømannsforbund. Sak nr. 1 var Deep Sea Drillers forlis. Saken ble drøftet på grunnlag av undersøkelseskomisjonen rapport av 28. april 1976, hovedsakelig med utgangspunkt i kommisjonens tilrådinge. Ifølge referatet fra møtet, ble følgende spørsmål drøftet:

##### 12.1.2.1 Bør det gis et kategorisk påbud om slep i visse situasjoner?

Sjøfartsdirektoratet opplyste på møtet at direktoratet etter forliset hadde krevd at boreplattformer som forseiles inn til kysten og for videre seilas i innenlands farvann, skulle være ledsaget av slepebåt med etablert sleper mellom slepebåt og plattform. Påbudets videre utforming og innplassering i forskriftsverket ble drøftet. Også spørsmålet om et mulig forbud mot å ta plattformer inn til land i dårlig vær og i mørket ble drøftet.

##### 12.1.2.2 Bør det innføres ubetinget losplikt?

Sjøfartsdirektoratet opplyste på møtet at det ville ta spørsmålet om losplikt opp med Kystdirektoratet med sikte på å få påbud om losplikt for boreplattformer inn som et krav i regelverket. Rådet ga sin tilslutning til dette.

##### 12.1.2.3 Kvalifikasjonskrav til plattformsjef

<sup>64</sup> Sjøfartsdirektoratet er blitt forelagt informasjonene i utredningens kapittel 12.1 i utkasts form, og har i sitt brev av 21. juni 2007 meddelt at direktoratet ikke har kommentarer eller tilføyninger til kapittelet.

<sup>65</sup> Rådets fulle navn er: "Det sakkyndige råd til å bistå Sjøfartsdirektoratet ved etterforskning av større sjøulykker", oppnevnt av Departementet for handel og skipsfart for perioden 15. februar 1976 – 31. desember 1978.

Sjøfartsdirektoratet opplyste at direktoratet på grunnlag av kommisjonens tilrådinger hadde skjerpet kravet til fartstid for plattformsjef. Rådet tilrødde en styrking av utdanningen for plattformsjef, samtidig med at kravene til hans kvalifikasjoner burde økes. Det ble spesielt understreket at plattformsjefen burde ha praktisk erfaring fra føring av større skip.

Også kommandoforholdene på plattformer ble tatt opp på møtet. Det var flere medlemmers og observatørers oppfatning at plattformsjefen i dag ikke hadde den faktiske kommandostilling som han etter forskriftene var tillagt. Fra møtereferatet siteres: *"Det kunne virke meget uheldig dersom det spenningsforhold som kunne oppstå mellom oppdragsgiver v/superintendent og plattformsjef førte til inngrep i sistnevntes daglige maritime ledelse ombord. Det syntes å være visse indikasjoner i rapporten på at dette hadde vært tilfelle på Deep Sea Driller"*.

Sjøfartsdirektoratet fremholdt at direktoratet var oppmerksom på problemet, men antok at det i hovedsak var et overgangsproblem som ville reduseres etter hvert som plattformsjefens kvalifikasjoner ble bedret.

Under posten "eventuelt" mot slutten av møtet, kom man tilbake til spørsmålet om kommandoforholdene på boreplattformer. Det var enighet om at observatøren fra Norges Skipsførerforbund skulle ta saken opp i brev til Sjøfartsdirektoratet<sup>66</sup>. Direktoratet skulle eventuelt ta forholdene opp med undersøkelseskommisjonen og med skipsinspektøren i Bergen.<sup>67</sup>

#### 12.1.2.4 Slepearrangementet

Sjøfartsdirektoratet redegjorde for sitt forskriftsarbeid, hvor man tok sikte på å komme frem til påbudte slepesystemer for boreplattformer. Rådet ga direktoratet sin tilslutning til dette arbeidet.

#### 12.1.2.5 Ballastventil – lensing

Sjøfartsdirektoratet fremholdt at det ville være naturlig at kontroll av ballast- og lense-systemet inngikk som en del av klassekontrollen. Direktoratet ville med det første ta skritt med sikte på å få dette gjennomført.

#### 12.1.2.6 Livbåtene

Sjøfartsdirektoratet redegjorde for sitt arbeid med de forhold som var påpekt og tilrådd av kommisjonen. De fleste av tilrådingene var fulgt opp i de utkast til endringer av forskrifter om redningsredskaper på lasteskip som var under arbeid. De tilrådingene som ikke var konkret fulgt opp, var under nærmere vurdering i direktoratet. Direktoratet hadde i tillegg stilt en del ytterligere krav til utstyr. Rådet ga Sjøfartsdirektoratet sin tilslutning til tiltakene for forbedring av livbåter med utstyr.

### 12.1.3 Kontroll med oppfølgingsarbeidet

<sup>66</sup> Se brev av 28. juni 1976 fra Norges Skipsførerforbund til Sjøfartsdirektoratet.

<sup>67</sup> Se brev av 24. august 1976 fra Sjøfartsdirektoratet til Skipsinspektøren i Bergen.

Ca. to år senere utarbeidet Sjøfartsdirektoratet en oversikt over status i oppfølgingsarbeidet etter Deep Sea Drillers forlis. I et 10-siders notat<sup>68</sup> gis fylldige informasjoner om status, kort referert slik:

#### 12.1.3.1 Påbudet om slep

Sjøfartsdirektoratet fastsatte den 6. februar 1978 forskrifter om slepeforbindelser ved forseiling av boreplattformer og andre flyttbare innretninger av tilsvarende konstruksjon i norske territorialfarvann.

#### 12.1.3.2 Påbudet om los

Kystdirektoratet fastsatte den 1. desember 1977 forskrifter om boreplattformers og andre flyttbare innretningers plikt til å ha los ombord ved innseiling til norske havner og i inneskjærs fart.

#### 12.1.3.3 Kvalifikasjonskrav for besetningen

Sjøfartsdirektoratet har tatt undersøkelseskommissjonens tilråding om kvalifikasjonskrav til etterretning, og søker å legge disse til grunn ved godkjenning av plattformsjef.

#### 12.1.3.4 Teoretisk spesialkurs for besetningen

Den 19. mars 1978 oppnevnte Kirke- og Undervisningsdepartementet et sertifiseringsutvalg som skulle ha som oppgave å gi råd til departementet i spørsmål vedrørende fartstid/praksis til sjøs, herunder også for personer som skal arbeide i offshorevirksomheten.

#### 12.1.3.5 Slepearrangement

Allerede flere år før Deep Sea Drillers forlis i 1976, hadde Sjøfartsdirektoratet utarbeidet et dokument<sup>69</sup> som omhandlet slepearrangementer på borefartøyer. Etter forliset fant direktoratet det nødvendig å foreta mindre endringer i dokumentet. I januar 1978 var dokumentet ferdig utarbeidet, og retningslinjene skulle etter planen fastsettes som forskrift i nærmeste fremtid.

#### 12.1.3.5 Endret plassering av magnetventil for styring av ballastventil på pongtong.

Sjøfartsdirektoratet har etter nærmere faglige vurderinger ikke funnet tilstrekkelig grunnlag for å gjennomføre undersøkelseskommissjonens tilråding på dette punkt.

#### 12.1.3.6 Livbåtene

Undersøkelseskommissjonen hadde kommet med flere tilrådingar vedrørende livbåtene. I tråd med disse tilrådingene, hadde Sjøfartsdirektoratet utarbeidet endringer til Forskrifter om bygging av redningsbåter mv av 4. januar 1965. Endringene skulle etter planen tre i kraft fra 1. juli 1978.

---

<sup>68</sup> Sjøfartsdirektoratets notat av 19. juni 1978 vedr. Deep Sea Drillers forlis og rapporten fra undersøkelseskommissjonen

<sup>69</sup> Sjøfartsdirektoratet WG11/Sgl/3

Andre tilrådinger vedrørende livbåtene og utstyret ombord, som direktoratet har vurdert nærmere, kan stikkordmessige angis slik:

Batterier i tette kasser

Krav om 2 batterier

Feste for livbåtradio

Krav til livbåtantenne

#### 12.1.4 Var oppfølgingen god nok?

Etter utrederens oppfatning fremstår Sjøfartsdirektoratets oppfølging av erfaringene etter Deep Sea Drillers forlis som systematisk og målrettet. Det er ingen indikasjoner på at kvaliteten på noen av oppfølgingstiltakene har vært mindre gode.

### 12.2 Tiltak som skal sikre effektiviteten i redningsarbeidet

#### 12.2.1 Problemene med redningshelikopternes redningsheiser

Kommisjonen beskriver på side 20 og 21 i sin rapport de problemer som redningshelikopterene hadde med heisene ombord. Under redningsaksjonen sviktet redningsheisene på begge helikopterene. Bare 2 av personene i livbåten ble heist ombord i helikopter. De øvrige som ble reddet av helikopterene ble fraktet fra livbåten og inn på land som underhengende last på helikopterene. Dersom redningsaksjonen hadde funnet sted til havs – og ikke i fjærestenene - ville denne heissvikten kunne ha fått katastrofale følger.

Allerede den 1. mars, dvs. samme dag som forliset fant sted, oppnevnte Kommandøren for luftstridskreftene i Sør-Norge en kommisjon med oppdrag å undersøke årsakene til heissvikten. Kommisjonen trådte sammen neste dag, og startet sitt arbeid umiddelbart. Den avga sin rapport allerede den 11. mars til Sjefen for luftstridskreftene i Sør-Norge. Rapporten besto av 5 sider, med 19 vedlegg<sup>70</sup>.

Den sivile undersøkelseskommisjonen fremmet ingen tilrådinger vedrørende helikopterheisene. Årsaken til dette er sannsynligvis oppnevningen av den militære kommisjonen. Som nevnt i kapittel 7.5.5 foran, ønsket Luftforsvaret ikke å levere sin rapport til den sivile kommisjonen før rapporten var ferdigbehandlet i Forsvaret, hvilket først ville skje lang tid etter at den sivile kommisjon skulle avgi sin rapport.

Den militære kommisjonen konkluderte med følgende årsaker til heissvikten:

På helikopter S/N 071: *"Kjedestrammer for drivkjede til wirens fordelingsmekanisme var løs. Dette resulterte i at drivkjeden sporet av, og fordelingsmekanismen stoppet. Trommelen fortsetter å spole inn wire. Da fordelingsmekanismen ikke virket hopet wiren seg opp på en plass på trommelen og kjørte seg fast."*

På helikopter S/N 072: *"Wiren har fått en skade som har resultert i brudd på en kordell. Dette har så ført til at kordellen har tvunnet seg av wiren og til slutt hopet seg opp på innsiden av fordelingsmekanismen i en slik mengde at videre gjennomføring var umulig."*

<sup>70</sup> "Rapport om undersøkelse av svikt ved redningsheis for 2 Sea king helikoptere tilhørende 330 skvadron, den 1. mars 1976", datert 11. mars 1976

*Trommelen har fortsatt å rotere, og wiren har spunnet seg løs. Wirens endefeste har vridd seg ut, og "backlash" på trommelen har oppstått.*

*Tidspunkt og den direkte årsaken til skaden på wiren er ikke klarlagt."*

Værforholdene ble vurdert som en medvirkende årsak til uhellene.

Kommisjonen kommer i sin rapport med åtte tilrådinger for å redusere faren for fremtidig heissvikt. Videre gir kommisjonen i rapportens vedlegg 14 uttrykk for at " ...det bør overveies å skaffe tilveie en reserveheis, som har kapasitet til å fortsette redning av nødstedt personell dersom "hovedheis" svikter."

Kommisjonen tar i vedlegg 15 også opp spørsmålet om å anskaffe en såkalt nødheis<sup>71</sup> i redningshelikopterene.

Den militære kommisjonsrapporten med vedlegg passerte en rekke militære instanser før den i brev av 9. desember 1976 fra Kommandøren for luftstridskreftene i Sør-Norge kom frem til Generalinspektøren for luftforsvaret. I det vesentlige ga de militære instanser uttrykk for enighet med kommisjonens konklusjoner og anbefalinger.

Utrederen har senere fått opplyst at nødheis i redningshelikopterene ble installert i første kvartal 1977. Ordinær redningsheis nr. 2 (backup-heis) var ferdig installert på samtlige redningshelikoptere den 1. juni 1985.<sup>72</sup>

Etter utreders oppfatning fremstår Forsvarets oppfølging av erfaringene med helikopterheisene etter Deep Sea Drillers forlis som systematisk og målrettet. Det er ingen indikasjoner på at kvaliteten på noen av oppfølgingstiltakene har vært mindre gode.

#### 12.2.2 Høyere beredskap for redningshelikopterene?

På side 39 i rapporten uttaler undersøkelseskommisjonen: "*Hadde helikopterene vært fremme tidligere, er det sannsynlig at hele mannskapet kunne blitt tatt opp fra riggen.*"

Dermed oppstår det et naturlig spørsmål om beredskapstiden for redningshelikoptere burde reduseres fra 1 time til et høyere beredskapsnivå.

Så vidt vites ble en vurdering av dette oppfølgingstiltaket ikke gjort spesielt som følge av erfaringene fra Deep Sea Drillers forlis. Imidlertid har beredskapsnivået for redningshelikopterene nesten kontinuerlig vært under vurdering siden helikopterene ble anskaffet i 1972. Vurderingene er gjort på basis av de samlede erfaringer med helikopterinnsats i redningstjenesten, herunder også erfaringene ved Deep Sea Drillerulykken, sammenholdt med praktiske, tekniske og økonomiske forhold som er relevante ved slike vurderinger. En vurdering av redningshelikopterens beredskap som et særskilt oppfølgingstiltak etter Deep Sea Drillers forlis i 1976 syntes derfor neppe naturlig. I dag er det en beredskap med et helikoptermannskap til stede på basen 24 timer i døgnet.

<sup>71</sup> Kommisjonen definerer en nødheis slik: *En anordning som gjør det mulig å berge (få ombord) eventuelle personer som henger i redningsheisen dersom denne svikter – eventuelt bringe redningsmannen som ligger i sjøen i sikkerhet.*

<sup>72</sup> Gjenpart av e-post av 15. okt. 2007 fra Sen Ing/Fagsjef, Åge Fr. Førund, FLO, Kjeller til Knut Oulie.



### 13. Myndighetenes oppfølging av de overlevende etter forliset.

#### 13.1. Innledning

I dette kapittel beskrives den oppfølging fra myndighetenes side som faktisk fant sted overfor de personer som overlevde forliset, samt den oppfølging som burde ha funnet sted. Den mangelfulle oppfølging er den eventuelle differanse mellom disse to forhold.

44 personer overlevde forliset. Av disse var 30 norske statsborgere. Senere er 5 av disse døde. Antallet nålevende norske overlevende er derfor 25. Den oppfølging som utenlandske overlevende har fått, i Norge eller i sitt hjemland, behandles ikke i denne utredningen.

#### 13.1.1 Oppfølgingsområder

De overlevende kan tenkes å ha hatt behov for oppfølging på disse områdene:

- Medisinsk (somatisk) oppfølging
- Katastrofepsykiatrisk oppfølging
- Økonomisk støtte
- Bistand til å skaffe seg nytt arbeid
- Juridisk bistand til å ivareta sine rettigheter
- Oppmerksomhet fra myndighetshold

Hver av disse oppfølgingsbehovene behandles i dette kapittel.

Det oppfølgingsbehov som har vært til stede, vil sannsynligvis ha variert temmelig mye fra person til person i denne gruppen. Nedenfor behandles imidlertid de overlevende som en homogen gruppe, uten at den enkeltes individuelle behov for oppfølging blir vurdert.

Oppfølging vil ofte ha både en kvalitetsmessig og en kvantitetsmessig side. Av praktiske grunner har utrederen i hovedsak konsentrert seg om oppfølgingsens kvantitetsmessige side.

Den plikt til oppfølging som myndighetene har overfor overlevende etter et forlis, kan for det første ha en rettslig forankring. Slik oppfølging er noe som de overlevende har en rett til.

I tillegg kan det tenkes en oppfølging som mer utgjør en etisk forpliktelse for myndighetene. Dette er oppfølging som myndighetene ikke er forpliktet til, men som er en naturlig konsekvens av verdioppfatninger som vi mener bør avspeiles i myndighetenes behandling av borgere som er direkte og personlig rammet av en katastrofe.

Når myndighetenes oppfølging etter Deep Sea Drillers forlis skal vurderes i denne utredning, vil både de rettslige og de etiske forventninger om oppfølging bli behandlet.

#### 13.1.2 Standarder for god oppfølging

Deep Sea Drillers forlis skjedde for over 30 år siden. I løpet av denne tiden har det skjedd betydelige endringer i synet på hvilken oppfølging som bør tilbys personer som



er blitt direkte rammet av meget alvorlige og opprivende ulykker. Også kunnskaper om oppfølgingsbehov og om de gode oppfølgingstiltaks innhold, har utviklet seg gjennom de siste 30 år. Når myndighetsoppfølgingen overfor overlevende etter Deep Sea Drillers forlis skal vurderes i dag, oppstår derfor følgende spørsmål. Er det normene for god oppfølging anno 1976 eller anno 2007 som skal legges til grunn? Utrederen vil i hovedsak legge det førstnevnte alternativet til grunn, men likevel slik at den faktiske oppfølgingen av de overlevende også vil bli vurdert mot dagens normer.

### 13.2 Et metodisk problem

Det er fullt mulig å samle inn informasjon direkte fra de overlevende om den oppfølging de mener å ha fått fra offentlige myndigheter. Men man kan ikke se bort fra at disse personene i løpet av de over 30 år som er gått siden forliset, kan ha vært utsatt for noe erindringsforskyvning. (Denne påpeking er selvsagt ikke uttrykk for mistillit til de overlevendes vilje til å gi korrekte informasjon.)

En fullt ut dekkende og objektiv kartlegging av den oppfølging fra myndighetshold som de overlevende faktisk har fått fra 1. mars 1976 og fremover, ville nødvendiggjøre at utrederen innhentet opplysninger fra de respektive offentlige etater, arkivmyndigheter mv for hver enkelt person. Et slikt arbeid ville være helt uforholdmessig arbeidskrevende, og verdien av arbeidet vil kunne diskuteres. Utrederen har derfor valgt i hovedsak å basere seg på de overlevendes "egenrapporterte myndighetsoppfølging", med de mulige feil eller mangler som her kan ha sneket seg inn.

### 13.3 Hva var de overlevende utsatt for?

Mannskapet ombord på plattformen ble utsatt for helt ekstraordinære påkjenninger. Plattformen grunnstøtte nattetid, på senvinteren, med storm/orkan med vindstyrke opp til 87 knop, og bølgehøyde på 12 - 18 meter, i et vanskelig og urent farvann. Fastboende personer i området har uttalt at de ikke kunne huske tilsvarende vindforhold. Vinden var tidvis så voldsom at den rev opp og snudde torv i strandområdet. Naturkreftene hadde skapt et inferno.

Plattformen fikk etter grunnstøtingen stadig sterkere slagside, og frykten for at den ville kantre var økende. Tunge gjenstander løsnet fra sine fester, og kom farende nedover det skrånende dekket.

Under disse ekstreme og høyst kritiske forhold måtte mannskapet gå i den eneste livbåten som var aktuell å bruke. Motoren startet ikke, og båten drev mot brenningene. Da motoren endelig startet, var livbåten tett inntil brenningene.

44 av mannskapet satt fastspent under dekk på den overbygde livbåten, som under ekstreme værforhold, voldsom rulling og kraftig skumrøkk ble forsøkt manøvrert utenom skjær og grunnbrot i området. Livbåten gikk til slutt på et grunnbrot, og ble kastet rundt to ganger. Arbeidskamerater på dekk var skylt på havet. Motoren var stanset. Alt lys var borte. Båten tok inn vann, og drev uten kontroll mot brenningene.

Til alt hell drev livbåten inn i en relativt rolig vik. Redningshelikopterene, som nå var ankommet, maktet bare å heise opp et par av mannskapet før redningsheisene sviktet. De øvrige mannskaper som ble reddet av helikopterene, måtte gripe fast i liner fra helikopterene. Våte og forfrosne ble de fraktet mot land som underhengende last, og til slutt i forkommen tilstand droppet på fast land.

Skal man få et dekkende bilde av de påkjenninger mannskapet var utsatt for, er det ikke tilstrekkelig med en knapp beskrivelse av hendelsene. I tillegg er det nødvendig å forsøke å se hendelsene "gjennom de overlevendes øye". Derfor er det nedenfor referert<sup>73</sup> en del uttalelser som overlevende mannskaper senere selv har kommet med i vitneavhør, brev til utreder mv.:

*Avhørte bemerket at han var urolig på grunn av de tunge oljerørene som hadde slitt seg løs og kom seilende akterover og ut i sjøen. De var meget tunge og ville være ytterst farlige å få over seg.*

*Plattformens dekk skrånet nå ganske kraftig, og ingen kunne bevege seg uten å holde seg fast i rekkverk eller lignende.*

*Nå hellet dekket så sterkt at de måtte holde seg fast i rekkverket for ikke å rutsje nedover dekket.*

*Da jeg gikk ned i det mørke hullet i den overbygde livbåten, var jeg egentlig sikker på at jeg aldri kom ut derfra igjen i live.*

*Det kom en bølge på 10 – 15 meter som slo livbåten helt rundt, og det kom en stor bråttstø ned luken. Vitnet slukte en mengde vann under dette. Etter at båten hadde rettet seg opp, hadde de fleste fått mer eller mindre sjokk.*

*Det blåste voldsomt og de frøs meget. Plutselig reiste deg seg et stort mørkt fjell like ved båten, og vitnet trodde først at det var land. Det var en bølge som kastet båten rundt. Vitnet holdt seg fast så godt han kunne i rekkverket, og han kjente at en annen klamret seg rundt livet hans. Båten gikk rundt to ganger, og den andre gangen må mannen ha sluppet taket.*

*Da livbåten gikk rundt, hang han plutselig opp ned i taket. Mange kavet omkring. Vannet kom fossende inn, og han var overbevist om at hans siste time var kommet. En ny brottsstø sendte imidlertid båten på rett kjøl igjen og det oppsto en situasjon som ble en forferdelig opplevelse. Vannet bølget over ham og han fikk mange mennesker over seg. Jeg lå faktisk under vann og mer enn ante enn så mennesker rundt meg som kavet for å komme seg på bena. Det var det mest grusomme øyeblikket av det mange timer lange marerittet, sier han.*

---

<sup>73</sup> Ikke alle sitatene er helt ordrett gjengitt. Av praktiske grunner har det vært hensiktsmessig å justere og å forkorte enkelte setninger. Det reelle og faktiske innholdet av sitatene er imidlertid korrekt gjengitt.

*Etter rundkastet med livbåten ble folk kastet opp på avhørte og vannet fosset ned styreluken. Avhørte ble presset under vann og folk og da han lå slik forsøkte han å holde pusten, men svelgte en del sjøvann. Da avhørte kom til sans og samling igjen, var nesten halve livbåten fylt med vann.*

*Avhørte og de andre som ikke hadde sikkerhetsbeltet på ble kastet rund i båten under kantringen og den senere overhalingen. Noen ble skadd og avhørte så en blø kraftig fra tinningen. Selv fikk han flere mindre skader.*

*Da båten gikk rundt ble det et virvar av armer og bein, og vitnet kan ikke si akkurat hvordan alt gikk til.*

*Mannskapet som satt i livbåten ble kastet hulter til bulter ombord.*

*Da livbåten kom på rett kjøll igjen, var båten omtrent 1/3 fylt med vann. Vannet nådde omtrent opp i knehøyde.*

*Da livbåten ble kastet rundt og ble liggende en stund med bunnen i været, var forre og aktre luke åpen slik at det kom vann inn i livbåten og avhørte kom under vann en tid slik at han var i ferd med å drukne.*

*Synet som møtte meg inne i livbåten etter at den hadde gått på grunnbrottet og gått rundt, vil jeg aldri glemme. Her var det fullt kaos med tomme blikk, blod, sårkutt, mannskapet satt og mumlet og så ut som spøkelser. Lukten vil jeg aldri glemme. Den var blandet med diesel, spy, urin og drittluft. Det var som jeg hadde havnet ned i en levende grav.*

*Vitnet fikk også tak i redningslinen fra helikopteret, men ble slengt på sjøen. Han gikk under et par ganger, men holdt fast i linen og ble omsider av helikopteret satt på land på holmen.*

*En del av mannskapene som var kommet seg i land tok til å gå. Vitnet prøvde å følge etter dem. Han var gjennomvåt, barbent og hadde småkrampe i beina. Han klarte å krabbe seg opp til hovedveien hvor der sto en bilist.*

13.4 Hvilken oppfølging fikk de overlevende fra offentlige myndigheter?

#### 13.4.1 En spørreundersøkelse

Hver av de 25 overlevende har mottatt et brev fra utrederen, med innbydelse til å delta på et informasjons- og samtalemøte i nærheten av sin bopel. 13 av dem har gitt uttrykk for et ønske om å delta på et slikt møte. På møtene er de overlevende blitt forelagt et spørreskjema med spørsmål knyttet til offentlige myndigheters oppfølging av dem etter ulykken. Samtlige fremmøtte har vært villige til å fylle ut skjemaet. Målt i forhold til det totale antall gjenlevende overlevende, gir dette en svarprosent på 52 %.

En slik spørreundersøkelse vil imidlertid være beheftet med en del feilkilder. Undersøkelsen antas likevel å gi et riktig uttrykk for hovedtendensene i de overlevendes oppfatning av myndighetsoppfølgingen etter forliset.

Spørreskjemaet, med avgitte svar i parentes, ser slik ut:

1. Ble du fysisk skadet under forliset?	Ja(6)	Nei(6)	Vet ikke(1)
2. I tilfelle ja, var den nødvendige medisinske behandling fra den offentlige helsetjeneste tilfredsstillende etter din mening?	Ja(5)	Nei(1)	Vet ikke(0)
3. Har du etter forliset hatt behov for noen psykologisk behandling som følge av psykiske problemer?	Ja(3)	Nei(9)	Vet ikke(1)
4. I tilfelle ja, var den nødvendige psykologiske behandling fra den offentlige helsetjeneste tilfredsstillende etter din mening?	Ja(0)	Nei(3)	Vet ikke(0)
5. Har du fått vesentlige økonomiske problemer som følge av forliset?	Ja(2)	Nei(11)	Vet ikke(0)
6. Har du i så fall fra Staten fått noen form for økonomisk støtte for å avhjelpe disse problemene?	Ja(0)	Nei(2)	Vet ikke(0)
7. Har du etter forliset hatt behov for bistand fra Staten (arbeidskontor/sjømannskontor) for å få nytt arbeid?	Ja(1)	Nei(12)	Vet ikke(0)
8. Har den bistand du eventuelt har hatt behov for vært tilfredsstillende etter din mening?	Ja(0)	Nei(1)	Vet ikke(0)
9. Har du etter forliset hatt behov for juridisk bistand for å ivareta dine rettigheter?	Ja(1)	Nei(12)	Vet ikke(0)
10. Har du i denne sammenheng fra det offentlige fått dekket helt eller delvis advokatutgifter eller fått juridisk rådgiving av offentlige tjenestemenn?	Ja(0)	Nei(1)	Vet ikke(0)

.....

Av de avgitte svar på spørsmålene ovenfor, ser vi bl.a. at:

- 83 % av de fysisk skadde (mindre skader) er fornøyd med den medisinske behandling/oppfølging de fikk etter forliset.
- Ingen som mener å ha hatt behov for psykologisk/psykiatrisk behandling etter forliset, oppgir å ha fått slikt behandlingstilbud.
- 15 % av de overlevende oppgir å ha fått økonomiske problemer som en direkte følge av forliset, men har ikke ha mottatt noen bistand fra det offentlige for å avhjelpe slike problemer.

- Bare en av de overlevende mener å ha hatt behov for bistand fra det offentlige for å få nytt arbeid. Han mener at den hjelp han fikk ikke var tilfredsstillende for ham.
- Bare en av de overlevende har oppgitt at han etter forliset har hatt behov for juridisk bistand for å ivareta sine rettigheter. Han oppgir ikke å ha fått økonomisk bistand fra det offentlige til dekning av advokatutgifter, og heller ikke å ha fått juridisk rådgivning av offentlige tjenestemenn.

#### 13.4.2 Enkeltstående uttalelser

I det nevnte spørreskjema ble de overlevende også stilt dette spørsmålet: Hvilke ytterligere opplysninger har du lyst til å gi om det oppfølgingsbehov du har hatt etter forliset, og den oppfølgingen fra det offentlige (stat og kommune) som du har fått? En del uttalelser fra overlevende siteres<sup>74</sup>:

- 1) *Forliset var meget belastende for meg etterpå. Jeg måtte bearbeide alt selv. Ble aggressiv, fortvilet og sint. Dette fikk beklageligvis min kone og barn merke, men mest min kone. Det gikk 10 år før jeg turte å snakke om forliset, og om den urettferdigheten som verket inne i meg, uten å knekke sammen. Dette har nok gjort noe med meg som jeg ikke liker.*
- 2) *Har egentlig ikke hatt oppfølgingsbehov fra staten. Har ikke fått tilbud om oppfølging. Har ikke hørt noe fra offentlig myndighet.*
- 3) *Har ikke fått noen form for oppfølging verken fra myndigheter eller rederiet.*
- 4) *Staten har vært fraværende med spørsmål til meg personlig angående forliset.*
- 5) *Ingen oppfølging fra statens side.*
- 6) *Ingen oppfølging av noen.*
- 7) *Har klart å holde meg i arbeid selv.*
- 8) *Oppfølgingen etter forliset har vært helt fraværende. Først ulykken. Livbåtens ferd. Avskjed på grått papir. Ut i kulden. Ingenmannsland. Alt har vært fraværende. Tre år med til dels farlige arbeidsoppgaver. Bli belønnet med avskjed. Meget tungt. Bitterhet og depresjoner er belønningen en sitter igjen med.*
- 9) *Jeg kunne kanskje hatt behov for behandling for depresjoner jeg får av og til. Om det kommer av forliset med Deep Sea Driller eller andre ting, er jeg usikker på. Og så er det så mange andre i samfunnet som sikkert har større behov for hjelp enn det jeg har. Det er kanskje på tide vi får krisepsykiatri.*

<sup>74</sup> Ikke alle sitatene er helt ordrett gjengitt. Av praktiske grunner har det vært hensiktsmessig å justere og å forkorte enkelte setninger. Det reelle og faktiske innholdet av sitatene er imidlertid korrekt gjengitt.

Sitat fra et brev fra en ca. 20 år gammel overlevende, som ikke har deltatt på møte med utrederen og derfor heller ikke har fylt ut skjemaet: *Jeg var med på DSD ulykken.....Denne ulykken har preget meg hele livet etter. Ingen hjelp, halv månedslønn pga bare en uke på jobb til ulykken. Fikk en ekstra lønn hvis jeg sa meg opp. Reiste ut på Deep Sea Saga i mai etter ulykken, det gikk dårlig. Litt på skole, men ulykken preget hele min ungdom. Mareritt rastløs ukonsentrert bare rot. Det må også sies at jeg er ordblind, så skole var et mareritt, det også. Som sagt har jeg klart meg. Begynte på Byford Dolphin (Tidligere DSD) så Stavanger casing crew (offshore) så Odfjell i 1982 og har vært der siden. Men jeg sliter med mareritt og når store ulykker skjer har jeg det ikke bra. Dette må jeg vel slite med resten av livet.*

På møtene som utreder har hatt med overlevende har det kommet også muntlige uttalelser som viser oppfølgingsbehov etter ulykken. Overlevende har fortalt om søvnløshet, mareritt, angstproblemer og depresjoner. I noen tilfeller kom slike problemer kort tid etter ulykken, i andre tilfeller har problemene dukket opp først flere år senere. Ingen av disse overlevende har opplyst at de selv har tatt initiativ til profesjonell behandling for problemene. En overlevende har fortalt at han forsøkte å dempe problemene med alkohol, noe som etter hvert gjorde ham til alkoholiker. Problemene ble for enkelte av de overlevende så omfattende at de måtte gå av med uføretrygd før oppnådd pensjonsalder.

### 13.5 En vurdering av myndighetenes oppfølging av de overlevende

Nedenfor er myndighetenes oppfølging på de ulike oppfølgingsområder vurdert enkeltvis.

#### 13.5.1 Medisinsk (somatisk) oppfølging

De overlevende ble umiddelbart fløyet til Flesland med redningshelikopterne, og dernest ble 42 av dem raskt fraktet til Haukeland sykehus tidlig samme dag som forliset hadde funnet sted. Sykehuset opplyste til mediene at 37 av de mottatte overlevende var uskadet. Etter å ha mottatt mat og drikke, samt tørt tøy, ble de fraktet videre til Hotell Terminus i Bergen.

De fem siste, som hadde skader av typen ben- og armbrudd, skrubbsår mv, ble igjen på sykehuset for behandling.

Med grunnlag i uttalelser fra de skadede overlevende, må det kunne fastslås at den medisinske oppfølging av dem, i hovedsak var i samsvar med berettigede forventninger, altså i det vesentlige fullt tilfredsstillende.

#### 13.5.2 Katastrofefpsykologisk oppfølging

Mannskapet hadde gjennomlevd dramatiske timer i kamp med voldsomme naturkrefter og i høyeste livsfare. Kamerater var blitt skylt over bord og omkommet. Faren for at disse opplevelser i sum ville utgjøre en alvorlig psykisk belastning på de overlevende, med fare for psykiske skadevirkninger i kommende måneder og år, var åpenbar.

En rekke overlevende har beskrevet forskjellige psykiske skadevirkninger som har rammet dem etter forliset, og som i varierende grad har redusert deres livskvalitet. På den annen side er det også overlevende som forteller at de er kommet fra ulykken uten psykiske skader.

Ingen av de overlevende som mener å ha hatt behov for psykologisk/psykiatrisk behandling etter forliset, oppgir å ha fått slikt behandlingstilbud. Enkelte overlevende har imidlertid opplyst at de på et senere tidspunkt, når akutte psykiske plager hadde inntrådt, selv hadde henvendt seg til helseapparatet for å få behandling for disse problemer, som de mener hadde oppstått som følge av opplevelsene under forliset.

Den katastrofepsykiatriske oppfølging av de overlevende etter forliset, synes i det vesentlige å være fraværende. Som følge av at slik forebyggende behandling ikke ble iverksatt for dem som trengte det, har flere overlevende senere i livet måtte slite med psykiske problemer. Det har ikke vært mulig å fastslå nøyaktig hvor mange overlevende dette gjelder. Uansett må det trygt kunne fastslås at den katastrofepsykiatriske oppfølging objektivt sett var mangelfull.

På den tid Deep Sea Driller forliste var man fortsatt i liten grad oppmerksom på de psykiske skadevirkninger som overlevende etter dramatiske og livstruende ulykker kunne påføres. En spesiell oppfølging av slike overlevende, med et forebyggende perspektiv for øye, fremsto normalt som mindre aktuelt. Medienes beskrivelse av de skader som var påført mannskapet etter forliset i 1976, avspeiler dette. Her beskrives benbrudd, en klemt finger, skrubbsår mv, mens psykiske skadevirkninger ikke nevnes overhodet.

Den "norm" som den gang gjaldt for katastrofepsykiatrisk oppfølging etter større ulykker, kan kanskje best beskrives som ikke-oppfølging - dog kanskje med enkelte unntak i de tilfeller hvor barn hadde vært involvert i ulykken. På denne bakgrunn kan det hevdes at den katastrofepsykiatriske oppfølging som overlevende etter Deep Sea Drillers forlis fikk i 1976, ikke avvek vesentlig fra den oppfølging som på den tid var vanlig etter større ulykker.

Allerede ca. fire år senere, under Aleksander Kielland-ulykken, hadde psykiske skadevirkninger hos overlevende etter store og alvorlige ulykker fått et betydelig fokus. Hadde Deep Sea Driller-ulykken skjedd i dag, ville overlevende ha blitt tatt systematisk og forsvarlig hånd om av kvalifisert fagpersonell, med tanke på bearbeidelse av opplevelsesinntrykkene, og andre tiltak som kunne redusere faren for at psykiske skadevirkninger skulle vokse frem.

### 13.5.3 Økonomisk støtte

I spørreundersøkelsen som er referert ovenfor, oppga to (dvs. 15 %) av de overlevende, at de hadde fått vesentlige økonomiske problemer som følge av forliset. Begge oppga

på spørreskjemaet at de ikke hadde fått noen økonomisk støtte fra det offentlige for å avhjelpe disse problemene.

Den ene av disse to overlevende har imidlertid gitt den supplerende opplysning at han en tid etter forliset mottok sykepenger, men måtte betale egenandelen selv.

Ingen av de overlevende har mottatt noe beløp, "bonus" eller lignende fra det offentlige som en direkte følge av forliset. Derimot har de overlevende selvsagt hatt samme mulighet som andre økonomisk nødstedte til å få økonomisk bistand fra offentlig myndighet. Det er vanskelig å se at personer som har fått vesentlige økonomiske problemer som følge av alvorlige ulykker, skal kunne motta større økonomisk bistand fra offentlige myndigheter enn andre borgere som har fått vesentlige økonomiske problemer.

Man kan selvsagt på prinsipielt grunnlag reise spørsmålet om personer som har deltatt aktivt i verdiskapende arbeid for samfunnet, hvor også ny teknologi anvendes, skal ha krav på en særlig økonomisk kompensasjon fra Staten når de utsettes for ulykker som reduserer deres økonomiske evne. Et slikt prinsipp var ikke gjeldende i 1976, og er heller ikke gjeldende i dag.

#### 13.5.4 Bistand til å skaffe seg nytt arbeid

Det må kunne legges til grunn at de aller fleste overlevende, kanskje alle, ønsket en ny jobb. Noen av dem fortsatte i samme rederi, mens andre ble oppsagt. Ingen av de oppsagte overlevende som utreder har hatt kontakt med, har måttet søke bistand fra offentlig myndighet, dvs. sjømannskontor eller arbeidskontor, for å få nytt arbeid.

#### 15.5.5 Juridisk bistand for å ivareta sine rettigheter

Ingen av de overlevende har oppgitt å ha noe behov for juridisk bistand for å ivareta sine rettigheter etter forliset.

Dagens ordning med fri rettshjelp ble lovfestet i 1980, men også i 1976 gjaldt et tilbud om fri rettshjelp, herunder gratis rådgivning i anledning rettslige spørsmål utenfor rettergang (fritt rettsråd). De overlevende kunne selvsagt benytte seg av denne ordningen på samme vilkår som andre. I alle fall noe av rettshjelpsbehovet ville kunne dekkes på denne måten, såfremt de nærmere vilkår for å motta fri rettshjelp var tilstede.

#### 15.5.6 Oppmerksomhet fra myndighetshold

Støttegruppen har hevdet at offentlige myndigheter har vist de overlevende for lite oppmerksomhet. Gruppen beskriver Deep Sea Drillers forlis som "den glemte ulykken". Gruppen har også etterlyst en offisiell beklagelse.

En slik beklagelse, i betydningen unnskyldning, fra offentlige myndigheter er egentlig en erkjennelse av at det bak ulykken ligger direkte kritikkverdige forhold fra statens side. Slike forhold er ikke konstatert, og en offisiell beklagelse/unnskyldning ville derfor egentlig være ubegrunnet. Så lenge staten mener at den ikke kan bebreides for



ulykken, vil en slik beklagelse dessuten gi et uriktig signal om ansvarsmessige forhold etter forliset.

Støttegruppen mener at mannskapet på Deep Sea Driller hadde og har et ideelt krav på positiv oppmerksomhet. De var pionerer i en næringsvirksomhet av meget stor betydning for Norge – og næringen var fortsatt beheftet med betydelige sikkerhetsproblemer for dem som arbeidet på installasjoner i Nordsjøen. Mannskapet på Deep Sea Driller hadde vært i overhengende livsfare, og seks av dem var omkommet. Få av de overlevende hadde kommet fra forliset uten varige men.

Det har i ettertid vært uenighet om Deep Sea Drillers forlis var en "oljeulykke" eller en "skipsulykke". De omkomne var kommet ombord i en livbåt, og mistet livet da denne gikk rundt i et grunnbrott. Livbåtdelen av Deep Sea Driller-ulykken fremstår derfor, isolert sett, som en ren skipsulykke. På den annen side er det viktig å understreke at mannskapet måtte gå i livbåten utelukkende fordi plattformen var grunnstøtt og fordi oljerør mv raste nedover det skrånende plattformdekket og skapte særlige faresituasjoner. Plattformen var en spesialkonstruert flytende innretning som hadde oljeutvinning som oppgave. Man hadde i 1976 begrensede praktiske erfaringer med slike innretninger under kystseilas i vanskelig vær.

Det må derfor i alle fall kunne sies å være en viss sammenheng mellom teknologi anvendt i oljenæringen i Nordsjøen og Deep Sea Driller-ulykken.

Det er grunn til å merke seg at Støttegruppen opplever Deep Sea Drillers forlis som "den glemte ulykken". Gruppen synes å føle dette som en nedvurdering av den innsats gruppens medlemmer leverte, og av de ulike problemer som mannskapet ble påført som følge av forliset. Utrederen har forståelse for den måten Støttegruppen reagerer på.

## 14. Myndighetenes oppfølging av de pårørende etter forliset

### 14.1 Innledning

I dette kapittel beskrives den oppfølging fra myndighetenes side som faktisk fant sted overfor de pårørende etter de seks omkomne etter forliset, samt den oppfølging som burde ha funnet sted. Den mangelfulle oppfølging er den eventuelle differanse mellom disse to forhold.

Seks personer omkom under forliset. Samtlige var norske statsborgere. Disse etterlot seg til sammen 16 pårørende. Av disse er 15 fortsatt i live. Pårørende er i denne sammenheng definert som ektefelle/samboer og barn etter de omkomne.

Mange av de spørsmål som knytter seg til myndighetenes oppfølging av de overlevende, jf. kapittel 13 foran, er aktuelle også når myndighetenes oppfølging av de pårørende skal behandles. Men det kan likevel tenkes at svarene på disse spørsmålene kan bli noe forskjellige for de to persongruppene.

#### 14.1.1 Oppfølgingsområder

De pårørende kan tenkes å ha hatt behov for oppfølging på disse områdene:

- Bistand av prest eller lignende ifm. tap- og sorgreaksjoner
- Katastrofepsykologisk oppfølging
- Økonomisk støtte
- Juridisk bistand til å ivareta sine rettigheter
- Oppmerksomhet fra myndighetshold

Hver av disse oppfølgingsbehovene behandles i dette kapittel.

Det oppfølgingsbehov som var til stede, varierte sannsynligvis temmelig mye fra person til person i denne gruppen. Nedenfor behandles imidlertid de pårørende som en homogen gruppe, uten at den enkeltes individuelle behov for oppfølging vurderes.

Både de rettslige og de mer etisk begrunnede plikter offentlige myndigheter måtte ha til oppfølging av de pårørende, vil bli behandlet nedenfor.

#### 14.1.2 Standarder for god oppfølging

Deep Sea Drillers forlis skjedde for over 30 år siden. I løpet av denne tiden har det skjedd en endring i synet på hvilken oppfølging som det offentlige bør tilby personer som uforberedt er blitt pårørende etter personer som er omkommet etter alvorlige og opprivende ulykker. Når myndighetsoppfølgingen overfor pårørende etter Deep Sea Drillers forlis skal vurderes i dag, oppstår derfor følgende spørsmål. Er det normene for god oppfølging anno 1976 eller anno 2007 som skal legges til grunn? Utrederen vil i hovedsak legge det førstnevnte alternativet til grunn, men likevel slik at også dagens normer vil bli berørt.

### 14.2 Et metodisk problem

Det er fullt mulig å samle inn informasjon direkte fra de pårørende om den oppfølging de har fått fra offentlige myndigheter. Men man kan ikke se bort fra at disse personene i løpet av de over 30 år som er gått siden forliset, kan ha vært utsatt for noe erindringsforskyvning. Dette desto mer fordi flere av de pårørende var mindreårige barn da forliset fant sted. (Denne påpeking av mulig erindringsforskyvning er selvsagt ikke uttrykk for noen mistillit til de pårørendes vilje til å gi korrekte informasjon.)

En fullt ut dekkende og objektiv kartlegging av den oppfølging fra myndighetshold som de pårørende faktisk har fått fra 1. mars 1976 og fremover, ville nødvendigvis gjøre at utrederen innhentet opplysninger fra de respektive offentlige etater, arkivmyndigheter mv for hver enkelt person. Et slikt arbeid ville være helt uforholdmessig arbeidskrevende, og verdien av arbeidet vil kunne diskuteres. Utrederen har derfor valgt i hovedsak å basere seg på de pårørendes "egenrapporterte myndighetsoppfølging", med de mulige feil eller mangler som her kan ha sneket seg inn.

### 14.3 Hvilken oppfølging fikk de pårørende fra offentlige myndigheter?

#### 14.3.1 En spørreundersøkelse

Hver av de 15 pårørende har mottatt et brev fra utrederen, med innbydelse til å delta på et informasjons- og samtalemøte i nærheten av sin bopel. Ni av dem har gitt uttrykk for et ønske om å delta på et slikt møte.

På møtene er de pårørende blitt forelagt et spørreskjema med spørsmål om offentlige myndigheters oppfølging av dem etter ulykken. Samtlige fremmøtte har vært villige til å fylle ut skjemaet. Målt i forhold til det totale antall gjenlevende pårørende, gir dette en svarprosent på 60 %.

En slik spørreundersøkelse vil imidlertid være beheftet med en del feilkilder.

Undersøkelsen antas likevel å gi et riktig uttrykk for hovedtendensene i de pårørendes oppfatning av myndighetsoppfølgingen etter forliset.

Spørreskjemaet, med avgitte svar i parentes, ser slik ut:

- |   |       |         |             |
|---|-------|---------|-------------|
| 1. Har du etter at dødsbudskapet ble meddelt deg, hatt behov for kontakt med prest eller lignende?                                | Ja(3) | Nei(4)  | Vet ikke(2) |
| 2. I tilfelle ja, fikk du en kontakt som dekket ditt behov?   | Ja(0) | Nei (3) | Vet ikke(0) |
| 3. Har du etter forliset hatt behov for noen psykologisk behandling som følge av psykiske problemer?                              | Ja(5) | Nei(3)  | Vet ikke(1) |
| 4. I tilfelle ja, var den nødvendige psykologiske behandling fra den offentlige helsetjeneste tilfredsstillende etter din mening? | Ja(0) | Nei(5)  | Vet ikke(0) |
| 5. Har du fått vesentlige økonomiske problemer som følge av forliset?   | Ja(3) | Nei(5)  | Vet ikke(1) |
| 6. Har du i så fall fra staten fått noen form for økonomisk   |       |         |             |

støtte for å avhjelpe disse problemene?	Ja(0)	Nei(3)	Vet ikke(0)
7. Har du etter forliset hatt behov for juridisk bistand for å ivareta dine rettigheter som pårørende?	Ja(3)	Nei(6)	Vet ikke(0)
8. Har du i denne sammenheng fra det offentlige fått dekket helt eller delvis advokatutgifter eller fått juridisk rådgivning av offentlige tjenestemenn? ikke(1)	Ja(0)	Nei(2)	Vet
9. Har du som pårørende mottatt noen form for oppmerksomhet (muntlig, skriftlig, eller på annen måte) fra det offentlige, som uttrykker medfølelse med deg?	Ja(0)	Nei(9)	Vet ikke(0)
10. I tilfelle ja, var den mottatte oppmerksomhet etter din mening tilfredsstillende?	Ja	Nei	Vet ikke

.....

Av de avgitte svar på spørsmålene ovenfor, ser vi bl.a. at:

- Ingen av de pårørende som har følt behov for kontakt med prest eller lignende, oppgir å ha fått kontakt som har dekket et slikt behov.
- 56 % av de pårørende mener å ha hatt behov for psykologisk/psykiatrisk behandling etter forliset, men ingen av dem oppgir å ha fått et slikt tilfredsstillende behandlingstilbud.
- 33 % av de pårørende oppgir å ha fått vesentlige økonomiske problemer som en direkte følge av forliset, men hevder ikke å ha mottatt noen bistand fra det offentlige for å avhjelpe slike problemer.
- 33 % av de pårørende har oppgitt at de etter forliset har hatt behov for juridisk bistand for å ivareta sine rettigheter. Ingen av dem mener å ha fått dekket utgifter til advokatbistand fra det offentlige, eller å ha fått juridisk rådgivning av offentlige tjenestemenn.
- Ingen av de pårørende har mottatt noen form for oppmerksomhet fra det offentlige, som uttrykker medfølelse.

#### 14.3.2 Enkeltstående uttalelser

I det nevnte spørreskjema ble de pårørende også stilt dette spørsmålet: Hvilke ytterligere opplysninger har du lyst til å gi om det oppfølgingsbehov du har hatt etter forliset, og den oppfølgingen fra det offentlige (stat og kommune) som du har fått? En del uttalelser fra pårørende siteres:

*Oppfølgingen fra offentlige myndigheter var totalt fraværende.*

*Den lokale presten ba meg ta kontakt med ham dersom jeg fikk behov for samtale med ham.*

*I dag når jeg ser tilbake kan jeg ikke se å ha fått noen oppfølging i det hele. I årene etter forliset har det oppstått en del ettervirkninger.*

*Jeg har overhodet ikke hatt noen oppfølging etter forliset og føler at det ville ha vært til stor hjelp å ha en fagperson å forholde seg til i tiden etter forliset. Kanskje de traumene jeg har hatt i ettertid ville ha vært lettere å takle. Jeg hadde familien min som hjelp og trøst.*

*Det å ikke få noen hjelp har ødelagt min ungdoms- og voksentid med spiseproblemer og store søvnproblemer. Noe som har ført til at jeg har en dårligere livskvalitet enn jeg kunne hatt om noen bare hadde tatt tak og snakket med meg. Mine medisinske utgifter har ødelagt mye for min livskvalitet også.*

*Skolearbeidet og skolen ble helt snudd opp ned, karakterer raste og læreren skriver at jeg ble trøtt og uopplagt og ikke lenger er en glad jente.*

*Jeg mener det burde vært oppfølging fra skolen sin side. Det var tøft å sitte på skolen bare ni år gammel og vite at faren din er savnet på sjøen.*

*Oppfølgingen manglet totalt og var under enhver kritikk.*

På møtene som utreder har hatt med pårørende, har det også kommet muntlige uttalelser som viser oppfølgingsbehov etter ulykken. Bl.a. har pårørende som var barn da forliset skjedde, fortalt hvordan taushet om ulykken både i skolemiljøet og i vennemiljøet ellers, førte til at de følte seg isolert. I tillegg utviklet de den irrasjonelle oppfatning at ulykken viste at noe var galt med dem selv personlig.

#### 14.4 En vurdering av myndighetenes oppfølging av de pårørende

Nedenfor er myndighetenes oppfølging på de ulike oppfølgingsområder vurdert enkeltvis.

##### 14.4.1 Sjelesørgerisk oppfølging

33 % av de pårørende oppgir å ha hatt behov for kontakt med prest eller lignende etter at dødsbudskapet ble meddelt dem. Men ingen av dem oppgir å ha fått en kontakt som dekket deres behov.

En slik oppfølging kan neppe sies å være god nok, verken i 1976 eller i 2007.

##### 14.4.2 Katastrofepsykologisk oppfølging

Flere av de pårørende har fortalt om forskjellige psykiske skadevirkninger som har rammet dem etter at far/ektemann omkom under Deep Sea Drillers forlis. Skadevirkningene har på forskjellige måte og varierende grad, redusert deres livskvalitet.

Ifølge den spørreundersøkelsen som er referert ovenfor, mener 56 % av de pårørende å ha hatt behov for psykologisk/psykiatrisk behandling etter forliset, men ingen av dem oppgir å ha fått et slikt tilfredsstillende behandlingstilbud.

Enkelte pårørende har imidlertid opplyst at de på et senere tidspunkt, når akutte psykiske plager hadde inntrådt, selv hadde henvendt seg til helseapparatet for å få behandling for disse problemer, som de mener hadde oppstått som følge av opplevelsene under forliset.

På grunn av manglende profesjonell eller annen hjelp til å takle de akutte sorgreaksjonene den første tiden etter forliset, har flere pårørende senere i livet måtte slite med psykiske problemer. Det har ikke vært mulig å fastslå nøyaktig hvor mange pårørende dette gjelder.

Den oppfølging som pårørende fikk etter Deep Sea Drillers forlis i 1976, avvek neppe vesentlig fra den oppfølging fra offentlige myndigheter som på den tid var vanlig etter større ulykker. Fagkunnskap om sorg og sorgreaksjoner kom til Norge først på begynnelsen av 70-tallet.<sup>75</sup> Krisepsykiatri og bistand til taps- og sorgreaksjoner etter større ulykker fikk full anerkjennelse først etter Vassdalsulykken<sup>76</sup>.

Men målt med dagens mål for god oppfølging av pårørende, er det lett å se at de pårørende etter Deep Sea Drillers forlis i for stor grad ble overlatt til seg selv.

#### 14.4.3 Økonomisk støtte

I spørreundersøkelsen referert ovenfor, oppga tre av de pårørende, dvs. 33 %, at de hadde fått vesentlige økonomiske problemer som følge av forliset. Samtlige av disse oppga at de ikke hadde fått noen økonomisk støtte fra staten for å avhjelpe problemene.

Ingen av de pårørende har mottatt noe særskilt støtte i form av engangsbeløp eller lignende fra det offentlige som en direkte følge av forliset og farens/ektemannens plutselige bortgang. Derimot har de pårørende selvsagt hatt samme mulighet som andre økonomisk nødstedte til å få økonomisk bistand fra det offentlige. Det er vanskelig å se at personer som har fått vesentlige økonomiske problemer som følge av store og alvorlige ulykker, skal kunne motta større økonomisk bistand fra det offentlige enn de som har mistet familiemedlemmer i mindre ulykker - eller som av andre grunner har fått vesentlige økonomiske problemer.

#### 14.4.4 Juridisk bistand for å ivareta sine rettigheter

33 % av de pårørende har oppgitt at de etter forliset og familiefarens bortgang, har hatt behov for juridisk bistand for å ivareta sine rettigheter. Ingen av dem har oppgitt å ha fått slik bistand.

På samme måte som de overlevende, har de pårørende kunnet benytte seg av ordningen med fri rettshjelp.

<sup>75</sup> Se for eksempel Elisabeth Kubler Ross, "Før livet ebber ut", Gyldendal 1973, eller Jan P. Hagberg, "Død – uten brodd", Gyldendal 1977.

<sup>76</sup> Skredulykken den 5. mars 1986 i Vassdalen i Troms, hvor 15 soldater under en større militær øvelse mistet livet.

En av enkene har fått innvilget 14 timers fri rettshjelp. Enkens advokat har karakterisert dette som meningsløst lite i en så omfattende og komplisert sak.<sup>77</sup> Også Støttegruppen har på egne vegne søkt om fri rettshjelp, men har fått avslag.

#### 14.4.5 Oppmerksomhet fra myndighetshold

Støttegruppen har hevdet at offentlige myndigheter har vist også de pårørende for lite oppmerksomhet, og at myndighetene i denne relasjon egentlig har vært totalt fraværende. Ingen offisiell kondolanse er gitt, og det er heller ikke kommet noen offisiell beklagelse av ulykken.

Som nevnt foran i kapittel 13, ville en offisiell beklagelse/unnskyldning fra statens side egentlig være grunnløs så lenge ulykken ikke har sammenheng med kritikkverdige forhold fra statlige myndigheter. En offisiell beklagelse, i betydningen uttrykt medfølelse med de berørte, er derimot noe annet. Overfor pårørende, vil en slik beklagelse egentlig være nokså synonymt med en kondolanse.

En slik oppmerksomhet vil i de fleste tilfeller oppleves av de pårørende som noe langt mer enn tomme fraser. Oppmerksomheten vil normalt bli oppfattet som et uttrykk for solidaritet med dem som er rammet av tung sorg etter ulykken. Disse vil kunne få en følelse av at de ikke er alene i sorgen, men at også stor-samfunnet rundt dem føler seg berørt av ulykken. Denne følelsen forsterkes dersom myndighetspersoner besøker ulykkesområdet, hilser på pårørende, samt deltar på eventuelle minnegudstjenester og ved senere markeringer av ulykken.

Det er grunn til å tro at verdien av slik oppmerksomhet fra statens side i mange tilfeller er betydelig. For pårørende kan denne solidaritet og følte varme fra stor-samfunnet i mange tilfeller være til betydelig hjelp i den sorgprosess som ligger foran dem.

På denne bakgrunn kan man reise spørsmålet om statlige myndigheter burde ha kondolert de pårørende etter Deep Sea Drillers forlis. På den annen side er det hvert år i Norge et meget betydelig antall trafikkulykker, branner, drukningsulykker mv med en eller et fåtall omkomne i hver ulykke. Det er selvsagt ikke aktuelt med offentlige kondolanser i alle disse tilfellene, selv om det her er pårørende som er personlig rammet like hardt som de pårørende etter Deep Sea Driller-ulykken. Det vil derfor alltid være et vanskelig spørsmål å vurdere når en ulykke har et så stort omfang, og et så spesielt innhold, at en offentlig kondolanse er på sin plass. I grensetilfellene kan det imidlertid være grunn for offentlige myndigheter å vise raushet når spørsmålet om oppmerksomhet og deltagelse oppstår.

Det kan kanskje hevdes at Deep Sea Driller-ulykken i 1976 hadde en så vidt spesiell karakter, og hadde så omfattende og tunge personlige konsekvenser for et så stort antall personer, at myndighetene burde ha fremført en kondolanse eller på annen måte vist de pårørende en særlig oppmerksomhet.

---

<sup>77</sup> Stavanger Aftenblad 9. sept. 2004

Det å fremføre en kondolanse eller lignende overfor de pårørende i dag - 30 år etter ulykken - er neppe naturlig.



## 15. Konklusjoner og tilrådinger

### 15.1 De utløsende årsaker til forliset

Årsaken til Deep Sea Drillers forlis var ifølge undersøkelseskommisjonen at plattformen under seilassen nordover langs kysten mot Bergen fulgte en kurs som var for nær land. Da plattformen den 29. februar 1976 kl. 2100 fikk melding om at man kunne vente nordvest storm av styrke 11-12 mellom kl. 2400 og kl. 0300, fortsatte plattformen på samme kurs uten å treffe adekvate foranstaltninger til å møte en slik vær-situasjon. Under pålandsvind av til dels orkan styrke og voldsomt hav, grunnstøtte plattformen ved Fedje i Hordaland den 1. mars ca. kl. 0345.

Kommisjonen har påpekt enkelte mangler ved redningsutstyret ombord, og at bemanningen ombord ikke var helt i samsvar med nye regler som var fastsatt, samt at plattformen kort tid før den grunnstøtte fikk en mindre motorskade. Kommisjonen mener at disse forhold ikke har hatt betydning for forliset.

Utredet har ikke avdekket indikasjoner på at disse vurderinger kan være uriktige, og kan heller ikke se at det er grunn til å gjøre ytterligere undersøkelser i denne sammenheng.

### 15.2 De indirekte årsaker til forliset

Undersøkelseskommisjonen forsøker ikke å klarlegge årsaken til at plattformens kaptein under seilassen mot Bergen valgte en kurs for nær land, og uten å følge plattformens sikkerhetsmanualer når vindstyrke og bølgehøyde var ventet å ville overstige definerte maksima.

Kapteinens uheldige valg og handlemåte kan tenkes å ha forskjellige årsaker. På grunnlag av de samlede informasjonen i saken, vil utredet mene at den mest sannsynlige årsak til at kapteinen valgte en kurs for nær land, og ikke fulgte plattformens sikkerhetsprosedyrer, var hans manglende erfaring med kystseilas med plattformer.

En helt sikker konklusjon på dette spørsmålet kan neppe finnes i dag, over 30 år etter forliset. Ytterligere undersøkelser omkring dette spørsmålet, antas derfor ikke hensiktsmessig.

### 15.3 Andre medansvarlige for forliset

Det er reist spørsmål om rederiet, operatøren Elf, eller andre personer ombord i plattformen enn kapteinen, har utøvet en innflytelse som har redusert kapteinens faktiske kommandomyndighet. I så fall ville dette ha kastet ytterligere lys over forlisets årsaker.

Det kan i 1970-årene ha vært både tvil og uenighet om hvordan kommandomyndigheten mellom en plattformkaptein og boresjef skulle fordeles ombord på en plattform, og kanskje også om rederiets og operatørens rolle i denne

sammenheng. Den skriftlige dokumentasjon om Deep Sea Drillers forlis, vurdert i sammenheng med nye informasjoner som er innhentet, gir imidlertid ingen indikasjoner på at kapteinen under seilasen mot Bergen hadde en redusert kommandomyndighet. Det er heller ikke kommet frem indikasjoner på at kapteinen hadde en redusert kommandomyndighet under mannskapets evakuering fra plattformen eller under oppholdet i livbåten.

Det er liten grunn til å tro at ytterligere undersøkelser kan avdekke slike indikasjoner.

#### 15.4 Losspørsmålet

Plattformen hadde ikke losplikt, og det var ingen los ombord på riggen under grunnstøtingen. Undersøkelseskommissjonen legger til grunn at grunnstøtingen ikke har sammenheng med fravær av los. Utreder har ikke sett noen indikasjoner på at denne vurdering kan ha vært uriktig.

Det har i ettertid oppstått uenighet i spørsmålet om det var bedt om los til riggen eller ikke. Det er hevdet at kapteinen hadde bedt rederiet rekvirere los til plattformen, men at rederiet av kostnadshensyn hadde nektet dette. Selv om svaret på dette spørsmålet er uten betydning for konklusjonen om årsakene til forliset, har utreder likevel funnet grunn til å vurdere spørsmålet, fordi dette har tiltrukket seg mye oppmerksomhet både fra overlevende, pårørende og andre.

Vitneuttalelsene er noe sprikende. Utreder finner etter en samlet vurdering av avgitte uttalelser og annen dokumentasjon, at det er sannsynlighetsovervekt for at kapteinen ikke har bedt om los til plattformen og dernest er blitt nektet dette av rederiet. Det er liten grunn til å tro at ytterligere undersøkelser vil gi grunnlag for en helt sikker konklusjon i dette spørsmålet. Utreder vil derfor ikke foreslå slike ytterligere undersøkelser. Dette desto mer fordi svaret på dette spørsmålet ikke vil påvirke konklusjonene om årsaken til grunnstøtingen.

#### 15.5 Myndighetenes oppfølging etter forliset – maritime erfaringer

Det å nyttiggjøre seg de maritime erfaringer etter forliset med Deep Sea Driller i 1976, var en viktig del av myndighetenes oppfølging etter denne hendelsen. Oppfølgingen var særlig viktig fordi man på denne tiden hadde begrensede erfaringer med sjødyktigheten til slike fartøy.

Oppfølgingsansvarlig fagmyndighet var i første rekke Sjøfartsdirektoratet.

Etter utrederens vurdering fremstår Sjøfartsdirektoratets oppfølging av erfaringene etter forliset med Deep Sea Driller som systematisk og målrettet. Det er ingen indikasjoner på at oppfølgingen på noe punkt har vært mangelfull.

#### 15.6. Myndighetenes oppfølging etter forliset – redningsmessige erfaringer

En annen viktig del av myndighetenes oppfølging etter forliset, var oppfølgingen av de redningsmessige erfaringer. Sentralt her var de negative erfaringene med redningshelikopternes redningsheiser. Et annet aktuelt erfaringstema var helikopternes beredskapsnivå.

Oppfølgingsansvarlig fagmyndighet var i første rekke Luftforsvaret.

Etter utrederens vurdering fremstår Luftforsvarets oppfølging av erfaringene etter forliset med Deep Sea Driller som systematisk og målrettet. Det er ingen indikasjoner på at oppfølgingen på noe punkt har vært mangelfull.

### 15.7 Myndighetenes oppfølging av de overlevende

De overlevende kunne tenkes å ha behov for oppfølging av ulik art: Medisinsk, katastrofepsykiatrisk, økonomisk, bistand til nytt arbeid og juridisk bistand for å ivareta sine rettigheter.

Oppfølgingsansvaret var fordelt på flere offentlige myndigheter eller etater.

- Den akutte medisinske oppfølging av de legemlige skader som en del av de overlevende var påført, må i følge det opplyste i det vesentlige sies å være fullt ut tilfredsstillende.
- Den katastrofepsykiatriske oppfølging av de overlevende etter forliset synes derimot i det vesentlige å være fraværende. Som følge av at slik forebyggende behandling ikke ble iverksatt for dem som trengte det, har flere overlevende senere i livet måttet slite med psykiske problemer.

På den tid Deep Sea Driller forliste var man fortsatt i liten grad oppmerksom på de psykiske skadevirkninger som overlevende etter dramatiske og livstruende ulykker kunne påføres. En spesiell oppfølging av slike overlevende, med et forebyggende perspektiv for øye, fremsto normalt som mindre aktuelt. På denne bakgrunn kan det hevdes at den katastrofepsykiatriske oppfølging som overlevende etter Deep Sea Drillers forlis fikk i 1976, ikke avvek vesentlig fra den oppfølging som på den tid var vanlig etter større ulykker.

- Flere overlevende har fortalt om behov for oppfølging i form av økonomisk bistand, juridisk bistand mv. Det er ingen indikasjoner på at de overlevende her har fått dårligere eller mindre bistand fra offentlige myndigheter enn andre med tilsvarende behov oppstått etter plutselige ulykker eller andre hendelser.
- De overlevende har gitt uttrykk for at offentlige myndigheter i alle år har vist dem for lite oppmerksomhet. De beskriver Deep Sea Drillers forlis som "den glemte ulykken". I alle fall flertallet av de overlevende føler dette som en nedvurdering av den innsats de leverte som "nordsjøarbeidere" i den norske oljeindustriens barndom, - en industri som var av meget stor økonomisk verdi for det norske samfunnet. I tillegg har disse overlevende følt at denne manglende oppmerksomhet fra offentlige myndigheter, har vært uttrykk for en nedvurdering av ulike personlige problemer de ble påført som følge av forliset. Det er grunn til å vise forståelse for en slik reaksjon.

### 15.8 Myndighetenes oppfølging av de pårørende

Også de pårørende etter Deep Sea Drillers forlis kunne tenkes å ha behov for oppfølging av ulik art – om enn av en til dels annen art enn de overlevende. Oppfølgingsansvaret var fordelt på flere offentlige myndigheter eller etater.

- Ca. 1/3 av de pårørende hadde behov for prest eller lignende etter at dødsbudskapet ble meddelt, men har opplyst ikke å ha fått dette. Selv om ingen av disse pårørende selv uttrykkelig har bedt om slik bistand, må man anta at oppfølgingen på dette området ikke var god nok.
- Den katastrofepsykiatriske oppfølging av de pårørende synes i det vesentlige å være fraværende. Flere av de pårørende har oppgitt at den personlige tragedie som uventet rammet dem i 1976, har ført til psykiske skadevirkninger som på forskjellig måte og i varierende grad har redusert deres livskvalitet. Over halvparten av de pårørende har opplyst å ha hatt behov for psykologisk/psykiatrisk behandling etter forliset, men ingen av dem oppgir å ha fått et slikt tilfredsstillende behandlingstilbud.

På grunn av manglende profesjonell eller annen hjelp til å takle de akutte sorgreaksjonene den første tiden etter forliset, har flere pårørende senere i livet måtte slite med psykiske problemer. Den katastrofepsykiatriske oppfølging som pårørende fikk etter Deep Sea Drillers forlis i 1976, avvek neppe vesentlig fra den oppfølging fra offentlige myndigheter som på den tid var vanlig etter større ulykker. I dag er det mer fagkunnskap og vesentlig mer åpne holdninger på dette området. Både helseapparatet, skolen, kirken o.a. engasjerer seg i dag på eget initiativ, og i større grad enn tidligere, i støtte- og hjelpetiltak for pårørende etter større ulykker.

- Ca. 1/3 av de pårørende har oppgitt at de fikk vesentlige økonomiske problemer etter forliset. Et tilsvarende antall har oppgitt at de har hatt behov for juridisk bistand for å ivareta sine rettigheter. Ingen av dem har opplyst å ha fått noen oppfølging eller støtte fra offentlige myndigheter i denne sammenheng. Det er imidlertid vanskelig å se at personer som har fått vesentlige økonomiske problemer, eller som har fått særlige rettshjelpsbehov, som følge av store og alvorlige ulykker, skal kunne motta større bistand fra staten enn de som har mistet familiemedlemmer i mindre ulykker - eller som av andre grunner har fått vesentlige økonomiske eller juridiske problemer.
- På samme måte som de overlevende, har også de pårørende gitt uttrykk for at offentlige myndigheter i alle år har vist dem for lite oppmerksomhet. I alle fall flertallet av de pårørende føler dette som en nedvurdering av den innsats som deres kjære omkomne leverte som "nordsjøarbeidere" i den norske oljeindustriens barndom. De hevder at en kondolanse, en annen form for uttrykt medfølelse fra det offentlige, eller en anerkjennelse, hadde kunnet mildne denne følelsen. De pårørende ville i tillegg oppfatte en slik oppmerksomhet som et støttende uttrykk for solidaritet, som bekreftet at også stor-samfunnet rundt dem

følte seg berørt av ulykken. Det er grunn til å vise forståelse for en slik oppfatning.

## 15.9 Sammenfattende konklusjon

### 15.9.1 Kommisjonsrapporten

Utrederen har gjennomgått kommisjonsrapporten fra 1976 og annen tilgjengelig dokumentasjon etter Deep Sea Drillers's. Denne gjennomgang har ikke avdekket indikasjoner på feil eller mangler ved kommisjonsrapporten som bør føre til ytterligere undersøkelser utover det som er gjort som et ledd i det utredningsarbeid som nå er gjennomført.

### 15.9.2 Myndighetenes oppfølging etter forliset

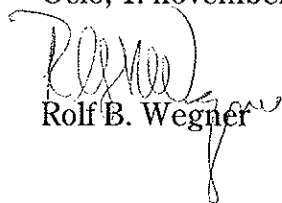
1) Det er ikke avdekket indikasjoner på at oppfølgingen av de maritime og redningsmessigs erfaringer etter Deep Sea Driller's forlis har vært mangelfull.

2) Vurdert mot dagens standard for tilfredsstillende oppfølging, synes den krisepsykiatriske oppfølging av de overlevende og pårørende etter Deep Sea Drillers forlis i 1976 å ha vært klart mangelfull.

Men vurdert mot datidens standard for tilfredsstillende oppfølging, har oppfølgingen neppe vært mangelfull på vesentlige punkter.

Utrederen kan ikke se at det er behov for ytterligere undersøkelser for å klarlegge myndighetenes oppfølging av de pårørende og overlevende etter forliset.

Oslo, 1. november 2007

  
Rolf B. Wegner