

Kim Rune Jensen

## Det norske Veritas og oljeutvinning til havs – gammel tradisjon i nytt farvann

Erfaringer med halvt nedsenkbare flytende plattformer og offshoreindustri 1968 – 1977



Masteroppgave i historie

Trondheim, våren 2013

Kim Rune Jensen

**Det norske Veritas og oljeutvinning til havs – gammel tradisjon i nytt farvann**

Erfaringer med halvt nedsenkbare flytende plattformer og offshoreindustri 1968 – 1977

Masteroppgave i historie

Trondheim, mai 2013

Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet

Det humanistiske fakultet

Institutt for historie og klassiske fag



## Forord

Etter mye vanskeligheter med å velge emne til masteroppgaven, fikk jeg på nyåret 2012 plass på prosjektet «Managing Risk». Et av de ledige temaene var om DnV og offshoreindustrien, men ikke visste jeg noe som klasseselskaper, og langt mindre om klasseselskaper og offshore. Tanken om å kunne bidra med en liten del i norsk oljehistorie var likevel både motiverende og spennende. Nå, ett og et halvt år senere, har jeg endelig kommet til veis ende. Mye klokere på både klasseselskaper og offshore, og nå kanskje også med en usunn fascinasjon for emnet.

Å være tilknyttet et prosjekt har vært en uvurderlig hjelp i arbeidet med oppgaven, og det er flere som kunne tenkt seg å bytte plass med meg. Mye i oppgaven hviler på tilbakemeldinger og innspill fra prosjektdeltakerne, ting jeg ikke ville funnet ut av selv. Jeg vil således rette en stor takk til min veileder Håkon With Andersen for muligheten til å få bli med på prosjektet, og for all dyktig veiledning de gangene jeg gikk meg vill blant begreper og definisjoner.

Til alle tilknyttet prosjektet vil jeg takke for en fin tid og et godt samarbeid! Fra DnV; Åge Enghaug og Jannicke Witzøe. Fra NTNU og Oslo; Håkon With Andersen, John Peter Collett, Gard Paulsen, Thomas Brandt, Kristoffer L. Langlie, Joakim Z. Gusland, Iver T. Stensrud. Medstudenter; Kristin S. Bårnås, Inger S. Monstad, Jens H. Wærum, Martin K. Slettvoll, Øystein Paulsen, Jonas v. Krogh, Ole A. Evensen og Sindre H. Johansen.

Takk til David, Thomas, Olve og alle på lesesal 6382 på 6B. Daglige usakligheter, avsporinger og kaffedrikking har ofte vært et kjærkomment avbrekk når skrivesperren senket seg over vedkommende. Jeg vil også rette en takk til alle andre venner og kjente.

En stor takk går til Cato Edvardsen og Liv H. Svare for kjapp og grundig korrekturlesning i en travel hverdag! Iver T. Stensrud skal takkes spesielt for at han tok seg tid til å komme med tilbakemeldinger og rettleiding underveis i mitt arbeid med oppgaven.

Til sist vil jeg takke mine foreldre og søstre som har utvist stor forståelse for en tidvis hektisk tid med altfor få og korte ferier.

Kim Rune Jensen

Trondheim, mai 2012



## **Innhold**

<b>Forord</b> .....	iii
<b>Kapittel 1: Innledning</b> .....	1
1.1 Problemstilling .....	2
1.2 Litteratur og kilder.....	4
1.3 Oppgavestruktur .....	6
<b>Kapittel 2: Utviklingen av oljeutvinning til havs</b> .....	9
2.1 Oljeutvinning til havs – Offshoreplattformer trer fram.....	9
2.2 Mobile oljeplattformer blir ønskelig .....	11
2.3 Project Mohole – en fødselshjelp for flytende oljeplattformer .....	13
2.4 Eksperimentelle plattformer .....	14
2.5 Klassifiseringsselskapet.....	15
2.5.1 Sertifisering og klassifisering.....	16
2.6 Britisk sokkel.....	18
2.7 Norsk sokkel.....	20
2.8 Avslutning.....	22
<b>Kapittel 3: Norsk sokkel 1969-1972 - Mulighetenes marked?</b> .....	25
3.1 Klaseselskaper i ingenmannsland .....	26
3.1.1 Hva skulle man klasse en mobil plattform som?.....	29
3.2 Delt optimisme omkring mobile plattformer.....	30
3.3 Sjøfartsdirektoratets indre uenighet.....	32
3.4 NAV-klassen.....	34
3.5 DnV ser muligheten for et nordisk marked .....	35
3.6 DnV vil videre .....	38
3.7 Avslutning.....	39
<b>Kapittel 4: Utbygging av norsk og britisk sokkel - 1972–1974</b> .....	41
4.1 Opprettelsen av Oljedirektoratet .....	41
4.2 Antagelser om utbyggingstempo og sikkerhet offshore .....	42
4.2.1 Menneskelig faktor og kultur .....	44
4.3 DnV og utbyggingstempo på britisk sokkel .....	46
4.4 Fortsatt usikkerhet rundt kontrollordning for mobile plattformer.....	49
4.4.1 For egen vinning?.....	50
4.5 Norge og Storbritannia drøfter et felles regelverk.....	51
4.6 1973 går mot slutten .....	52
4.7 Avslutning.....	53
<b>Kapittel 5: Regelverk</b> .....	55
5.1 Klasse for mobile plattformer.....	55
5.2 Klaseselskapets stilling .....	58

5.3 Besiktelsesmenn og beregningsmodeller .....	60
5.4 Uskrevne regler .....	61
5.5 Avslutning.....	62
<b>Kapittel 6: Uenigheter i direktoratene til DnVs rolle.....</b>	<b>63</b>
6.1 Offisielt en sentral aktør på britisk sokkel.....	63
6.2 Framtidsutsiktene .....	65
6.2.1 Tjenesteytelser til offshoreindustrien .....	66
6.3 Staten legger føringer .....	67
6.4 Alpha-ulykken virker utslagsgivende .....	69
6.5 Nær en avgjørelse på kontrollordningen .....	70
6.6 Ukjent indre strid i Sjøfartsdirektoratet.....	72
6.7 DnV godtar Oljedirektoratets avtale.....	75
6.8 Avslutning.....	77
<b>Kapittel 7 – Konklusjon .....</b>	<b>79</b>
7.1 DnV går inn i olje og flytende plattformer.....	79
7.2 Involvering i offshore gir nytt marked .....	80
7.3 Utviklingen av regelverk for mobile plattformer .....	81
7.4 Konflikter og konklusjoner .....	82
<b>Etterord .....</b>	<b>85</b>
Kielland-ulykken .....	85
Klassespørsmålet gjennomgås.....	86
<b>Appendiks.....</b>	<b>89</b>
Persongalleri.....	89
Kilder.....	91
Litteratur .....	93

## Kapittel 1: Innledning

Oljeplattformer er i dag et helt vanlig syn rundt om i verden, og spesielt i lille Norge er de selve symbolet på et rikt samfunn. Plattformene kommer i et utall av varianter, fra de som står fast på havbunnen, til de som flyter av seg selv. Historisk sett har ikke slike plattformer eksistert særlig lenge, da oljeutvinning til havs ikke skjøyt fart før etter 1950-tallet. Med en oljeindustri som hadde lite erfaring med arbeid til havs, kombinert med en rivende teknologisk utvikling var det grunnlag for mange gode og dårlige episoder i offshoreindustrien. Som mange i dag kjenner til kan det være vanskelig å gi en korrekt definisjon på hva en slik plattform *er*. Et eksempel er halvt nedsenkbare mobile oljeplattformer, som var et produkt av oljeindustriens utvikling, og kom som følge av muligheten til å spare kostnader.

Den flyter og kan ofte forflytte seg for egen maskin, i tillegg til at den kan ha et skipsformet skrog. Et slikt definisjonsproblem var nettopp det datidens klasseselskaper også hadde. Med en tankegang som tilsa at halvt nedsenkbare mobile oljeplattformer var det samme som skip, var det flere problemer som etter hvert meldte seg.

Store internasjonale klasseselskaper var de som først merket problemene omkring et slik definisjonsspørsmål. For i realiteten hadde det mye å si for hva de ulike aktørene valgte å kalle plattformene. Ved å holde seg til en skipsbetegnelse, og klasse en plattform til en skipsklasse, kunne redere og konstruktører unngå store ekstrakostnader. Klasseselskapenes rolle i offshoreindustrien vil slik være en del av denne masteroppgaven.

På norsk sokkel var det på 1960-tallet lave forventninger om oljefunn. Når så Ekofiskfeltet ble funnet i 1969 var overraskelsen stor, og det var få, om noen, som var forberedt på hva funnet innebar. For klasseselskapet Det norske Veritas (heretter DnV<sup>1</sup>) var det derimot en sjanse til å erobre deler av et gryende nytt marked.

Allerede før funnet på norsk side av Nordsjøen, var selskapet i dialog med norske myndigheter angående regelverk til halvt nedsenkbare mobile oljeplattformer. Et eget regelverk for konstruksjon av slike plattformer eksisterte ikke, og perioden var således preget av mye forsøk og feiling ved bruken av halvt nedsenkbare mobile oljeplattformer. For hva var egentlig slik plattformer?<sup>2</sup> Mange store problemer meldte seg, men det største var kanskje hvordan klasseselskapene behandlet mobile plattformer som skip. Mobile plattformer hadde fra begynnelsen av få større fellestrekk med skip, annet enn at de fløt og ble brukt til havs. Grunnet sin ofte spesielle utforming, ble mobile plattformer utsatt for helt andre påkjenninger enn skip.

---

<sup>1</sup> Det norske Veritas har opp gjennom årene endret skrivemåte, fra blant annet Veritas og DNV. DnV er derimot den tidsriktige forkortelsen.

<sup>2</sup> For enkelhets skyld er begrepet halvt nedsenkbare mobile plattformer forkortet til *mobile plattformer*. *Faste plattformer* peker til oljeplattformer i betong og stål som står fysisk fast på havbunnen.



En erfaring som etter hvert kom frem gjennom bruk av plattformene i Nordsjøen. Ideen om å trekke veksler av skipserfaringen for bruk innen offshore, ble derimot ikke så lett å gjennomføre som DnV hadde håpet på.

DnV var i en delvis presset situasjon om markedsandeler innen skipsfart internasjonalt. Store utenlandske klasseselskaper som Lloyd's Register, Germanischer Lloyd, Bureau Veritas og American Bureau of Shipping kjempet om de samme markedene. Da oljeindustrien meldte sin ankomst i DnVs eget hjemmemarked, virket det som en gylden mulighet skulle de få ansvaret for kontrollen av de forventede plattformene på norsk sokkel. DnV arbeidet av den grunn hardt for å få norske myndigheters offentlig godkjenning til en slik kontrollordning. Med en slik myndighet ville selskapet på vegne av den norske stat kunne godkjenne plattformer og skip som gode nok til å operere i norsk farvann.

På britisk sokkel startet produksjon av olje og gass tidligere enn på den norske. Erfaringene både oljeselskaper og britiske myndigheter gjorde seg var at boring og oljeutvinning i Nordsjøen var mye mer krevende enn andre steder. DnV og de fleste større klasseselskaper fikk tidlig innpass hos britiske myndigheter, i større grad enn hos norske. Utviklingen av kontrollmyndighet på britisk sokkel, kalt Certifying Authority, gjorde at DnV etter en tid ble godkjent som en aktør med kontrollmyndighet. Ved å bli en offisiell Certifying Authority-representant fikk DnV myndighet til å klasse mobile plattformer samt faste plattformer, så lenge de holdt seg innen et regelverk godkjent av det offentlige. Forskjellen i mellom en norsk og britisk kontrollordning var at den på norsk side bare ville gjelde skip, og på britisk side skip, mobile plattformer og faste strukturer.

## **1.1 Problemstilling**

Denne oppgaven har som målsetting å forstå hvordan regler og kontrollordninger kom i stand og fungerte på norsk sokkel for Det norske Veritas, da begge deler var gjenstand for forskjellige oppfatninger og uklarheter. Hovedfokuset i oppgaven vil være på DnV og deres rolle med mobile plattformer i Nordsjøen i perioden 1968–1977, og hvordan selskapet ble påvirket av offshoreindustrien. Perioden var preget av nyskapning, men også usikkerhet, da det eksisterte få regelverk rundt de nye mobile plattformene, konstruksjonsmessig som sikkerhetsmessig. Mangelen på et tidlig regelverk var slik et problem både nasjonalt og internasjonalt. På bakgrunn av dette vil jeg se på både samhandlingen og uenighetene mellom DnV, Sjøfartsdirektoratet og Oljedirektoratet, og den gjensidige avhengigheten direktoratene hadde av DnV. Hvordan arbeidet så Det norske Veritas for å få en rolle i en fremtidig kontrollordning for mobile plattformer på 1970-tallet?

Kampen om hvordan en kontrollordning over mobile plattformer skulle bli vil slik være

et annet fokus i oppgaven, hvor erfaringer fra norsk og britisk sokkel vil bli trukket inn. Klaseselskapenes sterke stilling og innflytelse i de forskjellige land involvert med oljeutvinning, har vært en årsak til å studere kampen nærmere. Av den grunn føler jeg det er et tema som har vært viktig å få et dypere innblikk i, for best å kunne vise hvordan de ulike aktørene reagerte på utfordringene som etter hvert dukket opp. Dette har også vært med på å motivere meg til å arbeide med gitte tema, ved å belyse en periode med tidvis vanskelighet og uklarhet hos både myndigheter og klaseselskaper innen et viktig felt som offshoreindustri.

Oppgavens tema er veldig omfattende, og av den grunn har jeg vært nødt til å tilpasse tidsavgrensningen best mulig. Ideelt sett skulle oppgaven ha tatt for seg tidsperioden helt frem til 1982, men det ville ha gjort oppgaven altfor omfattende etter de kravene oppgaven må holde seg innenfor. Oppgaven vil således ta utgangspunkt i den begynnende oljeleting og utbyggingen på norsk sokkel, og følge dette arbeidet fram til 1977 hvor DnV inngår en rammeavtale for faste plattformer med Oljedirektoratet. Rammeavtalen er, slik jeg ser det, det eneste naturlige stedet å avslutte oppgaven på bakgrunn av hva som er påpekt ovenfor.

Emnet som oppgaven omhandler er stort og komplekst. Det er mange faktorer å måtte ta hensyn til, med ulike tolkninger og synspunkt fra de ulike aktørers side. Kanskje det største problemet er at det er vanskelig å finne tydelige definisjoner og beskrivelser om den rollen et klaseselskap har i sitt forhold til offentlige myndigheter. Likeledes er det tydelig at mange av kildene som omhandler oppgavens tidsrom selv har vanskeligheter å vite nøyaktig hva de har med å gjøre.

Klaseselskapet beveget seg ofte mellom konsulentrollen og uavhengig aktør, noe som i oppgaven vil være en problemstilling som går igjen. Offentlige myndigheter støttet seg til, og var relativt avhengige av, klaseselskapets kunnskapsbase og organisasjon. Hvorfor DnV hadde en slik tilsynelatende særstilling hos myndighetene vil også bli sett på.

Et annet moment som har vært nødvendig å studere, er forholdet mellom Sjøfartsdirektoratet og Oljedirektoratet. Direktoratene hadde oppgaver som berørte hverandres fagfelt, og som etter hvert vanskeliggjorde deres felles samarbeidsforhold med DnV. De forskjellige miljøene begge direktoratene tilhørte, gjorde at samarbeid tidvis var vanskelig da det var ulike meninger om hva som var de beste løsningene. Hva som var medvirkende til en slik uenighet direktoratene i mellom angående bruken av DnV i statlig regi, vil også bli grunnlag for å se nærmere på.

Begrepet kontrollmyndighet har blitt brukt dels ukritisk av kildene i oppgaven. For å gi mer klarhet i bruken av ordet, har jeg valgt å bruke kontrollordning om kontroll av mobile plattformer. Det innebærer at der hvor begrepet er brukt i oppgaven, beskriver det at DnV har samme myndighet som for skip, og med Sjøfartsdirektoratet som øverste kontrollmyndighet.

DnV er således ikke en offentlig myndighet, men utfører godkjenninger på vegne av Sjøfartsdirektoratet gjennom å tilkjenne skipet klasse. I teorien var da Sjøfartsdirektoratet siste godkjennende instans, men i praksis var det oftest DnV etter DnVs egne regler.

## 1.2 Litteratur og kilder

Grunnet det minimale som er skrevet om temaet fra tidligere av, har jeg hatt mest hell med å finne kilder fra arkivet til DnV, Riksarkivet i Oslo og Statsarkivet i Stavanger. DnVs eget arkiv har vært mest sentralt for å finne bakgrunnen rundt selskapets valg, gjennom korrespondanse internt og eksternt ut til involverte aktører. Her skal jeg takke Iver Tangen Stensrud og Gard Paulsen for uvurderlig hjelp med kildemateriale. Deres bidrag fra arkivene har vært nødvendig for min evne til å kunne ha gode primærkilder å støtte meg til i oppgaven.

DnVs arkiv har vært veldig sentralt i å få klarhet i korrespondansen som foregikk mellom klasseselskapet og de ulike direktoratene. Samtidig har det gitt rom for å se på referater fra styremøter og intern kommunikasjon i DnV, mye som har gitt til dels unik innsikt i strategier og planer omkring offshoreindustrien som har vært unntatt offentligheten.

Statsarkivet i Stavanger har lagt mye av kildematerialet ut på nett for offentlig bruk. For arbeidet med deler hvor Oljedirektoratet, og det tidligere Oljekontoret, har vært innblandet, har denne kilden oftest vært veldig viktig.

Stortingsmeldinger og lovverk har vært viktige for å få en tydelig klarhet i flere av problemstillingene som oppgaven tar for seg. De bekrefter også hvordan mobile plattformer var noe nytt og ukjent som de færreste viste noe om. Tidlige stortingsmeldinger har i tillegg en mye mer uklar konklusjon enn meldingene mot slutten av oppgavens tidsrom.

Noe av litteraturen som har vært til dels viktig for oppgaven, vil jeg også her gi et kort sammendrag av. Til bakgrunnsdelen har jeg støttet meg til sekundærlitteratur fra flere hold, men i hovedsak amerikansk og britisk. Årsaken til det er at oljeutvinning til havs primært begynte i USA rundt år 1900, og da med amerikanske selskaper som aktører. Norsk sokkel er for det meste fokus for norske forfattere, med unntak av innslag fra britisk hold. Etter å ha gått igjennom mye litteratur og kilder vitner det om at utviklingen på norsk sokkel har vært forbeholdt de få å skrive om, da internasjonal litteratur om emnet har vært vanskelig å oppdrive. I tillegg er mye av sekundærstoffet til dels gammelt. Vanskelighetene med å finne relevante kilder til tross, visse utgivelser har pekt seg ut som både viktige og interessante.

For å få et nokså grundig overblikk av utviklingen i oljeindustrien helt fra begynnelsen av, har F. Jay Schemp vært dels viktig for bakgrunnsdelen i oppgaven. *Pioneering Offshore: The Early Years* gir, uten å gå altfor detaljert inn på de ulike emner, en kronologisk fortelling om

hvordan mennesker begynte å utvinne olje til havs, og de påfølgende nyskapninger som måtte til for å gjennomføre dette. Schemp får tydelig fram de utfordringene som ville følge offshoreindustrien på norsk og britisk sokkel, og gir rom for se det vedvarende problemet om hva en mobil boreplattform egentlig var definert som. Et særtrekk ved boken er at den har godt fokus på utviklingen av mobile plattformer, og har således vært verdifull for å beskrive de tidlige utfordringene offshoreindustrien stod ovenfor.

Joseph A. Pratt, Tyler Priest, Christopher J. Castaneda - *Offshore Pioneers, Brown & Root and The History of Offshore Oil and Gas* har vært verdifull for å komplementere Schemp, og er en av de viktigste bøkene for å gi et utfyllende bilde over den rivende utviklingen som skjedde innenfor konstruksjon og bruk av de tidligere nevnte mobile plattformene. Boken er en bedriftshistorie, noe som har ført til at jeg har måtte være observant på kildene den har vært bygget på. Bedriften har derimot vært en av de sentrale i utviklingen av offshore-konstruksjoner, blant flere andre selskaper, noe som har vært godt dokumentert av andre kilder. Av den grunn har den blitt viet en del oppmerksomhet i det innledende kapittelet. Forfatterne gir en dypere forklaring på konstruksjonsmessige utfordringer som dukket opp i overgangen fra faste til mobile plattformer, og hvordan disse ble løst. Videre har boken gitt et innblikk i arbeidskulturen på de ulike typer oljeplattformer på amerikansk og britisk sokkel, noe som har vært med på å danne et mer tydelig bilde av utviklingen innen offshoreindustrien internasjonalt.

*Anchor and Balance – Det norske Veritas 1864–1989* av Håkon With Andersen og John Petter Collett er en av hjørnesteinene i oppgaven. Som tittelen lyder, gir verket gir et dypere innblikk i Det norske Veritas fra classeselskapets dannelse, fram til slutten av 1980-tallet. Selv om det er en bedriftshistorie gir boken et tydelig og nøkternt preg på utviklingen av DnV. Boken har vært hovedreferanse til de momenter i oppgaven som går inn på DnV i sin helhet, og har også vært viktig for å kunne gi en god forklaring på hva et classeselskap er.

Dag Bakka Jr. *Hundre år for sikkerhet til sjøs – Sjøfartsdirektoratet 1903–2003* er Sjøfartsdirektoratets jubileumsbok, og har vært til dels viktig for å kunne få et innblikk i Sjøfartsdirektoratets virke i samme periode som oppgavens problemstilling. Størst hjelp kom derimot av bokens oversikt over ansatte i administrasjonen, og hvilken stilling de hadde. Dessverre var det ikke noen stor dekning angående temaet norsk sokkel og vanskelighetene som kan sies å ha dukket opp omkring DnV og norske myndigheter. Dette på tross av et nært samarbeid Sjøfartsdirektoratet og DnV i mellom. Selv om boken ikke omtaler forholdet til DnV på et dypere nivå, har den fortsatt vært viktig for å forsikre seg om at eventuelle funn i kildene ikke har vært sett på tidligere, eller av noen grunn har blitt avfeid.

Tore Jørgen Hanisch og Gunnar Nerheim er de som har vært aktuelle for å gi et overblikk på Oljedirektoratets opprettelse og rolle. *Norsk oljehistorie – Fra vantro til overmøt?* har vært

sentral for å kunne få en mer detaljert oversikt over utviklingen på norsk sokkel. Selv om fokuset til boken i hovedsak er fra statens side, gir den en nokså detaljert oversikt over forholdet i mellom DnV og Oljedirektoratet. Mye av stoffet går riktignok på faste plattformer som ligger utenfor oppgavens problemstilling, men har likevel vært viktig for å kunne få et bredere syn på hvor DnV var involvert. Fokuset i boken heller mye mot statens aktive rolle i oljeindustrien, og virker slik å være til dels partisk.

Fredrik Hagemann og Torbjørn Kindingstads *Norges oljehistorie* er en solid bok som går inn på utviklingen av norsk oljeutvinning. Dessverre omtaler den ikke uenighetene mellom DnV og Oljedirektoratet angående klassifiseringsspørsmålet, da DnV bare er nevnt kort i et delkapittel som en av aktørene som arbeidet for å få hovedansvaret. Nå er en av forfatterne Fredrik Hagemann, tidligere direktør for Oljedirektoratet (1972–1990), og det er relevant å anta at boken er delvis farget av hans syn. Likevel har boken vært viktig for å kunne få et innblikk i oljeindustriens utvikling på norsk sokkel. Dette da den virker å være nøye utført, og ikke minst at man får Fredrik Hagemanns oppfatning av noen viktige problemstillinger siden han var en av hovedpersonene i spørsmålet om en kontrollordning for mobile plattformer.

Innen DnVs involvering på britisk sokkel har det vært vanskeligheter med å finne aktuell litteratur som omhandler oppgavens tema. Likevel er det noen bøker som bør nevnes, deriblant Colin Robinson, *North Sea Impact, Off-shore Oil and the British Economy*. Boken ble gitt ut sent i oppgavens tidsavgrensning, og gir et nokså grundig overblikk over britisk økonomi og industri sett fra et britisk standpunkt da det var dagsaktuelt. Flere av argumentene til forfatteren er med på å kunne delvis forklare omstendighetene som førte til DnVs utvikling på britisk sokkel. Det er også deler som er med på å vise til Norge som et viktig marked for oljeindustri, og ikke minst forsyningsindustri til denne.

### **1.3 Oppgavestruktur**

Oppgaven er kronologisk oppbygd og består av totalt fem kapitler, i tillegg til innledningskapittel og konklusjon. Et unntak fra den kronologiske framstillingen vil være et kort kapittel som tar for seg regelverk og sammenligninger over flere år.

Kapittel 2 går inn på utviklingen av offshoreindustrien internasjonalt og nasjonalt fra ca. 1900 fram til ca. 1980. Kapittelet er todelt – de første tiårene gir et veldig generelt overblikk på oljeutvinning til havs for å gi et bilde om hva offshoreindustri er, samt utfordringene man sto ovenfor i de første årene. Fokuset er på utviklingen av mobile plattformer og hvordan disse gikk til å bli sentrale i all oljevirkosomhet til havs. Fra midten av 1960-tallet dreier kapittelet mer over mot DnV og utviklingen innen offshore på norsk og britisk sokkel. Det vil også vise hva som var

striden mellom DnV, Sjøfartsdirektoratet og Oljedirektoratet innen spørsmålet om klassifisering av mobile plattformer.

Kapittel 3 går som første empirikapittel inn på perioden 1968–1972, og spørsmålene som reiste seg omkring innføringen av mobile plattformer på norsk og britisk sokkel. DnV begynte å se for seg muligheten for å få til en kontrollordning over disse på norsk sokkel, og startet arbeidet med å få Sjøfartsdirektoratet til å godkjenne dette. Den innledende korrespondansen mellom Sjøfartsdirektoratet og DnV om de mobile plattformene begynner.

Kapittel 4 går videre med spørsmålene fra forrige kapittel, og retter samtidig fokuset mer mot britisk sokkel og DnVs involvering som Certifying Authority (kontrollmyndighet). Inntoget på britisk sokkel gikk forholdsvis raskt og problemfritt, uten større innblandinger fra britiske myndigheter. Opprettelsen av Oljedirektoratet blir et sentralt punkt i kapittelet, da direktoratet blir en ny aktør å ta hensyn til i spørsmålet om de mobile plattformene.

Kapittel 5 er et kort opplysningskapittel for å gi leseren en bedre oversikt over datidens regelverk for mobile plattformer og klaseselskapenes arbeid med disse. Det har også som mål å vise de ulike rollene et klaseselskap kunne operere med, og slik kunne gi et bedre perspektiv på spørsmålene norske og britiske myndigheter stilte, og usikkerheten omkring hvem DnV egentlig arbeidet for.

Kapittel 6 er det avsluttende kapittelet, og vil se på perioden 1974–1977. Det blir rettet et spesielt fokus på Sjøfartsdirektoratet og Oljedirektoratet grunnet deres samarbeid og tilsynelatende felles holdning rettet mot DnV. Interne stridigheter innad i Sjøfartsdirektoratet blir også tatt opp, og hva som var utløsende faktorer til disse. Kapittelet vil også se på holdningen DnV virket å inneha i sin korrespondanse med de statlige organer, enda DnV virket være i en dårligere posisjon enn i tidligere år til å diktere egne krav.



## Kapittel 2: Utviklingen av oljeutvinning til havs

Verdens befolkning har brukt råolje i århundrer, fra de tidligste brønner i antikken hvor olje hadde naturlig oppkomme i bakken, til mer moderne tid hvor man aktivt har boret ned i bakken etter den. Nytteverdien av olje var fram til oppfinnelsen av forbrenningsmotoren begrenset til noen få bruksområder, som lampeolje, smurning og lignende. Men etter hvert som forbrenningsmotoren ble brukt til stadig flere formål økte også behovet for råolje. Oljebrønner på land var ikke lenger nok til å dekke det økende behovet som den voksende privatbilismen og transportsektoren krevde.

Dette kapittelet har som mål å belyse framveksten av offshore oljeplattformer tilknyttet oljeindustrien og problemene som også sto i veien. Det vil fortelle om problemene klassifiseringsselskapet Det norske Veritas (heretter forkortet DnV) hadde med oljeplattformene når de ble mobile, spesielt i Nordsjøen. I tillegg vil kapittelet se på ulikhetene mellom de britiske og norske myndigheters handlemåte ovenfor klassifiseringsselskapene.

### 2.1 Oljeutvinning til havs – Offshoreplattformer trer fram

Offshore oljeinstallasjoner er en relativt ny måte å produsere olje på. Dette kom grunnet verdenssamfunnets økende behov for råolje, med stadig flere produkter som var avhengige av denne. I tillegg var land som ledet an innen oljeutvinning, der i blant USA, tidlig etter år 1900 saumfart for muligheter for å bygge landbaserte oljebrønner. En mangel på lett tilgjengelige områder framprovoserte nye måter å få tak i olje på, og den eneste veien oljeselskapene kunne gå var under vann. Årsaken til en slik vurdering, var at det på land fantes naturlig oljeoppkomme og hull hvor det kom gass ut av. Disse oppkommene fantes også på strendene, noe som da gjorde naturlig å tro at slikt kunne finnes seg under vann.<sup>3</sup>

Det tidligste forsøket på å bore i vann skal ha blitt gjort så tidlig som 1877 i California, hvor det ble bygd en kort pir ut fra land som man boret ned i havbunnen fra.<sup>4</sup> En annen kilde nevner derimot 1897 som det aktuelle året. Likevel kan det sies at selskapene som i årene etterpå valgte å forsøke seg på oljeproduksjon til havs alle var pionerer, da ingen tidligere hadde forsøkt seg på dette. I påfølgende år fortsatte man med tidlige forsøk på oljeplattformer til vanns, men da i innsjøer vernet mot vær og vind, og ikke minst dybde. Noen av disse forsøkene var i *Caddo Lake* i Louisiana hvor det i 1911 ble bygget oljeplattformer satt opp på trestylter i vannkanten, og

---

<sup>3</sup> F. Jay. Schemp, *Pioneering Offshore: The Early Years*, Houston 2007: 8

<sup>4</sup> W. J. Graff, *Introduction to Offshore Structures - Design, Fabrication, Installation*, Houston 1981: 4



fra 1920 var de et vanlig syn i innsjøen *Maracaibo* i Venezuela.<sup>5</sup> Disse var vanskelig å direkte kunne kalle for offshore oljeplattformer, da alle sto i grunt vann eller i vannkanten, og de i tillegg var innenlands. De var likevel blant de tidligste forsøk på å kunne finne og pumpe opp olje fra under vann, noe som inntil noen år tidligere knapt hadde vært mulig.

Den første plattformen som sto utenfor sikte av land, *McFadden Beach Pier*, ble bygget i 1938 av ingeniørselskapet Brown & Root (Heretter forkortet B&R).<sup>6</sup> Dette var i realiteten ikke en ren offshoreplattform da den var tilknyttet land ved hjelp av en lang pir som strakte seg helt fra land og ut til plattformen ved hjelp av pæler slått ned i havbunnen, likt den tidligste bygd i California. Dybden var heller ikke mer enn et par meter og utgjorde dermed heller ikke noe stort problem ved byggingen. Skulle uhellet være ute og viktig utstyr ble mistet i havet, var det ikke verre enn at man kunne dykke ned og hente det igjen. Grunt vann ga muligheten for å feile uten at det innebar byggestans eller store forsinkelser i byggingen. B&Rs tidlige erfaring med oljeutvinning til havs gjorde dem dermed aktuelle som en av de større aktørene innen offshore i mellomkrigstiden og tiden etterpå, blant annet i Norge.<sup>7</sup>

Det største problemet med å bygge konstruksjoner til havs var mangelen på værdata. Ingen hadde tidligere gjennomført troverdige målinger på hverken vindstyrke og bølgehøyde, noe som gjorde at de første plattformene ble rene forsøksobjekter.<sup>8</sup> Det viste seg raskt at de teoretiske modellene plattformene ble bygget etter ikke stemte, da både vind og bølger ofte var kraftigere enn beregnet. Disse beregningene skapte problemer da den første reelle offshoreplattformen ble konstruert. *Creole*-oljeplattformen var ferdig i 1938 og var konstruert på basis av erfaringene med *McFadden*-oljeplattformen. Konstruksjonen sto på trepæler slått ned i bunnen på 5 meters dyp, og bestod nesten utelukkende av treverk. En årsak til dette var at det var begrenset hvor mye vekt som kunne flyttes rundt ute til havs med datidens kraner og båter. En annen grunn var at tre var billigere enn stål. I tillegg var den generelle holdningen blant datidens oljeselskap også sterkt preget av eksperimentell prøving og feiling.<sup>9</sup> En holdning som skulle følge bransjen lenge. Skulle noe gå feil etter ferdigstillelse måtte man bare gjøre endringer som tok nye faktorer med i videre konstruksjon og utbedring. Ved ett tilfelle ble *Creole*-oljeplattformen i byggefasen rammet av en orkan som skylte vekk det meste av dekket og støttestrukturen, og etterlot bare de bærende pælene til selve boredekket. Løsningen ble da å slå

---

<sup>5</sup> Joseph A. Pratt et.al, *Offshore Pioneers, Brown & Root and The History of Offshore Oil and Gas*, Houston 1997: 3 - 4

<sup>6</sup> Ibid: 5

<sup>7</sup> Michael Jenkins, *British Industry and The North Sea, State Intervention in a Developing Industrial Sector*, Hong Kong 1981: 24

<sup>8</sup> Pratt 1997: 12

<sup>9</sup> David A. Contreras (red.), *Offshore Oil and Gas Development in the U.S.*, New York 2011: 3

ned enda flere pæler og satse på at det ville holde neste gang.<sup>10</sup> Ved et tilfelle advarte en ingeniør om farene ved å ikke ha nok høyde mellom plattformdekket og havflaten, uten at dette ble rådende innen den tidlige utviklingen av oljeplattformer. Det måtte flere år med bygging av offshore oljeplattformer til, før praktisk erfaring tilsa at dette var en nødvendighet. En konsekvens som førte til at mange av de første plattformene måtte bygges om.

Andre verdenskrig gjorde at offshoreutbyggingen havnet i en stille periode. De fleste selskap som satset på plattformbygging, rettet i stedet fokuset mot den amerikanske krigsinnsatsen, noe som igjen ga mange selskaper erfaringer de senere ville dra nytte av. B&R som før krigen aldri hadde bygd en båt, langt mindre et skip, fikk plutselig kontrakter på både motorbåter og skip. Denne markante overgangen innebar, som nevnt tidligere om plattformer, mye prøving og testing for å få til. Resultatet av denne overgangen fra plattformer til skip, om enn drevet fram av ytre omstendigheter, gjorde at B&R, samt flere andre selskaper, ervervet viktig kunnskap om bruk av skip i konstruksjonsøyemed av plattformer. Samtidig var det i årene etter krigen et overskudd av skip brukt av den amerikanske marine, skip som nærmest ble gitt bort som en del av nedrustningen i løpet av de første fredsårene. Disse skipene ble ofte kjøpt av konstruksjonsselskaper som drev med bygging av offshorefasiliteter.<sup>11</sup> Slik kan det sees at krigen på flere måter ga offshore en kjempefordel, i og med at teknisk utstyr som var utviklet og ment til krigsindustri med enkle grep kunne fases rett inn i sivil oljevirksomhet. Forskning og utvikling som kanskje ville tatt enda lenger tid hadde sivile selskaper uavhengig av hverandre måtte forske fram og bygge eget utstyr tilpasset sitt bruk. Det skal merkes at overskuddsmateriellet som tilsynelatende ga selskapene store fordeler kontra tidligere utstyr, ikke var laget for oljevirksomhet, men dette var utstyr som var billig å konvertere om til oljebruk. På flere måter var det bedre enn det man tidligere hadde, men ikke ideelt. Men dette utstyret kan kanskje hevdes å ha dannet et videre grunnlag for utvikling av offshore; med større skip og kraner kunne derfor større plattformer bygges.

## **2.2 Mobile oljeplattformer blir ønskelig**

Det største problemet med faste oljeplattformer var at når de først var bygd så kunne de ikke flyttes. Dette var kostbare investeringer hvis det var snakk om leteboringer hvor det ikke var noen garanti for å finne olje, da plattformen ikke ville ha noen nytteverdi om det ikke ble gjort funn. Byggingen tok også lang tid, og var veldig kostbar. I tillegg til dette var de tidlige oljeplattformer avhengige av å holde seg innenfor kontinentalsokkelen, hvor det for det meste

---

<sup>10</sup> Pratt 1997: 10

<sup>11</sup> Contreras 2011: 4

ikke var mer enn 200 meter dypt.<sup>12</sup> Dette utelukket store områder på dypere vann hvor olje kunne finnes, og som det ble stadig mer nødvendig å kunne hente opp ettersom tiden gikk. En økende kunnskap om jordens geologi var medvirkende til at man ønsket å kunne gå utenfor den grensen. Geologer ble med ett viktige medhjelpere for å finne bergartene som kunne føre olje, noe som førte til et tettere samarbeid mellom geologene og oljeselskapene.

Den første mobile oljeplattformen, *Breton Rig 20*, ble bygget i 1949 og var ment til å bore etter olje på grunt vann.<sup>13</sup> Den viste også skeptikere at mobile plattformer var tilnærmet like kostnadskrevende å bygge som en fast plattform, men ved å kunne flytte mellom nye områder sank kostnadene betraktelig over tid. De første mobile plattformene fulgte derimot ingen mal, de var alle rammet av problemene de første faste plattformer støtte på i mellomkrigstiden. Tidlige forsøk på å konvertere lektere om til boreskip ble også gjort, med suksess. Disse fungerte som en mobil oljeplattform, men trengte et stort støtteapparat for å fungere optimalt. De var i tillegg mer sårbare for vær og vind enn en plattform. Likevel var slike boreskip det som ga flyttbare oljeplattformer en start. Til å begynne med hadde mobile plattformer fått betegnelsen som flytende øyer, noe som illustrerte hvor avhengige de var av ekstern hjelp for å gjøre sitt arbeide.<sup>14</sup> Den senere diskusjonen som gikk inn på om mobile oljeplattformer skulle klassifiseres som skip eller en landfast installasjon, kan således kanskje spores tilbake til de første boreskipene, da oljeplattformene i realiteten vokste fram fra disse.



(Bildet illustrerer de ulike typer faste- og mobile plattformer – [www.eoearth.org](http://www.eoearth.org))

De ulike variantene av plattformer var mange, men hovedkategoriene var i hovedsak: *landfaste* oljeplattformer med fundament som hvilte på havbunnen, *mobile* oljeplattformer (benevnelsen ble også brukt om senkbare og halvt nedsenkable oljeplattformer), og *jack-up* oljeplattformer hvor plattformdekkets høyde ble løftet eller senket i forhold til det bærende fundamentet.

<sup>12</sup> Jenkin 1981: 24

<sup>13</sup> Pratt 1997: 28

<sup>14</sup> Tore Jørgen Hanisch & Gunnar Nerheim, *Norsk oljehistorie – Fra vantrø til overmot? Bind I*, Oslo 1992: 89

Sistnevnte kunne slik senke seg ned på et skip, løfte opp plattformbeinene og flyttes. I så måte var den mobil, men trengte hjelp utenfra for å kunne endre posisjon.

Det ble sett at halvt nedsenkbare oljeplattformer var en av de mest stabile plattformer sett i forhold til boreskip, jack-up plattformer og andre tidlige løsninger.<sup>15</sup> Når det kom til flytende oljeplattformer hadde derimot ingen laget noe lignende tidligere, og fortsatt led oljevirkomheten av mangel på værdata til å basere sine konstruksjoner etter. Dette var noe de største oljeselskapene selv så problemet med, og i 1949 kom de sammen for å dele data og for selv å komme til enighet angående standardisering og forskning. På en måte kan dette sees på som en tidlig start på klassebetegnelse for oljeplattformer. Ved å gå sammen ville alle tjene på det i det lengre løp, ved å eliminere tapsfaktorer tilknyttet framtidige offshoreprosjekter. En konsensus selskapene kom fram til var veldig enkelt: Ved tvil – hev plattformdekket. Noe som sto i kontrast til ingeniørens råd fra 1938.

### **2.3 Project Mohole – en fødselshjelp for flytende oljeplattformer**

Mot slutten av 1950-tallet iverksatte den amerikanske regjeringen Project Mohole, som gikk ut på å lære mer om jordens geologi.<sup>16</sup> For å gjennomføre dette skulle det bores gjennom jordskorpen helt ned til den øvre mantelen, og det stedet med tynnest jordskorpe var hvor havet var dypest. Forfatteren David A. Contreras omtaler dette prosjektet som et «[...] inner-space program», altså et motstykke til Kennedys månelandingsprogram. Offshoreselskapene ble dermed innkalt av myndighetene og rådspurt om mulighetene for å få til dette. På den tiden var kontinentalsokkelen med sin dybde på 200 meter fortsatt en begrensning for offshoreutvikling. Realiteten for selskapene var da at de først måtte ha et skip eller en plattform som kunne klare seg på åpent hav med 5 km dybde, for så å skulle bore 8 km ned i jordskorpen. På den tiden ble dette ansett som regelrett umulig, men selskapene som var rådspurt gjøv likevel løs på oppgaven. Her kom B&R igjen inn i søkelyset, da de valgte å videreutvikle noen nye konsepter. Deres bidrag til prosjektet skal ha blitt stående som en slags milepæl innen mobile offshoreplattformer, da de satset på å videreutvikle en plattformdesign som Shell konstruerte, kalt *Blue Water 1*. Shells design skal ha vært så radikalt nytt at flere konkurrerende oljeselskaper nær sagt spionerte på plattformen for å få mer informasjon.<sup>17</sup> B&Rs videreutvikling av dette prinsippet ville senere påvirke de fleste flytende oljeplattformer. Den hadde et eget posisjoneringsystem som virket sammen med uavhengige propeller, for å sørge for å holde plattformen i ro under boring. Samtidig hadde den plass til et stort mannskap og hadde nok forsyninger til å fungere uavhengig

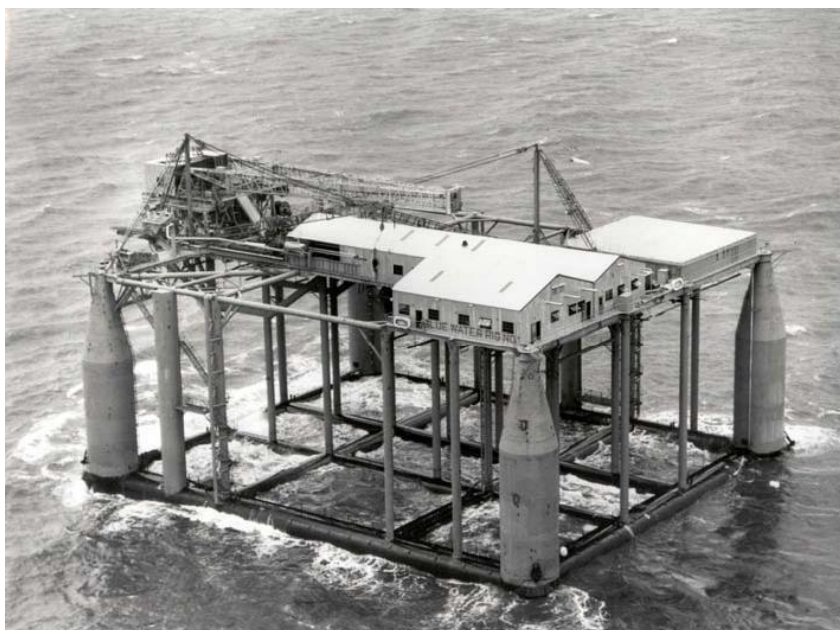
---

<sup>15</sup> Schemp 2007: 124-125

<sup>16</sup> Contreras 2011: 9

<sup>17</sup> Schemp 2007: 125

i opptil to måneder.<sup>18</sup> Dette gjennombruddet kan sies å ha løst mange av de tidlige problemene hos mobile oljeplattformer, samt å ha bidratt til å befeste mobile plattformer sin stilling innen oljevirkosomhet. Project Mohole ble avsluttet i 1966 grunnet kostnader og den pågående Vietnamkrigen som tok fokuset vekk prosjektet. Det som her er interessant er likheten med ettereffekten som andre verdenskrig hadde på offshoreutvikling – et statlig oppdrag ble gitt til sivile selskaper, som gjennom sine bidrag selv kunne dra nytte av den kunnskapen de opparbeidet seg.



(Den mobile plattformen *Blue Water 1* – Friede & Goldman, LTD, Wikimedia Commons)

## 2.4 Eksperimentelle plattformer

Selv om såkalte revolusjonerende prototyper la et grunnlag for videre utvikling, fantes det noen design som avvek fra den mer kjente standarden. Disse kan være verdt å nevne for å gi et bilde over eksperimenteringen som foregikk med flytende oljeplattformer. De gikk under betegnelsen mobile offshoreplattformer, men var ganske langt unna et skip i sammenligning. En spesiell type flytende plattform som det er verdt å trekke fram, er den som fikk navnet monopod. Den var bygd med en eksperimentell form, hvor det bare var ett skaft som plattformdekket hvilte på. Det ga den en profil som lignet en flaske som fløt oppreist i vannet. Designet kom av et ønske om å operere i arktiske områder, eksempelvis Alaska, noe plattformen klarte helt utmerket. Et problem som derimot raskt meldte seg var at is bygde seg opp på dekket, noe som fikk plattformen til å krenge. Når isen så falt av resulterte det i at plattformen, som en dupp, spratt opp i normal stilling, og de ombord ble regelrett kastet rundt omkring. I seg selv ble ikke dette tatt som en feilkonstruksjon, tolket på utsagnet fra en av de ansvarlige ingeniørene for byggingen – «It has

---

<sup>18</sup> Pratt 2007: 126

managed to survive, so I guess it wasn't too bad.»<sup>19</sup> likevel var det et tegn på at en suksessfull teori på papiret ikke nødvendigvis var det i praksis, og at en egen klassespesifikasjon kanskje kunne bøte på dette. Dette viser også hvilke utfordringer som etter alt og dømme ventet DnV, i og med at de så for seg å sertifisere plattformer etter systemet med skipsklassifisering, et system de hadde lang erfaring med.

## 2.5 Klassifiseringsselskapet

Innen norsk oljeindustriens begynnelse og utvikling er det skrevet lite om klassifiseringsselskapenes forsøk på å få komme inn på det, til da, nye markedet. Det mangler ikke på litteratur og kilder som omhandler norsk oljevirkosomhet og offshore i sin helhet. Det har derimot vært vanskeligere å finne kilder som omtaler forsøket til DnV, hvor selskapet prøvde å få et fotfeste innenfor hva man kan kalle en ny nasjonal og internasjonal industri. Dreiningen fra et rent skipsmarked over til oljeindustri kan likevel sies å ha kommet av daværende direktør Egil Abrahamsens bedriftsfilosofi.<sup>20</sup> Med tanke på hvor ny norsk oljeindustri er, kan det påpekes at i 1970 hadde DnV laget utkast til en klassebetegnelse for konstruksjoner av mobile plattformer, og et eget regelverk i 1973.<sup>21</sup> Mye av dette grunnet den store økningen i antall mobile oljeplattformer under bygging i Norden og Europa, etter hvert som det tidlig ble funnet olje og gass på havbunnen utenfor land som Nederland, Frankrike, Tyskland og de britiske øyer. På tross av dette skal det sies at DnV stod foran de samme problemene som selskapene i USA gjorde da de begynte med offshoreutvikling. Mangel på værddata og bølgehøyder gikk igjen, og det faktum at oljeplattformer i seg selv ikke var skip, noe som vanskeliggjorde bruk av gjennomprøvd kompetanse. På en måte rammet de tidlige problemene man møtte i USA, nå europeisk, og spesielt norsk sokkel.

Oljeutvinning på havet var helt ukjent for den norske stat da de første nasjonale oljefunnene ble kjent, og den nasjonale kompetansen som delvis fantes i blant annet Storbritannia, var fraværende. Også redskapene for å hente opp oljen var uprøvde, samtidig som de var i en gråsoner med tanke på om de kvalifiserte som et maritimt fartøy eller en landfast installasjon.

I 1964 foreslo riktignok regjeringen at det som gikk inn under «flytende oljeboringstårn» skulle betraktes som skip etter pantelovens forstand.<sup>22</sup> Innen sjøfartsloven av 1903 var slik sett §36 sentral i spørsmålet om klasse for mobile plattformer, i tillegg til terminologien omkring

---

<sup>19</sup> Pratt 2007: 167

<sup>20</sup> Håkon With Andersen, John Petter Collett, *Anchor and Balance – Det norske Veritas 1864-1989*, Oslo 1989: 286

<sup>21</sup> Alexander L. Kielland *ulykken*, Norges Offentlige Utredninger (NOU) 1981:11: 40

<sup>22</sup> Hanisch & Nerheim 1992: 105

disse. Mobile plattformer hadde jo ikke klasse. Følgende utdrag er fra sjøfartslovens §36 hovedmomenter:

«§ 36. Ethvert skip som ikke er klassifisert, skal med visse av tilsynet faste mellomrom underkastes en inngående nøye besiktelse til kontroll med::

1. At skrog og rigg med tilbehør er i sjødyktig forfatning for den fart som skipet er bestemt;
2. at maskineri, kjeler og rørledninger m.v. er betryggende forarbeidet, utstyrt og vedlikeholdt samt i fullt arbeidsmessig stand;
3. at redningsutstyr, skipsinstrumenter, lugarer, anordninger mot ildsvåde, dekksanordninger, sunnhets- og sikkerhetsanordninger og den øvrige utrustning er i forsvarlig og forskriftsmessig forfatning.

Også for for klassifiserte skip kan tilsynet foreta sådan besiktelse som i nærværende paragraf omhandlet, når det finner spesiell grunn dertil.»<sup>23</sup>

Paragrafen var den DnV arbeidet ut fra i sitt virke med å kontrollere skip på vegne av Sjøfartsdirektoratet. Klaseselskapet var her tidlig ute for å gripe mulighetene dette ga. Selskapet hadde vært involvert innen oljesektoren allerede før Ekofisk, ved at de hadde hatt oppdrag for oljeselskaper, deriblant i USA. Annen tidligere erfaring med olje hadde de gjennom sitt virke innen klassifisering av tankskip, som gjorde at de så for seg muligheten for å ekspandere inn i offshoresektoren. Ønsket om ekspandering kom derimot ikke bare på grunnlag av en tenkt likhet mellom olje og tankskip. Et overskudd av tankskip kombinert med økende konkurranse i klassifiseringsmarkedet, gjorde det stadig vanskeligere å leve av skipsklassifisering alene. Når det kom til selve arbeidet med å skulle klassifisere mobile oljeplattformer, hadde de derimot bare sin skipserfaring å trekke på.<sup>24</sup> Dette var et problem de fleste store klaseselskap delte. En mangel på relevant kompetanse med erfaring fra bygging og bruk av oljeplattformer i Nordsjøen. Kompetanseproblemet satte på denne måten klaseselskapene i en vanskelig stilling, sett fra deres perspektiv.<sup>25</sup> Problemet var at ingen, selv ikke de som bygde oljeplattformer, hadde noen typiske kvalitetssikringer som gikk sammen med klaseselskapets. Gjennom den første eksperimentelle fasen i perioden 1938–1970 kan det sies at man lærte av erfaring, og ikke så mye av teoretiske og sikkerhetsmessige faktorer. Ut av dette kom det likevel en egen type sikkerhetskultur innen de ulike oljeselskapene, ved at de innførte egne spesifikasjoner for bygging og opptreden, uavhengig av klaseselskapene. Lenge ville likevel selve definisjonen på hva en mobil oljeplattform skulle klassifiseres som bli stående som udefinert.

### 2.5.1 Sertifisering og klassifisering

Forskjellene på sertifisering og klassifisering kan være vanskelig å skjønne. *Sertifisering* er en ordning som går mer inn på spesifikke deler og områder, eksempelvis innen kraner eller

---

<sup>23</sup> Sjøfartsdirektoratet, *Den norske skipskontrolls regler, Sjødyktighetsloven §36.*, Oslo 1964: 13

<sup>24</sup> Andersen & Collett 1989: 290

<sup>25</sup> Nigel Watson, *Lloyd's Register, 250 years of service*, London 2010: 186

lasteanordninger på en mobil plattform. En slik kontroll forteller bare at kontrollerte områder er i henhold til klaseselskapets, myndighetenes, eller konstruktørens krav. Det er ikke å betrakte som en klassifisering, men heller som en godkjenning innen et regelverk, med ISO-standarder som eksempel. En sertifisering blir slik gjort etter en ekstern standard, hvor standarden er satt etter en tredjeparts regler og krav. En slik standard blir da ansett som god nok for kunden å få sertifisert etter. Det er viktig å påpeke at det ikke bare er klassifiseringsselskaper som kan drive med sertifisering. Mange forskjellige selskaper har denne muligheten, så lenge de på forhånd er akkreditert av en statlig myndighet. I Norge er det Norsk Akkreditering som står for slike godkjenninger.<sup>26</sup> Begrepet akkreditering kan best forklares som en offisiell anerkjennelse av en organisasjons kompetanse og evne til å utføre angitte oppgaver i samsvar med gitte krav.<sup>27</sup>

*Klassifisering* er derimot en mer helhetlig kontroll, som også innebærer en sertifisering, men hvor det kontrollerte objekt skal passe inn i en allerede oppgitt klasse, eller familie som DnV kalte det.<sup>28</sup> Systemet med klassifisering kom til i 1760 etter at en gruppe britiske skipsassurandører ville ha en bedre egnet måte for å se et skips tilstand enn den som eksisterte.<sup>29</sup> For assurandørene var det veldig vanskelig å vite risikoen de tok ved å forsikre skip og last uten å vite tilstanden på forhånd. Et nytt system tvang seg fram da det ikke fantes statistikk eller tilstandsrapporter for skip. Opprinnelig måtte assurandørene spørre mannskapet eller kapteinen om skipets tilstand, noe som ofte ga grunnlag for subjektive tolkninger.<sup>30</sup> Gruppen hadde base på et kaffehus med navnet Lloyd's coffee house, og ble så senere kjent som Lloyd's Register.<sup>31</sup> Som det første klaseselskapet la det grunnen for de som kom senere, slik som DnV (1864) og American Bureau of Shipping (1862).

Et viktig moment er at klassifisering er noe som bare kan utføres på vegne av klaseselskapet selv, etter deres egne regler. Det gir også muligheten for at klassen endrer seg over tid, i motsetning til sertifisering som gjøres i henhold til klientens krav. En klasse har i tillegg et gitt tidsrom som den er gyldig i. Det vil eksempelvis si at et skip må inspiseres jevnlig om det skal kunne opprettholde sin klasse, med ulike områder som trenger befarings eksempelvis hvert år, og noen som trenger spesielt tilsyn hvert fjerde år.<sup>32</sup> Klaseselskapet attesterer at skipet er blitt funnet å tilfredsstillende en viss teknisk standard, og at selskapet ved løpende kontroll søker å

---

<sup>26</sup> Norsk Akkreditering er en etat underlagt Nærings- og Handelsdepartementet.

<sup>27</sup> Norsk Akkreditering, [http://www.akkreditert.no/no/Om\\_oss/Hva\\_er\\_akkreditering/](http://www.akkreditert.no/no/Om_oss/Hva_er_akkreditering/) – sist aksessert 4.4.2013)

<sup>28</sup> «Surveying the concrete giants», DnVs eksternt magasin «*Veritas*» nr.74, Mai 1973: 7

<sup>29</sup> En assurandør er en forsikringsgiver.

<sup>30</sup> Philippe Boisson, «Classifications societies and safety at sea - Back to basics to prepare for the future», *Marine Policy* - Volume 18, Issue 5, September 1994: 364

<sup>31</sup> International Association of Classification of Societies (IACS), *Classification Societies – their key role: 4* - [http://www.iacs.org.uk/document/public/explained/CLASS\\_KEY\\_ROLE.pdf](http://www.iacs.org.uk/document/public/explained/CLASS_KEY_ROLE.pdf) – sist aksessert 1.5.2013)

<sup>32</sup> Bruce, George, Eyres, David, *Ship Construction* (Seventh Edition), London 2012: 42 (<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/B9780080972398000040> – sist aksessert 13.5.2013)



få standarden opprettholdt, gjennom en slags «stående attest».<sup>33</sup> En klasse dekker hovedsakelig bare skroget på skipet, og ikke eksterne deler slik som redningsutstyr, reservedeler og vedlikeholdsutstyr. Siden bortfallet av seilskuter har det ikke vært mulig for et skip å bli klasset til ulike typer klasse. Enten har et skip klasse eller så har det ikke klasse, alt etter om det tilfredsstillende klasseseselskapets regler.<sup>34</sup>

Systemet med klasse gjør at det oppstår et avhengig forhold mellom klasseseselskapet og redere. Skip må ha klasse for å kunne bli forsikret; for å opprettholde klasse (og forsikring) må klasseseselskapet gjennom skipets levetid jevnlig inspisere skipet det er snakk om, og pålegg må utbedres. Klassen varer oftest bare fram til neste planlagte befarings fra klasseseselskapets side. Når en reder har fått klasset et skip vil skipet oftest forbli i det aktuelle klasseseselskapets register, da et bytte av klasseseselskap vil medføre en stor kostnad for rederen. Dette fordi det nye klasseseselskapet må ta en komplett gjennomgang av skipet for å se om det er i henhold til deres eget regelverk, uavhengig av godkjenning fra forrige klasseseselskap. Slik vil det ofte være mer økonomisk for en reder å forholde seg til et fast klasseseselskap gjennom hele skipets livsløp. Selv om klassifisering er en måte å minimere risiko på, betyr ikke det at klasseseselskapet tar noe ansvar for skipet. En klasse sier bare at skipet er i henhold til klasseseselskapets eget regelverk om hva de selv anser som tilfredsstillende standard.<sup>35</sup>

## 2.6 Britisk sokkel

I 1966 fant BP det første funnet av olje på britisk sokkel.<sup>36</sup> Den tidligste perioden da britiske myndigheter åpnet for oljeutvinning, var mye preget av mangel på sikkerhet og myndighet. Et eksempel på dette kommer fra 1966, hvor det på elven Humber var en kranpram som løftet et plattformdekk, og hvor en av kablene som holdt dekket slet seg. Den eneste måten å hindre dekket i å velte i elven og bli ødelagt, var å sette det ned. For å få det til, kom noen med en løsning på problemet – slå masse pæler ned i elvebunnen og sette dekket til hvile på disse fram til kranen kunne bli fikset. Da de lokale myndighetene fikk forespørsel om hvem som avgjorde om noe slikt kunne utføres, ga de følgende svar: «Don't ask, just do it». Svaret var et tydelig tegn på den mangel av kontroll som myndighetene slet med. Selve bergingsoperasjonen ga da også de lokale innbyggerne et sjeldent syn, da de våknet opp til en oljeplattform som sto midt i elven. Mangel på rutiner gjorde at en sikkerhetsmessig ukultur rådet, som da prammen under manøveren med plattformdekket gjorde at en liten slepebåt kom i klem og flere mann falt over

<sup>33</sup> Georg Lund, «Å ha klasse – hva betyr det i grunnen?», «Veritas» nr. 50, januar 1968 :4

<sup>34</sup> Ibid: 5, se også IACS, *Classification Societies – their key role*: 6

<sup>35</sup> IACS, *Classification Societies – their key role*: 3

<sup>36</sup> Alex Kemp, *The Official History of North Sea Oil and Gas, Vol. I, The Growing Dominance of the State*, Cornwall 2012: 236

bord. De fleste ble raskt plukket opp, men to personer var savnet hele natten, bare for så å bli funnet i sine respektable senger under dekk på slepebåten.<sup>37</sup> Til tross av at det hele endte godt var hendelsen en ikke-sak som det var mange av i den tidlige offshore perioden i Nordsjøen. Sikkerheten gikk ofte på akkord i tidlig britisk og norsk oljeindustri, da oljeproduksjonen som nevnt tidligere ofte var gjenstand for prøving og feiling.<sup>38</sup> Mangelen på kontroll kan således tenkes å ha kommet av britiske myndigheters ønske om å få bygget ut oljeforekomstene så raskt som mulig.<sup>39</sup> Grunnen til den hurtige utbyggingen var å skape jobber innen oljesektoren og industri knyttet opp mot denne. Således kunne de få nye skattbare inntektskilder, noe som britene anså som nødvendig i en tid hvor deres BNP gikk sakte nedover. I mangel på egen ekspertise var det nødvendig for britiske myndigheter å benytte seg av selskapene som hadde denne erfaringen, selv om det da var en risiko for manglende kontroll og regler.<sup>40</sup>

For å bøte på dette ble DnV som classeselskap, sammen med selskapet Lloyd's Register of Shipping, allerede i 1974 tildelt en rolle som Certifying Authority (heretter CA) i Storbritannia.<sup>41</sup> Tildelingen kom som følge av The Mineral Workings Act (The 1971 Act) som krevde at alle offshoreinstallasjoner ble underlagt statlige reguleringer. Loven ble i 1974 etterfulgt av The Offshore Installations Regulations.<sup>42</sup> Rollen som CA ble gitt av det britiske Department of Trade and Industry. Den sa at britiske myndigheter skulle kunne regulere all sikkerhet på britisk sokkel. I tillegg åpnet det opp for DnV som fullmakt til å godkjenne på departementets vegne. Fullmakten innebar da at DnV kunne dele ut Certificate of Fitness, en godkjenning alle plattformer måtte ha for å kunne bli bygd og brukt. Loven ga DnV en annen stilling sett i forhold til sin rolle i Norge. I praksis betød det at selskapet på britisk sokkel hadde oppnådd mye av det de ville satse på å få til i hjemme. De skulle da gjennomføre kontroller med både bygging av plattformer og inneha den tekniske kontrollen på selve plattformen.

En slik tildeling gjorde at britiske myndigheter slapp flere av problemene ved å ha en liten statlig kontrollsektor. Tanken bak dette virket å være at et privat selskap lettere kunne oppdatere regelverket i forhold til påvirkningen fra stadig nyere teknologi. Staten skulle på denne måten fungere gjennom et selskap de hadde gitt fullmakter til. Det at britiske myndigheter ga private selskaper en slik myndighet såpass tidlig i oljeutbyggingen, kan settes i en sammenheng – samfunnet var veldig påvirket av en markedsliberalt innrettet. På tross av dette opprettet britiske myndigheter i 1975 et statlig oljeselskap, British National Oil Corporation, for å hjelpe

---

<sup>37</sup> Pratt 2007: 211

<sup>38</sup> Francis Sejersted, *Systemtvang eller politikk*, Oslo 1999: 53

<sup>39</sup> Hans Christian Erlandsen, *Olje*, Oslo 1982: 97, se også Charles More, *Britain and Oil in the Twentieth Century*, London 2009: 175

<sup>40</sup> John Paterson, *Behind the Mask, Regulating health and Safety in Britain's offshore oil and Gas Industry*, London 2000: 19

<sup>41</sup> Hanisch & Nerheim 1992: 344

<sup>42</sup> P.F. Taylor, *The role of the Certifying Authority*, Offshore Europe Conference, Aberdeen 1975: 226.1

på prosessen med å skape en egen offshoreindustri. Opprettelsen kan slik sees i sammenheng med norske myndigheters opprettelse av Statoil i 1972. Dessverre for Storbritannia var en slik industripolitikk i lite samsvar med det stadig økende EF (nåværende EU)-samarbeidet på den tiden. En utbygging av statlig eierskap promoterte ikke frihandel og konkurranse, og opprettelsen var delvis omstridt internt i den britiske regjeringen.

## 2.7 Norsk sokkel

I 1969 ble det første store funnet av olje gjort på norsk sokkel. Feltet fikk navnet Ekofisk og var stort selv på internasjonal skala. Derimot var det på verdensbasis hovedsaklig amerikanske selskaper som hadde kompetanse til utbygging av offshoreindustri. I tillegg til en manglende nasjonal kompetanse, var Nordsjøen kjent som et av de mer krevende havområder med tanke på vær og vind, noe som ville vanskeliggjøre en utnyttelse av oljefunnene. Kombinasjonen av disse faktorene gjorde at norsk oljeutvinning som fagfelt, på samme måte som britisk, var nær sagt ikke-eksisterende. Det meste var dermed avhengig av utenlandsk hjelp for å få til. Kontroll av oljeplattformer, både mobile og landfaste, ble dermed tidlig tema for det norske Stortinget. Det gikk opp for myndighetene at reguleringer i norsk farvann var en nødvendighet, og allerede i 1965 var et tidlig regelverk fastsatt. Videre ble det i løpet av 1968 bestemt at Sjøfartsdirektoratet skulle være ansvarlig myndighet for kontroll, utferdige forskrifter og pålegg.<sup>43</sup> I 1971 kom så DnV med et forslag til Sjøfartsdirektoratet som ville gjøre plattformkontroll likestilt med klassekontroll for skip. Et forslag som ville gi DnV og de andre classeselskapene større myndighet, samtidig som de nasjonale myndighetene ble avlastet ved å slippe å legge seg opp i mye av det tekniske rundt plattformene. Tankegangen bak var veldig lik den britiske myndigheter hadde, men forslaget ble mottatt med en avventende holdning av Sjøfartsdirektoratet. For å holde muligheten åpen for andre klassifiseringsselskap, og i tillegg av frykt for å binde seg til DnV «for all fremtid», ble det bestemt at plattformkontrollen skulle gjelde på prosjektbasis. Da én kontrakt var fullført måtte man jobbe for å få tildelt neste. I seg selv var ikke dette et problem for DnV, da de var nærmest enerådende i Norge innen dette arbeidet. Dette ble synlig da Sjøfartsdirektoratet i klartekst sa, at selskapet etter alt å dømme ville få kontrolloppdrag tildelt automatisk etter hvert som de dukket opp.

Utbyggingen av Ekofiskfeltet i 1971 gjorde så at Industridepartementet ga DnV fullmakter til å føre teknisk kontroll på permanente oljeplattformer og tilhørende utstyr som

---

<sup>43</sup> Hanisch & Nerheim 1992: 135-136

skulle brukes på feltet.<sup>44</sup> En slik kontroll var meget omfattende, da mye av materialene til utbyggingen kom fra en større andel leverandører. Grunnet den geografiske spredningen av leverandørene var det en nødvendighet med et kontrollapparat som hadde mulighet å kvalitetssikre hele prosessen.<sup>45</sup> DnV var med sine besiktelsesstasjoner verden over ideell til å gjennomføre oppgaven. Besiktelsesstasjonene var ment som baser for skipskontrollører til å kunne gjennomføre skipskontroller uansett hvor i verden skip var. På samme måte kunne da stasjonene følge opp lokale Ekofisk-leverandører.

I 1972 ble derimot det norske Oljedirektoratet opprettet, med Fredrik Hagemann som direktør. Opprettelsen kom på grunnlag av Stortingets tankegang om at sikkerhet og drift på kontinentalsokkelen falt inn under statens ansvarsområde. Et av de viktigste punktene i formålsparagrafen sa følgende om direktoratet:

«Statens oljedirektorat er et frittstående direktorat administrert av industridepartementet» «Oljedirektoratet har til oppgave å samle inn og bearbeide geologisk, teknisk materiale vedrørende undersjøiske naturforekomster, herunder vurdere dette og de muligheter dette gir til hjelp for utformingen av den statlige oljepolitikk og forhandlingsopplegg, samt planlegge og besørge utført petroleumsgesologiske og geofysiske undersøkelser.»<sup>46</sup>

Det var med andre ord en veldig løs spesifisering av direktoratets ansvarsområde. Paragrafen i seg selv nevnte ingenting om sikkerhet eller kontroller av mobile plattformer, selv om direktoratet senere involverte seg betraktelig i temaet. En involveringen jeg vil se nærmere på senere i oppgaven.

DnVs ønske om en egen modell basert på deres erfaringer fra klassifiseringsmiljøet, slik som på britisk side, ble dermed mye vanskeligere.<sup>47</sup> I 1975 fikk de status som konsulent av daværende industriminister Ingvald Ulveseth. Det kan da være grunn til å se på hvorfor utviklingen gikk i en slik retning for DnV, som faktisk hadde et fagmiljø som maktet å gjennomføre arbeidet med klassifisering og sikkerhet, i motsetning til Oljedirektoratet som ikke hadde nødvendig kapasitet til å gjennomføre sine pålagte plikter. Mye av svaret kan se ut til å ligge i statens holdning til oljeindustrien – DnV fikk for sin utførelse rosende ordlag av Industridepartementet og Oljedirektoratet, men var ikke et statlig selskap. Da skulle klassifiseringsselskapet heller ikke få utøve myndighet, eller bli holdt ansvarlig for eventuelle feil, mangler eller ulykker som kunne skje.<sup>48</sup> Staten var i realiteten den som satt med det overordnede ansvaret på sokkelen, noe som senere ville være med på å danne internkontrollen på sokkelen. Like fullt var dette en holdning som var litt merkelig, da Oljedirektoratet selv ikke

---

<sup>44</sup> Avtale mellom Det Kgl. Departement for Industri og Håndverk og Det norske Veritas, datert 2. april 1971 (Veritas arkiv (VA), boks 480)

<sup>45</sup> Per Dahl, «Teknisk og sikkerhetsmessig vurdering av offshore konstruksjoner», konferanse i Den Norske Ingeniørforening, Stavanger 1971: 32

<sup>46</sup> Arve Johnsen, *Norges evige rikdom - Oljen, gassen og petrokronene*, Oslo 2008: 58

<sup>47</sup> Andersen & Collett 1989: 291

<sup>48</sup> Hanisch & Nerheim 1992: 321

hadde den kapasiteten som trengtes for å utøve sin myndighet innen sikkerhetskontroll. Heller ikke Sjøfartsdirektoratet maktet denne oppgaven, derav deres engasjement med DnV. Likhets tegn med andre oljeproduiserende land på samme tid, viser at mange ville trygge oljeforekomstene ved å la de forbli nasjonale ressurser. Ved opprettelsen av Oljedirektoratet handlet staten på denne måten i tråd med hva som virket å være normalt. Likevel forekom unntak og forskjeller, men mye virket å henge sammen med det politiske systemet i de land som satt på slike ressurser.

Det som kan virke som det rådende synet blant utenlandske oljeselskaper, var at de så på DnV som myndighetenes kontrollorgan, noe de også var i sitt engasjement som konsulenter. Det var i hvertfall hva selskapet Mobil så for seg, til tross for kjennskapen om at norske myndigheter ikke hadde gitt noen selskaper en CA-myndighet.<sup>49</sup> Dette synet virker å indirekte ha vært med på å ha bestemt hvilken retning selskapets utvikling innen offshoretjenester ville gå. Skulle Oljedirektoratet vedkjenne seg dette var de fra da av nødt til å gi DnV den rollen på fast basis, da Oljedirektoratet risikerte å miste ansikt utad. Grep måtte tas, og resultatet ble at klaseselskapet ble avsatt som kontrollorgan innen offshore betongkonstruksjoner, såkalte *Condeep*-oljeplattformer. Det var derimot tydelig uenighet innad i direktoratet om det var den rette måten å gjøre dette på, da noen så på DnV som en nasjonal ressurs som måtte brukes. Samtidig mente styret at også opinionen var en medvirkende faktor – flere var redd for at man kunne miste folkets støtte hvis man gikk bort fra et norsk selskap med et solid rykte hos befolkningen. Noen av problemene kan kanskje sies å ha oppstått grunnet en rivaliserende tendens, da DnV og Oljedirektoratet i realiteten ønsket å gjøre samme jobb. Direktoratet manglet mye av kompetansen DnV satt med, og drevet av den britiske godkjennelsen CA, følte nok klaseselskapet seg som den med mest tyngde. Samtidig var det en motvilje over at DnV kunne fungere i en dobbeltrolle, ved at de skulle være myndighetenes og de privates organ. Industridepartementet avgjorde mot slutten av 1974 at Oljedirektoratet skulle være den som var ansvarlig for sikkerhetskontrollen, noe som ble formelt forklart DnV. Slik oppstod en dobbeltrolle Oljedirektoratet selv kan sies å ha innehatt, da de var ansvarlig for utførelsen av sikkerheten på sokkelen og samtidig var den som bestemte sikkerhetsaspektet.

## 2.8 Avslutning

Kort oppsummert kan det sies at fremveksten av en egen offshoreindustri skapte et nasjonalt, og internasjonalt, marked. Et marked som var nytt og uprøvd, men som i de respektive land var underlagt forskjellige lover og regler. Utviklingen av mobile oljeplattformer var et resultat av den

---

<sup>49</sup> Hanisch & Nerheim 1992: 346

nye industriens behov for flere oljefunn til havs. Det problematiske med mobile plattformer var at de fra starten av ble sett på som skip, noe senere erfaringer ville skape tvil om. Klaseselskapet så her muligheten for å ekspandere en klasse til å gjelde innen mobile plattformer, en hittil ubenyttet mulighet. DnV arbeidet således for to forskjellige lands myndigheter. Hos den norske var DnV underlagt Sjøfartsdirektoratet gjennom kontrollordningen for skip, hos den britiske var derimot DnV en uavhengig aktør. Selv om selskapet fikk ulike vilkår i de forskjellige land og med varierende hell virket å nå sine mål, tyder det på at DnV var uunnværlig for dem. Denne forskjellen vil også bli gjenstand for videre ettersyn i denne oppgaven.



### **Kapittel 3: Norsk sokkel 1969-1972 - Mulighetenes marked?**

I forrige kapittel ble det nevnt at Sjøfartsdirektoratet skulle være ansvarlig myndighet for kontroll, utferdige forskrifter og pålegg for mobile plattformer. En oppgave direktoratet etter alt og dømme ikke var i stand til, grunnet sine bemanningsproblemer og lite erfaring med halvt nedsenkbare flytende boreplattformer (mobile plattformer). Likeledes kom det fram av et brev fra Sjøfartsdirektoratet til Industridepartementet på helt på slutten av 1969, hvor Sjøfartsdirektoratet regelrett anbefalte at Industridepartementet overførte kontrollmyndighet til DnV.<sup>50</sup> Igjen må det påpekes at kontrollmyndighet med stor sannsynlighet ble tolket som den kontrollordningen som fantes for skip, hvor DnV godkjente skip på vegne av direktoratet. Av den årsak har jeg valgt å kalle systemet for kontrollordning. Kontrollmyndighet var noe bare myndighetene kunne ha, og slik ville det være uheldig å bruke samme begrep på to ulike roller.

I kapittel 3 skal jeg se på utviklingen i forholdet mellom DnV og norske og britiske myndigheter i perioden 1969 til 1972, og DnVs eget arbeid rundt mobile plattformer. Særlig spørsmålet om hva et klasseselskap egentlig var, og hvordan dette kan ha hatt innvirkning på senere utfall rundt ønsket om kontrollordning.

Sjøfartsdirektoratet og DnV har lenge hatt en nær samhandling. Mye av dette kan sies å ha kommet av den lange maritime erfaringen klasseselskapet og direktoratet hadde. Erfaring kombinert med et Sjøfartsdirektorat som tilsynelatende har hatt en begrenset kapasitet til å utføre sitt pålagte arbeid, men som aksepterte selskapets klasse for lasteskip som fullgodt med myndighetenes krav. Hvor nært dette forholdet var, kan man se av Sjøfartsdirektoratets ønske i 1964 om å få bli representert i DnV. Ønsket ble avfeid av DnV med begrunnelsen at Sjøfartsdirektoratet da risikerte sin stilling innen uavhengig kontroll. En plass i DnV tilfalt riktignok Sjøfartsdirektoratet i 1966 da de fikk en plass i DnVs tekniske komite.<sup>51</sup> En årsak til at direktoratet ønsket å være representert, kom av muligheten til å bedre holde seg oppdatert på det som skjedde innen regelverk og klassearbeidet til DnV. Direktoratet ville ikke på noen måte ta del i beslutninger og styring av klasseselskapet, så stillingen i komiteen var å betrakte som en liason-stilling. Til tross, det såpass nære samarbeidet medførte likevel uenigheter ved innfasingen av mobile plattformer på norsk sokkel.

På norsk sokkel hadde Sjøfartsdirektoratet det overordnede ansvaret for godkjenning av mobile plattformer. Som nevnt hadde direktoratet kapasitetsproblemer gjennom hele 1970-tallet, og var helt avhengige av ekstern hjelp fra DnV for å klare sine oppgaver. Direktoratet støttet seg

---

<sup>50</sup> Brev fra Sjøfartsdirektoratet til Industridepartementet 22.12.1969 (Statsarkivet i Stavanger (SiS), Oljekontoret (OK) boks SAST/A-101348/DA/L0013, Arkivnøkkel 798 Kart, posisjonering, verneregister, div. ang personell 1965–1973)

<sup>51</sup> Dag Bakka Jr., *Hundre år for sikkerhet til sjøs - Sjøfartsdirektoratet 1903-2003*, Bergen 2004: 136



så i måte mye på DnVs regelverk innen avgjørelser som involverte mobile plattformer. Spørsmålet man så kan stille er om Sjøfartsdirektoratet som et offentlig organ motvillig måtte støttet seg til et privat selskap innen godkjenning av mobile plattformer, fram til en egen struktur kunne være på plass. En støtte som kan ha vært med på å gi tvetydige signaler til DnV sitt ønske om kontrollordning over mobile plattformer.

### **3.1 Klaseselskaper i ingenmannsland**

Selv om klaseselskaper har eksistert i en lengre tid, er det likevel vanskelig å påpeke konkret hva et slikt selskap er. Et klaseselskap er enkelt forklart et produkt av sjøassurandørenes krav, ved at selskapet gir fartøy klasse som assurandørene kan bruke til å sette forsikringspremien etter. Av denne årsak vil klaseselskapet ofte være innrettet mot det private næringsliv, og er da et redskap for forsikringselger. En innretting mot det private næringsliv er ikke dermed en bestemt regel. Klaseselskaper kan påta seg oppgaver for et lands myndigheter, både som en andreparts konsulent, og en uavhengig tredjepart. Et slikt arbeide vil derimot fort kunne gjøre det vanskelig å skille selskapet fra å være et uavhengig organ, kontra et partisk. En nærmere forklaring på klaseselskapets roller vil komme senere i oppgaven.

Det som er spesielt med et klaseselskap, er hvordan selskapet bedømmer et skips tilstand og gir det en klasse deretter. Forsikringskjøperen bruker da klassen til sin egen avgjørelse om hva skipet bør forsikres som. Skulle derimot skipet likevel synke, vil ikke klaseselskapet vedkjenne seg noe skyld, da de bare har gitt en bedømmelse på skipets tilstand. En ansvarsfraskrivelse man finner igjen hos assurandørene, hvor forsikringen ikke dekker eventuelle feil i beregningene som klaseselskapet har gjort.<sup>52</sup> Evnen til denne fraskrivelse av ansvar har etter alt og dømme hatt en reell påvirkning på gangen mellom DnV og norske myndigheter angående DnVs involvering i mobile boreplattformer. Likevel må man spørre seg om norske myndigheter selv var innbefattet med hva et klaseselskap var – Sjøfartsdirektoratet hadde tross alt støttet seg helt på DnVs regelverk innen klassifisering av lasteskip ved at de hadde godkjent det som godt nok, tilsvarende det offisielle regelverket.

For å vise oppfatningen myndighetene hadde av DnV som et privat selskap, vil jeg vise til en av overingeniørene hos Sjøfartsdirektoratet, Walter Bildøe. I et notat fra 1968 til daværende teknisk direktør Emil Jansen, ble det kommentert at han ikke var i tvil om at DnV ville kunne gjøre en like god jobb som Sjøfartsdirektoratet innen stabilitetsspørsmålet rundt mobile

---

<sup>52</sup> «London Standard Drilling Barge Form», klausul 8.(f)., (dokumentet er av nyere dato, men innholdet i klausulen er lik den fra 1973, da benevnt som klausul 7.(f). (hentet fra <https://www.cpic.com.cn/cx/upload/Attach/infordisclosure/47669442.pdf> – sist aksessert 14.5.2013.)

plattformer, og attpå til raskere.<sup>53</sup> Det ble også påpekt at DnV burde bli en hovedkonsulent for alle selskaper innen stabilitetsspørsmål, og med en delvis delegering av kontrollmyndighet fra Sjøfartsdirektoratet over til DnV. Det kan tyde på at tanken var at DnV hadde kunnskap og erfaring som gjorde dem til hovedkandidat i konsulentspørsmålet. Sjøfartsdirektoratet var likevel ment å stå som hovedansvarlig, som et organ som kunne kontrollere plattformene selv som en slags stikkprøve. Systemet ville medføre at det da ville bli et slags ekstraarbeid, eller «double-checking» som Bildø omtalte det som. Uansett var dette bare positivt for Sjøfartsdirektoratet, da sikkerheten rundt stabilitet ikke kunne bli viktig nok, i tillegg til hans følgende ord om kontrollansvaret:

«jeg har nemlig på følelsen at den offentlige opinion vil se på stabilitetsspørsmålet som et sjødyktighetsspørsmål, og ikke bare et spørsmål for tekniske eksperter og at det derfor forventes at dette skal ligge under Sjøfartsdirektoratet.»<sup>54</sup>

Notatet viser at de innledende forventningene til DnV var nokså positive. Men på ett felt kolliderte det med classeselskapet, og spesielt direktør Egil Abrahamsen – DnV som et privat selskap skulle ikke legge føringen i et så viktig spørsmål som kontrollansvar. Kan hende Bildø var skeptisk til at et privat selskap ikke ville ta nok hensyn til andre faktorer enn bare de tekniske. Man antok at det offentlige var best tjent med å beholde det overordnede ansvaret for kontroll på sokkelen. En slik tankegang kan dermed ha kommet på bakgrunn av den uklarheten som rådde rundt classeselskaper.

Noe som støtter opp om en slik tankegang er Odd Harbek fra den konservative foreningen Minerva, som gjennom boken *Nordsjøoljen: en ny norsk naturressurs* gikk inn for statlig eierskap rundt oljeutbyggingen.<sup>55</sup> Det var med andre ord en risiko for staten ved å la et privat classeselskap med nær tilknytning til redere og forsikringsbransjen få total kontroll over mobile plattformer. Risiko i form av mulig forurensning og ødeleggelse av fiskerinæring, og min egen mening, en risiko for at framtidig statlig industri kanskje gjorde seg for avhengig av et privat selskap. I boken ble det også påpekt at det var politikernes ansvar å utferdige sikkerhetsforskrifter, samt at det ble opprettholdt et kontrollapparat som kunne overholde forskriftene. Slike sikkerhetsforskrifter var det ikke politikerne selv som skulle fastsette, men statlige eksperter på oppdrag fra politikerne. Det ble samtidig argumentert for at kontrollapparatet skulle kunne bygges opp etter strukturen til DnV<sup>56</sup> – et argument som tyder på at høyresiden var for en offentlig kontrollordning.

---

<sup>53</sup> Notat fra Walter Bildø 18.6.1968, Riksarkivet (RA), Sjøfartsdirektoratet med forløpere, generelt arkiv (SD), (boks Duc-L1087, Skipskontrollen – Godkjennelse av utstyr 1966–1971, Oljeboringsplattformer, Generelt 1966 - 1971)

<sup>54</sup> Notat fra Walter Bildø, 18.6.1968, (RA, SD, boks Duc-L1087)

<sup>55</sup> Odd Harbek, *Nordsjøoljen: ny norsk naturressurs*, Oslo 1970: 71

<sup>56</sup> Ibid.

Videre gikk Harbek kraftig inn for å sikre statlig kontroll over den nye ressursen. For å klare dette måtte man derimot bruke ekspertise utenfra, noe som da ville involvere bruk av private, nasjonale, og internasjonale bedrifter. Bruken ville bli ansett som akseptert fram til norske myndigheter hadde fått på plass en egen ekspertise, og derved kunne sikre helstatlig myndighet over de fleste sentrale punkter innen oljeutvinning. Slik kan det tenkes at bruken av et classeselskap var et nødvendig virkemiddel for staten. For å presisere litt om hva som lå i betydningen «bruk av», kan det sies at et classeselskap kunne benyttes på flere måter. Å bruke tjenester fra et classeselskap kunne berøre flere områder, med alt fra konsulenttjenester til bruk av klasse. Her må det påpekes at synspunktene til Harbek ikke går konkret inn på mobile plattformer, men gjelder mer generelt for alle deler rundt oljeutvinningen. Likevel blir det allerede i 1970 nevnt at kontrollapparat og forskrifter må på plass, men samtidig fastsettes av politikerne. Synet kan således settes i perspektiv – på norsk og britisk sokkel var det tidlig i offshoreutbyggingen en høy risiko for skader. Arbeiderne på begge sider av Nordsjøen jobbet som nevnt tidligere, under sterk amerikansk innflytelse. Dette fordi det i hovedsak var selskaper fra USA som besatte kompetansen som var nødvendig på mobile plattformer. Sikkerhet var ikke et så høyt som ønskelig tema for de som var ansvarlige for driften, da alt skulle skje hurtig. På norsk sokkel var dette spesielt tilfelle fra de første leteboringene, og godt ut på 1970-tallet.

Kamp om statlig kontroll over oljeressursene og apparatet rundt kan sees på som en videreføring av statens rolle rundt nasjonale interesser, som går helt tilbake til århundreskiftet.<sup>57</sup> Fra starten av århundret var da blant annet fossefall viktig å beholde nasjonal kontroll over, en rød tråd man kan følge opp mot utbyggingen av nasjonal industri etter andre verdenskrig.

Sjøfartsdirektoratet opprettet selv et internt utvalg for oljeboringssaker, for å bedre kunne håndtere den tenkte utbyggingen av de olje- og gassforekomster som mest sannsynlig kunne ligge på norsk sokkel. Utvalget bestod av flere sentrale skikkelser innad i Sjøfartsdirektoratet, samt konsulenter. De skulle se på problemstillinger som ville angå Sjøfartsdirektoratet, og på et slik grunnlag komme med sine anbefalinger for hvordan tilpasse seg best mulig til disse. Noe av deres syn som tidlig kom fram, var troen på nivået av offshoreutbygging. Medlemmene helte mot at mobile plattformer ikke kunne forventes i stort antall, noe som kan ha vært med på å bestemme deres innstilling til saken. Få mobile plattformer ville ikke være et problem å la classeselskap få ansvaret for, da konsekvensene ville være mye mindre enn ved et høyt antall – en innstilling som man vil kunne se i resten av dette kapittelet. Det var ikke bare Sjøfartsdirektoratet som opprettet et eget råd omkring oljeutvinning. Industridepartementet hadde allerede i 1966 opprettet Oljekontoret på bakgrunn av den økende aktiviteten på norsk sokkel,

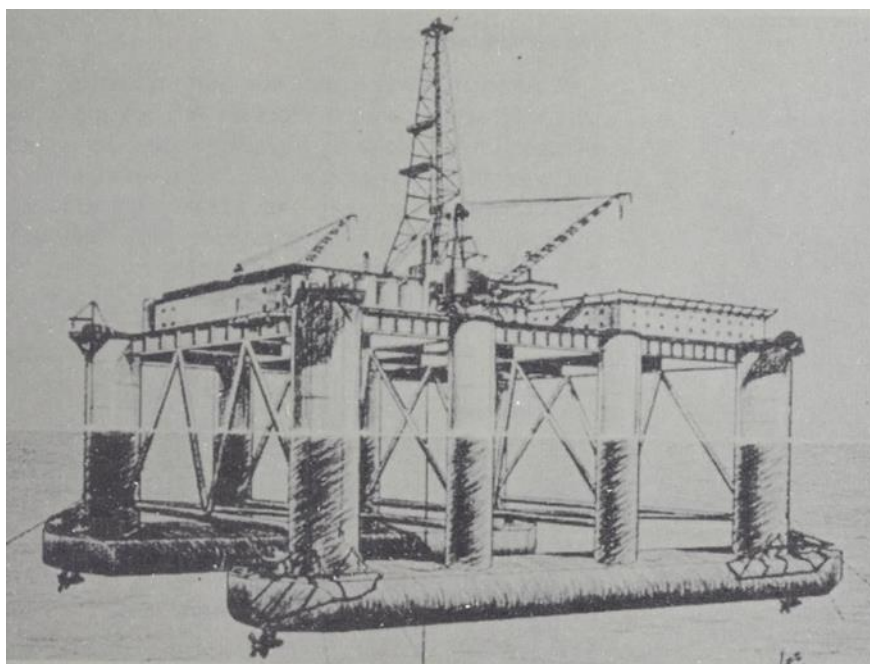
---

<sup>57</sup> Svein S. Andersen, *The struggle over North Sea oil and gas: government strategies in Denmark, Britain and Norway*, Oslo 1993: 22

men på en midlertidig basis.<sup>58</sup>

### 3.1.1 Hva skulle man klasse en mobil plattform som?

Spørsmålet om hva en mobil plattform skulle gis klasse som, var tilstede nokså tidlig i forbindelse med norsk sokkel. Oppfatningen hos de aktuelle kontrollinstanser, Sjøfartsdirektoratet og DnV, var også blandet. Med utgangspunkt i det faktum at plattformene fløt på vannet, ble det tidlig konstatert at de skulle sidestilles med skip (se forrige kapittel). DnV ble således forespurt om de kunne være ansvarlig for å gi klasse til de mobile plattformene som begynte å bli et vanlig syn på norsk sokkel.<sup>59</sup> Forutsetningen for dette var at DnV anså seg selv som kompetent til oppgaven. Abrahamsen mente tidlig at DnV var klare til å påbegynne arbeidet med én gang, men ville ha klare retningslinjer for ansvaret for klassifikasjon, og støttet så det interne rådets ønske om å få til en egen avtale med Industridepartementet.<sup>60</sup> I noe som virker som en selvsikker tone ble det hevdet at alle problemer knyttet til stabilitet og styrke var under kontroll, og metodikker å basere regelverket på, klare.



(En mobil plattform – *Olje: Ny norsk industri*, Oslo 1975)

Nesten litt overraskende kom det frem at DnV tidlig hadde vært skeptiske til faste regler for mobile plattformer, noe som hadde endret seg etter hvert som selskapet ervervet seg mer

<sup>58</sup> Oljedirektoratets Årsberetning 1973.

<sup>59</sup> Referat fra kontaktmøte nr. 4 mellom DnV og Sjøfartsdirektoratet 25.9.1969: 12 (RA, SD, boks Duc-L1046, Skipskontrollen – Godkjenning av utstyr 1965–1982, Private klasseinstitusjoner. Det norske Veritas, Kontaktmøter 1965–1982, Private klasseinstitusjoner. Det norske Veritas. Kontaktmøte 1967-1972)

<sup>60</sup> Ibid: 11

kunnskap på feltet. En av deltakerne i rådet, Carl T. Fleischer, gikk så langt som å uttale at «DnV må inn i bildet», et utsagn som kunne oppfattes som at Sjøfartsdirektoratet ikke var i stand til å utføre sitt arbeid. Det gir også en idé om at Sjøfartsdirektoratet kan ha sett på DnV som det eneste klaseselskapet som var i stand til å utforme en klasse for mobile plattformer. Tanken bak utsagnet kan således være myntet på å sikre at et norsk selskap fikk et slik ansvar, og at man dermed beholdt en slik delegering av myndighet innenfor Norges grenser. Samtidig ville det bli kombinert med den erfaring direktoratet hadde gjort seg med DnV fra tidligere av. Det nasjonale aspektet kunne slik bli beholdt i en industri styrt av utenlandske selskaper, som var jaget av inntjening og egen bedriftskultur. DnV var derimot ikke enerådende som klaseselskap. De fleste internasjonale klaseselskaper hadde mulighet til å være representert på norsk sokkel, men DnV hadde fordelen ved at det var deres hjemmemarked. I tillegg hadde selskapet en lang historie innen samarbeid med norske myndigheter. Samarbeidsavtaler mellom Sjøfartsdirektoratet og blant annet Lloyd's Register og Bureau Veritas ble inngått i tiden rundt 1965. Likevel hadde Lloyd's Register vært i Norge siden 1909 og slik sett var også Sjøfartsdirektoratets erfaring med selskapet relativt lang.<sup>61</sup>

### **3.2 Delt optimisme omkring mobile plattformer**

I en dialog mellom Sjøfartsdirektoratet og DnV ble det uttalt at Sjøfartsdirektoratet ville se på klaseselskapets rolle innen kontroll av mobile plattformer og samtidig se på hvilket regelverk som fantes. Sjøfartsdirektoratet skulle skille mellom mobile plattformer og produksjonsplattformer, hvor produksjonsplattformer falt utenfor deres ansvarsområde. Mobile plattformer boret etter olje før de flyttet posisjon til en ny brønn, og falt således inn under Sjøfartsdirektoratet. Carl Fleischer gjentok sin anbefaling om at et klart skille av ansvarsområde var å foretrekke, for å forhindre gråsoner og overlappende felt. Likevel var dette Industridepartementets ansvar, da bare de kunne gi et klaseselskap en kontrollordning som for skip. Skulle departementet kunne delegerer en slik myndighet, var det noe Stortinget i så fall måtte avgjøre.

Ansaret lå på bakgrunn av Oljerådets innstilling fra 1967, hvor det ble anbefalt å koordinere all kontrollvirksomhet gjennom ett organ, som da skulle være Industridepartementet. Den maritime kontrollvirksomheten skulle så delegeres til én faginstusjon, som ble foreslått til å være Sjøfartsdirektoratet. Forutsetningen for å kunne ha kontrollvirksomheten var derimot at

---

<sup>61</sup> Nigel Watson, *Lloyd's Register - 250 years of service*, London 2010: 342

Sjøfartsdirektoratet hadde nødvendig personell til dette.<sup>62</sup>

Det er grunn til å tro at Sjøfartsdirektoratet mot slutten av 1969 hadde et faktisk fokus rettet mot å få gitt kontrollmyndighet for mobile plattformer over til DnV. Den generelle stemningen for dette virket dels høy, noe som understøttes av følgende sitat fra Sjøfartsdirektoratet til Industridepartementet:

«Under henvisning til ovenstående finner Sjøfartsdirektoratet for sin del formålstjenlig at en snarest tilrettelegger gjennomføringen av en eventuell overføring av kontrollmyndighet til kontrollinstitusjonene ved at Industridepartementet får den nødvendige hjemmel til dette.»<sup>63</sup>

Med kontrollmyndighet er det da lite trolig at DnV var tenkt å skulle stå som en offentlig myndighet, men at det heller ble ment kontrollordning. Grunnlaget for en slik resonering kommer av Sjøfartsdirektoratets Walter Bildøe som omtalte det som følgende: «Den kanskje beste utveien er at man delegerer kontrollmyndighet til Det norske Veritas på samme måte som vi gjør når det kommer til lasteskip.» Noe som var med på å bekrefte at det pekte til den ordningen DnV og Sjøfartsdirektoratet hadde hatt på skip i lang tid.<sup>64</sup>

Så kan man heller spørre seg om et slikt utsagn kan ha kommet som en følge av den tidlige forvirringen om hva mobile plattformer skulle klassifiseres som. Andre faktorer kan også ha vært at man ikke så for seg hvilket marked det senere skulle bli for denne typen fartøyer, og hvilken faktor de ville utgjøre i en bransje som ingen visste omfanget av. En ledetråd til å se hvor ukjent markedet var, kom av at det i september 1969 ikke var noen mobile plattformer med klasse på norsk sokkel. Bare én plattform med klasse i Lloyd's Register hadde tidligere operert i Norge.<sup>65</sup> At det ikke var noen mobile plattformer som hadde klasse var ikke ensbetydende med at det ikke fantes noen klasse overhodet. American Bureau of Shipping og Lloyd's Register hadde en egen klasse for mobile plattformer, men virket ikke være sterkt involvert på norsk sokkel i perioden.

Noe som støtter opp om teorien hvorvidt Sjøfartsdirektoratet var avhengige av DnV, kunne sees ved et kontaktmøte mellom partene. Da periodiske besiktelser ble tatt opp kom det fram at besiktelsene til DnV og direktoratets egen kontrollgruppe, Skipskontrollen, var ment å inntreffe på samme tid. I noen tilfeller hadde besiktelsene kommet i utakt, noe direktoratet så på som veldig uheldig.<sup>66</sup> Utakten kom som følge av at DnV ga utsettelse på besiktelsesrutinene. Skipskontrollen hevdet at de ble utsatt for press for å ikke kreve å få tilgang til alle luker og

---

<sup>62</sup> Konsept til statsrådbrev fra Handelsdepartementet, *kontroll av boreplattformer* 1.2.1967 (SiS, OK, boks Da-L0001, Miljøvern, forurensning 1965–1972)

<sup>63</sup> Brev fra Sjøfartsdirektoratet til Industridepartementet, *Kontinentalsokkelen – Klasseinstitusjonenes kontroll- og besiktelsesfunksjoner* 22.12.1969 (SiS, OK, boks Da-L0013)

<sup>64</sup> Notat fra Walter Bildøe, Sjøfartsdirektoratets godkjennelse av oljeboringsplattformer, datert 18.6.1968 (RA, SD, boks Duc-L1087)

<sup>65</sup> Brief fra kontaktmøte mellom DnV og Sjøfartsdirektoratet, 25.9.1969 ( RA, SD, boks Duc-L1046)

<sup>66</sup> Referat fra kontaktmøte nr. 4 mellom Sjøfartsdirektoratet og DnV, 25.9.1969 (RA, SD, boks Duc-L1046)

områder på skipet, samt motvilje mot rengjøring av spesifikke områder. Det ble ikke spesifisert hvem som utsatte kontrollen for press, men mye tydet på det må ha vært kapteinen og rederiet som var ansvarlige. Argumentet som ble brukt mot skipskontrollen, var at det fra skipets side var ønske om å vente med kontrollen til klassen forfalt.<sup>67</sup> Dette for å slippe dels tidkrevende forberedelser som da ville bli dobbeltarbeid skulle kontrollene komme til forskjellige tider. DnV argumenterte for å ha muligheten til å gi utsettelse, da det var viktig med tanke på konkurranse med andre classeselskaper. Slik kan det sees som at classeselskapet kunne ha stor påvirkning på de som var avhengige av deres tjenester, og samtidig kanskje satte det offentlige litt i skyggen.

Et annet moment som omhandlet klasse for tankskip var gjenstand for en ordrbruk fra daværende sjøfartsdirektør Wie – «Wie pekte på at SD må fastsette bestemmelser av hensyn til de anerkjente klassifikasjonsselskaper, men man ville gjerne komme frem til samme regler som det nasjonale classeselskap.»<sup>68</sup> Selv om det var snakk om tankskip, kan utsagnet sies å ha gitt et inntrykk om hvor nært forholdet var mellom direktoratet og DnV. I et møte med de fleste av direktoratene som hadde en rolle innen kontroll på norsk sokkel kort tid etter, kom Wie med enda et utsagn angående DnV. Wie påpekte at det i 1969 var fem godkjente classeselskaper på norsk sokkel. Hvorvidt alle skulle bli vurdert til en rolle innen kontrollordning var noe direktoratene måtte vurdere nærmere.<sup>69</sup> Ved å merke seg de tidligere uttalelsene fra Wie og Sjøfartsdirektoratet, tydet det på at DnV hadde en foretrukket stilling hos direktoratet fremfor rivaliserende classeselskap.

### **3.3 Sjøfartsdirektoratets indre uenighet**

I et dokument fra Sjøfartsdirektoratet til Industridepartementet, datert 9. januar 1970, virker de tidligere anbefalingene fra det interne råd å ha blitt utelatt fra en eventuell beslutningsprosess.<sup>70</sup> Det er ingen tvil om at funnet av Ekofisk kom, som for alle andre, overraskende på Sjøfartsdirektoratet. Funnet kan på kort tid ha endret tidligere standpunkt som direktoratet hadde holdt seg til, hvor oljefunn kanskje ikke var ansett som reelt. Oppfatningen som lå til grunn for en beslutning hos Sjøfartsdirektoratet var at klassifikasjonsreglene for mobile plattformer var for generelle, og at det var en risiko for at klasseinstitusjonene ville operere med forskjellige sikkerhetsmessige standarder. Det ble da konkludert med at man vanskelig kunne ta stilling til en overføring av kontrollfunksjoner. De videre begrunnelsene Sjøfartsdirektoratet kom med, var at mangelen på klasse gjorde at Sjøfartsdirektoratet anbefalte å pålegge seg selv all kontroll fremover. Ved å holde seg til et slikt system kunne man da henge med i utviklingen innen

---

<sup>67</sup> Referat fra kontaktmøte nr. 4 mellom Sjøfartsdirektoratet og DnV, 25.9.1969 (RA, SD, boks Duc-L1046)

<sup>68</sup> Ibid.

<sup>69</sup> Referat fra møte i Sjøfartsdirektoratet 3.10.1969: 7 (SiS, OK, boks Da-L0013)

<sup>70</sup> Brev fra Sjøfartsdirektoratet til Industridepartementet 09.1.1970 (SiS, OK, boks Da-L0013)

oljeplattformer, samtidig som man ervervet seg viktig «know-how».

Avslutningsvis viste de til DnVs eget utsagn fra bladet «Veritas» hvor følgende sitat ble belyst: «Based on thorough studies of the problem the society has reached the conclusion that establishing traditional rules for the rigs is not possible at present.»<sup>71</sup> For Abrahamsen var da et slikt utsagn fra DnVs eget blad noe som motsa det han hadde bekreftet i 1968. I løpet av 1970 ga DnV likevel ut det som ble kjent som *Principles for Classification of Offshore Drilling Platforms*.<sup>72</sup> Utgivelsen var også delvis i tråd med utsagnet i bladet, da det var mer som anbefalte retningslinjer enn regler. Likevel var det et forarbeid til et senere regelverk for mobile plattformer. Det er viktig å merke seg at mobile plattformer fortsatt var i sin barndom, og en egen klasse for slike plattformer ville være vanskelig å få til grunnet alle de forskjellige konstruksjoner som var i bruk. Med utgivelsen av *Principles for Classification* ville man fortsatt ha tatt de første skritt mot en egen klasse.

Det at de respektive classeselskapenes forskjeller i standarder ble tatt opp, virker å ha vært forståelig nok – Abrahamsen selv hadde jo tross alt tidligere innrømmet at DnV ikke hadde en egen klasse for mobile plattformer, og de store forskjellene fartøyene i mellom vanskeliggjorde et slikt arbeid. De classeselskapene som var aktuelle for arbeid på norsk sokkel hadde heller ikke noe nært samarbeid, sett bort fra classeselskapenes egen interesseorganisasjon, noe som talte i mot en samkjøring av en felles klassebetegnelse for disse nye fartøyene. Classeselskapene var tross alt konkurrenter, og en samkjøring ville ikke nødvendigvis gi en fordel til noen av dem. Med dette menes da at DnV ikke kunne si at de hadde en klasse som stod over konkurrentenes, skulle klassene bli felles. Så kan man se på hva classeselskapene egentlig jobbet mot: Et sikrere anslag på risiko. Det er naturlig å se for seg at de forskjellige classeselskap ville operere med forskjellige standarder, men alle strakk seg mot målet om å ha regler som skulle forhindre en kundes tap. Av den grunn vil ikke spørsmålet om forskjellige standarder kunne sies å ha vært relevant, da alle standarder var godt aksepterte internasjonalt og samtidig strevde mot samme mål.

Diskusjonen om kontrollordning foregikk også utenfor de mer offisielle forum. I nevnte periode utvekslet en konsulent i Sjøfartsdirektoratet notater med en ansatt i Industridepartementet/Oljekontoret, hvor Sjøfartsdirektoratet oppfatning rundt kontrollmyndigheten blir framlagt. Det som kom fram var at Sjøfartsdirektoratet fortsatt ville at Industridepartementet skulle sikre seg en hjemmel for å kunne delegere bort kontrollmyndigheten (kontrollordningen) så snart reglene og apparatet rundt var klare.<sup>73</sup> Et slikt

<sup>71</sup> Brev fra Sjøfartsdirektoratet til Industridepartementet 9.1.1970 (SiS, OK, boks Da-L0013), se også Per Dahl, «Controlling Drilling Rigs in the North Sea», «Veritas» nr. 61, januar 1971:12

<sup>72</sup> Det norske Veritas, *Principles for Classification of Offshore Drilling Platforms*, Oslo 1970.

<sup>73</sup> Håndskrevet brev av samtale mellom Sjøfartsdirektoratet og Oljekontoret 3.1.1970 (SiS, OK, boks Da-L0013)



utsagn kan tolkes som at deler av Sjøfartsdirektoratets offisielle uttalelse rundt dette teamet var ganske forskjellig fra Sjøfartsdirektoratet interne holdning til DnV og andre klasseinstitusjoner.

En slik konkludering fra Sjøfartsdirektoratet, som gikk helt motsatt av direktoratets eget interne utvalg, kan sies å ha vært spesiell. Der hvor utvalget de siste årene hadde forhørt seg med DnV om selskapets evne og motivasjon til å gjennomføre nevnte oppgaver, og nær sagt vært en pådriver for at DnV skulle få kontrollmyndighet, har mangelen på klasse av mobile plattformer ikke vært et synlig hinder. Tvert i mot kommer det fram at Sjøfartsdirektoratet var kjent med problemet og at DnV ble påskyndet å skulle rette opp i dette. I et notat fra det interne utvalget litt over en måned senere, konkluderes det nesten overraskende i mot Sjøfartsdirektoratet egen beslutning fra tidligere. Utvalget sa følgende i sin konklusjon: «Det er ingen grunn til å vise klasseinstitusjoner mindre tillit når det gjelder boreplattformer enn tilfellet er med skip, snarere tvert i mot.»<sup>74</sup>

Med en slik innstilling fulgte det interne rådet tankegangen fra året før, men i økende grad var de alene om dette. Ledelsen i Sjøfartsdirektoratet hadde tydelig begynt å se vekk fra innspillene til det interne utvalget. I konklusjon ble det videre presisert med at det heller ikke var grunn til å legge for stor vekt på forskjellig grad av «know-how» innen styrke og stabilitet. Utvalgets konklusjon gikk således ikke sammen med Sjøfartsdirektoratet egen beslutning. Litt ironisk var det da at det bare et halvår tidligere var nettopp «know-how» som ble vektlagt som positivt, i forbindelse med DnVs begynnende inntreden i spørsmålet om kontrollapparatet.<sup>75</sup> Samtidig ble det også påpekt, som allerede nevnt, hva Sjøfartsdirektoratet kalte for «forskjellige sikkerhetsmessige standarder» klasseselskapene i mellom. Utvalget hevdet der at en slik forskjell allerede eksisterte innen skip, og at det ikke ville være et særegent punkt for mobile plattformer. Dermed kunne man ikke basere en avgjørelse på slikt grunnlag.

Denne uenigheten mellom Sjøfartsdirektoratet og deres eget interne råd er ikke noe som kommer klart fram i aktuell litteratur. Dag Bakka jr. (*Hundre år for sikkerhet til sjøs – Sjøfartsdirektoratet 1903–2003*) nevner ikke dette i det hele tatt, men til gjengjeld er heller ikke dette temaet særlig nøye undersøkt, i tillegg til at Sjøfartsdirektoratet egen jubileumsbok vil være nokså partisk i direktoratets favør.

### 3.4 NAV-klassen

Det er nødvendig å gå innom DnVs NAV-klasse for å vise hvordan selskapet forsøkte seg med en egen klasse som skulle være litt bedre enn en normal klasse for skip. Den vanlige skipsklassen

---

<sup>74</sup> Notat fra Sjøfartsdirektoratets rådgivende utvalg, *Synspunkter i forbindelse med notatet fra det interne utvalg i Sjøfartsdirektoratet for oljeboring*, 22.2.1971 (RA, SD, boks Duc-L1087)

<sup>75</sup> Kontaktmøte nr. 4 mellom Det norske Veritas og Sjøfartsdirektoratet, 25.9.1969 (RA, SD, boks Duc-L1087)

hadde betegnelsen 1A1, og ved innføringen av NAV ville den få standarden 1A1-NAV. Bakgrunnen for dette var at NAV-klassen skulle være en klasse med noen ekstra sikkerhetskriterier som ville være overflødige etter statens krav. Utviklingen av automatiserte systemer skulle være med på å gjøre ferdsel på havet til en mye tryggere affære. Realiteten ved utviklingen var muligheten for å rasjonalisere bruken av mannskap på skip, ved å bruke ny teknologi som datamaskiner.<sup>76</sup> Som Andersen & Collett nevner, var klassen et tillegg til den klasse som allerede eksisterte. I motsetning til den etablerte klassen som DnV kunne utøve kontrollmyndighet med, var NAV-klassen en tilleggsklasse som falt utenfor ansvarsområdet til klaseselskapet.<sup>77</sup> Likevel kunne DnV spille på sin hevd med å eliminere risiko innenfor gitte felt, og dermed søke om innpass hos de som hadde kontrollmyndighet innen felt som DnV normalt ikke var ansvarlig for. En vridning over fra skrog og styrke til struktur og operasjonell drift.

NAV-standarder virket for Abrahamsen til å ha vært nokså sentral i deres forretningsmodell – bare ved å holde høy teknologisk standard kunne skandinavisk skipsfart være konkurransedyktig.<sup>78</sup> Skandinavisk skipsfart, som også innebar mobile plattformer, var et viktig marked for DnV. Om skipene ikke lengre var konkurransedyktige ville DnVs egen markedsandel falle. En logisk, om enn fatalistisk, tankegang. DnVs kamp for NAV-standarder kan slik bedre forstås – ved å lage en standard som kunne bli ettertraktet ville de holde liv i sitt eget marked. Til sist kan det tenkes at deler av NAV-klassen kunne overføres til deler av et regelverk for mobile plattformer, for å slik kunne skape en bedre standard innen en klasse for plattformene.

### **3.5 DnV ser muligheten for et nordisk marked**

Å gi DnV kontrollordning over mobile plattformer virker ikke å ha vært særlig aktuelt til å begynne med, sett fra Industridepartementets perspektiv. Noe av grunnen til at DnV tidlig på 1970-tallet ikke fikk et klart juridisk svar, har sammenheng med den konflikten departementene i mellom. Handelsdepartementet med Sjøfartsdirektoratet lå i en intern konflikt med Industridepartementet, da begge departementene hadde ansvar for mye av utviklingen på norsk sokkel, en utvikling som ofte overlappet fagfelt og jurisdiksjon. Den samme overlappingen hadde blitt nevnt flere år tidligere, og samtidig var det uttrykt et ønske om å få noen klarere skiller.

I løpet av 1971 var det ikke fastsatt hvordan en kontrollordning skulle fungere innen offshoreindustrien. Meningene var mange, og DnV selv var ikke i tvil om spørsmålet: «Behovet

---

<sup>76</sup> Andersen & Collett 1989: 269

<sup>77</sup> Ibid: 269

<sup>78</sup> Referat fra Det norske Veritas' 121. representantskapsmøte 24.10.1974: 35 (VA)

for et uavhengig kontrollorgan er i høy grad til stede». <sup>79</sup> Samtidig som en avklaring rundt klasse for mobile plattformer lot vente på seg, begynte DnV å se på den større sammenhengen.

DnVs arbeid for en kontrollordning på mobile plattformer kan ikke bare hevdes å ha kommet på grunnlag av likheten mellom disse og skip. I et samarbeidsprosjekt med Norges Teknisk-Naturvitenskapelige Forskningsråds Kontinentalsokkelprosjekt, uttalte de seg om dette temaet. Selskapet så etter alt og dømme en mulighet for å få et eget nordisk marked for mobile plattformer under sin kontroll. Fram til da var norske sjøassurandører i hovedsak knyttet til London med tanke på forsikring av mobile plattformer, men assurandørene så for seg et eget selvstendig norsk marked. Sannsynligheten for å trekke inn DnV som en aktør i nevnte marked var da også en aktuell mulighet.<sup>80</sup> Framtidsutsiktene var lyse på starten av 1970-tallet, og DnV innrømte at de var forberedt på å møte de optimistiske spådommene; en optimisme som ble delt av industribransjer på begge sider av Nordsjøen.<sup>81</sup>

En slik spådom og medfølgende tankegang gjør at man tydelig kan se DnV som et privat selskap, og den tilknyttingen det hadde opp mot assuranseselskapene. Et eget nordisk marked kunne bety store muligheter og en ytterligere ekspansjon. Ved opprettelsen av en egen klasse for mobile plattformer kunne man da stå klar til den forventede oppgangen i offshore-markedet. Samtidig som en forflytning av tyngdepunktet bort fra London, over til Norge, kunne skape en solid base som en internasjonal aktør også innen oljebransjen. En forflytning av tyngdepunktet vil derimot bare skje om britiske assurandører anså et nordisk marked som trygt. Mye av den forventede økningen av mobile plattformer var det norske redere som var forventet å stå for, noe som ville gjøre det vanskelig for et norsk classeselskap å skulle se på at norske reders nyvinninger forsvant til utlandet. Bakgrunnen for dette var at Norden fra tidligere av var et sterkt marked for DnV innen skip, og mobile plattformer klassifisert som skip kunne dermed endre denne balansen.<sup>82</sup> Norske assurandører for mobile plattformer baserte i hovedsak sine forsikringer på et britisk regelverk, rett og slett fordi det manglet et norsk. Problemet med det britiske regelverket var at det i stor grad var hentet fra erfaringer gjort i Mexico-gulven, og satt sammen med regelverket for skip.<sup>83</sup>

Selv om norske verft var i en særstilling, var britiske verft også forventet å bli en seriøs aktør innen bygging av halvt nedsenkbare plattformer. Sett i lys av dette var ikke utenkelig at DnV så på muligheten av å trekke disse britiske nybyggingene ut av nettet til rivalen Lloyd's Register. En mulighet som absolutt ville være tilstede om DnV kunne klare å få tyngde, en

---

<sup>79</sup> Dahl 1971: 32

<sup>80</sup> Per Laheld, *Undervannsinspeksjon på vår kontinentalsokkel*, Teknisk Ukeblad nr. 6 1973, en del av artikkelsamlingen *Olje: Ny norsk industri*, Oslo 1975: 14

<sup>81</sup> Trevor I. Williams, *A History of the British Gas Industry*, Oxford 1981: 170

<sup>82</sup> Andersen & Collett 1989: 249-250.

<sup>83</sup> Carl-Axel Janicke, *Oljeboring til havs: historien om en ny norsk næring*, Oslo 1984: 78-79

tyngde bare Industridepartementet kunne gi. Selv om DnV jobbet for å få Certifying Authority (CA) på britisk sokkel, ville selskapet fortsatt måtte rivalisere med Lloyd's Register om de mobile plattformene. Tanken her var at en offisiell kontrollordning, hos to land med store utviklingsmuligheter innen olje, ville kunne gi økt status kontra kontrollordning i bare ett land.

Det er grunnlag for å se på den risiko som kunne ramme DnV ved en involvering i mobile plattformer. Et classeselskap prøver som kjent alltid å fastsette risiko for andre, men hva med risiko som kunne ramme dem selv? Grunnen til at dette momentet tas med er for å gi et bedre inntrykk av risikoen DnV selv måtte ta i betraktning, og samtidig gi et bedre perspektiv på det hele ved å se på hvordan de samme momentene oppfattes ulikt.

For private oljeselskaper som kan tenke seg å investere i oljeutbygging på en sokkel, sier Trevor I. Williams at det eksistere tre risikofaktorer: økonomisk, geologisk, samt teknologisk.<sup>84</sup> Av disse vil jeg hevde at to faktorer kan knyttes til et classeselskap, som til et oljeselskap - økonomisk og teknologisk. Grunnen til denne påstanden er at et classeselskap, i dette tilfellet DnV, er nødt å se på akkurat de samme kriteriene for å vurdere lønnsomheten i et prosjekt. Som Williams nevner, ville den økonomiske risikoen gjelde ved at en måtte se på særegne avgifter. Disse, i tillegg til egne utgifter i forbindelse med utført arbeid, måtte måles opp mot den forventede inntjeningen fra markedet. For DnV ville et eget norsk marked for mobile plattformer etter all sannsynlighet ha hatt lite økonomisk risiko, da selskapet allerede var godt representert innad i skipsmarkedet. Teknologiske momenter som risiko kan absolutt sies å være gjeldende for et classeselskap, da de ofte er tidlig ute innen teknologisk utvikling.<sup>85</sup> Et dårlig teknologisk arbeid ville være ensbetydende med forlis av mobile plattformer, og en drastisk reduisering av et classeselskaps omdømme. Ved å trekke på de nevnte faktorene kan man se hvordan DnV, hvis aktivitet var å fastsette risiko for forsikringstakere, selv ville ha måttet gå igjennom risikobedømmelser over hva de kunne bli utsatt for.

Her ser man hvordan risiko oppfattes forskjellig. En oljearbeider på et borefartøy vil alltid være redd for den største risikoen som kan ramme ham – et forlis. Arbeideren vil da risikere å miste livet. Eierne av borefartøyet vil også se på et forlis som den største risikoen, men da fordi selskapet ville risikere å miste inntekter og derav gå konkurs. Classeselskapet vil se på en dårlig klasse som den største risikoen, ved at de risikerer enten dårlig tillit hos rederne som eier de mobile plattformene, eller å ikke få innpass i offshore-markedet i hele tatt. Utfallet vil, uansett om man er arbeider eller selskap, bli det samme. Verst tenkelig risiko kan true ens evne til å lykkes, og i verste fall ens egen eksistens. For DnV kan det slik sies at de tidlig måtte gå

---

<sup>84</sup> Williams 1981: 158

<sup>85</sup> DnV hadde blant annet datterselskapene Geco og Computas som brukte nyutviklede datamaskiner og regneprogram. Programvarefeil kunne slik sies å ha vært en aktuell risiko, ved at beregninger fikk feil resultat.

gjennom en slik vurdering, i en periode da man hadde liten praktisk erfaring med borefartøyer i Nordsjøen. Ville man holde seg til et privat marked, eller skulle man ta arbeide for å få myndighetenes rolle og tilhørende ansvar. Hva ville man være best tjent med?

### 3.6 DnV vil videre

Mot slutten av 1971 virket Sjøfartsdirektoratet til å ha snudd helt om i sin tidligere anbefalinger om en overføring av kontrollordning for mobile plattformer. Den positive omgangstonen som Sjøfartsdirektoratet hadde til DnV i de tidligere årene, virket om ikke fraværende, så i hvertfall betydelig nedtonet. Mye tyder på at det fra departementshold kom planer som ledelsen i Sjøfartsdirektoratet skulle forholde seg til. Trolig har Oljekontoret og Industridepartementet vært pådrivere for å holde temaet om kontrollmyndighet uavklart, da staten var i gang med å opprette Oljedirektoratet. Da oljeindustrien brått ble et felt med forventet stor betydning for nasjonen, er det sannsynlig at staten ikke ville inngå noen avtaler før de visste den totale betydningen industrien ville få.

Fra DnVs side finnes det et dokument fra DnV til Sjøfartsdirektoratet datert 11. november 1971 hvor DnV sa: «Tiden er nå moden for å etablere et system med fullstendig klasse for offshore platforms i likhet med det som praktiseres for skip».<sup>86</sup> Videre refererte de til et brev tilbake fra 1968 og påfølgende brev hvor Sjøfartsdirektoratet var optimistiske med tanke på en delegering av kontrollmyndighet. DnV skriver så følgende:

«Dette vil medføre at myndighetene ved sin kontroll bygger på plattformens klasseangivelse og bare foretar tilleggskontroll innenfor de områder som dekkes av klassen hvor det foreligger " spesiell grunn dertil", jfr. Sjødyktighetsloven §36.»

Sjøfartsdirektoratets interne utvalg omtaler dokumentet i positive ordlag, og viser selv til egne uttalelser de tidligere har hatt rundt nevnte tema. I tillegg blir det fra deres side sagt at «...det faller seg naturlig å gi tilkjenne at Sjøfartsdirektoratet prinsipielt er innstillet på å legge DnV's klasse til grunn for visse deler av kontrollen som vil måtte avklares nærmere...»<sup>87</sup> En oppfatningen som virker å ha vært delt av Sjøfartsdirektoratets interne utvalg og DnV, ved at kontrollordningen (samme system som for skip) for mobile plattformer skulle kunne gis til DnV. Likevel er det grunn til å sette spørsmålsteget ved utsagnet. Falt det seg like naturlig for Sjøfartsdirektoratet å legge DnVs klasse til grunn for mobile plattformer, som med frakteskip?

Ordlyden i §36 tilsa at mobile plattformer burde ha klasse, og for DnV kunne det se ut som de egentlig var i en vinn-vinn-situasjon. Enten ville mobile plattformer bli lagt inn under

---

<sup>86</sup> Brev fra DnV til Sjøfartsdirektoratet 11.11.1971 (RA, SD, boks Duc-L1087)

<sup>87</sup> Kontaktmøte mellom DnV og Sjøfartsdirektoratet 17.11.1971 (RA, SD, boks Duc-L1087)

skipsbetegnelsen, noe som ville kunne gi DnV en kontrollordning over disse, eller så ville Sjøfartsdirektoratet bygge på en egen klasse ved en innføring av et regelverk for mobile plattformer. Uansett utfall ville da classeselskapet komme godt ut av det hele, spesielt om selskapets egen klasse skulle bli lagt til grunn i innføringen av et nytt regelverk. De ville da kunne ha en fordel over konkurrerende classeselskaper, ved at DnV selv kunne legge til grunn kravene i regelverket. Sjøfartsdirektoratet selv stod likevel fast på at de ikke kjente godt nok til de ulike classeselskaperens standarder for mobile plattformer, til at de kunne bli sammenlignet. Av den grunn følte direktoratet at det var lurt å vente med å overføre noen som helst myndighet.<sup>88</sup> En siste mulighet kan også ha vært at DnV håpet at Sjøfartsdirektoratet til sist ikke hadde kapasitet til å selv kontrollere mobile plattformer. Basert på regelverket måtte Sjøfartsdirektoratets besiktelsesmenn (Skipskontrollen) foreta alle besiktelser på uklassifiserte skip, også de tekniske.<sup>89</sup> Det kan tenkes at en slik kontroll var vanskelig å gjøre for et direktorat med lite ressurser.

Sjøfartsdirektoratet og deres eget utvalg virker til dels å hatt motstridende interesser helt siden spørsmålet ble bragt fram. Ordlyden i utsagnet virker også å ha blitt moderert fra den mer åpne språkbruken man så tidligere. For DnV var det tydelig at de ikke ville la saken ligge – de var fortsatt på samme linje som tidligere, og prøvde med dette å få et konkret gjennomslag for sine ønsker. Den britiske «The 1971 Act» (britisk krav om at alle offshoreinstallasjoner, mobile og faste, skulle være godkjent av classeselskaper med CA) kan således ha vært med på være en pådriver for engasjementet på norsk sokkel. Endringene som skjedde på britisk sokkel kan slik ha gitt DnV en forventning om samme type utvikling i forhold til norske myndigheter. Medvirkende vil da Sjøfartsdirektoratet egne uttalelser ha vært, men hvor Industridepartementet var jokeren som ville få kabalen til å gå opp. Et departement som på denne tiden holdt flere dører åpne i forbindelse med utbyggingen av norsk sokkel, og dermed også kontrollordning for mobile plattformer.

### 3.7 Avslutning

Kort oppsummert kan det sies at fremveksten av en egen offshoreindustri skapte et nasjonalt, og internasjonalt, marked. Et marked som var nytt og uprøvd, men som i de respektive land var underlagt forskjellige lover og regler. DnV så her muligheten for å ekspandere en kontrollordning som for skip, til å gjelde innen mobile plattformer. En til da ubenyttet mulighet. DnV arbeidet således for den britiske og norske myndigheter. Hos den norske fungerte de som

---

<sup>88</sup> Brev fra Sjøfartsdirektoratet til industridepartementet 9.1.1970 (RA, SD, boks Duc-L1088, Skipskontrollen og Oljeboringsplattformer 1971–1972)

<sup>89</sup> St. mld. 30, 1972-1973, *Om melding fra Sjøfartsdirektoratet om dets virksomhet i 1970 og 1971*: 6

myndighetenes forlengede arm innen kontrollordningen som gjaldt skip, ved at de var underlagt Sjøfartsdirektoratet. Gjennom sitt arbeid for den britiske var de en uavhengig aktør som fungerte som en godkjennende myndighet.

I Norge var de underlagt Sjøfartsdirektoratet ved at de kontrollerte skip på vegne av direktoratet, ved å bruke sitt eget regelverk som var tilsvarende det offentlige. Internt i Sjøfartsdirektoratet virket det for det meste til å være en optimistisk holdning til å la samme kontrollordning brukes på mobile plattformer. Uklarheter omkring mangel på klasse ble diskutert med de aller fleste aktører som hadde en rolle innen mobile plattformer. Til tross for at ingen aktører, ikke heller DnV, kunne sies å ha hatt noen stor erfaring med mobile plattformer, var DnV klare på at de i løpet av kort tid kunne ha klart et regelverk for disse.

Angående en overføring av kontrollordning, virket Sjøfartsdirektoratets interne utvalg tidlig å være de mest positive til en slik overføring av denne. Direktoratets ledelse virket også til dels positiv til tanken, men så ut til å sakte endre standpunkt etter daværende sjøfartsdirektør Wies avgang.

## **Kapittel 4: Utbygging av norsk og britisk sokkel - 1972–1974**

Forfatter Egil Helle (*Norges olje: de første 20 årene*) argumenterer for at den norske stat var nødt til å opprette Oljedirektoratet, fordi de statlige anliggender rundt oljeutvinning ville gjøres lettere med et eget direktorat som ansvarlig.<sup>90</sup> Med Oljedirektoratet bygde man opp også rundt staten som en kontrollmyndighet, ved å få et eget direktorat som skulle ta seg av kontrollen av oljeindustri i Norge. Det som ikke gikk inn under Oljedirektoratets ansvar var mobile plattformer, som fortsatt skulle være underlagt Sjøfartsdirektoratet. Her dukket også forskjellene opp – Oljedirektoratet fulgte et opplegg som baserte seg på prosedyrene og dokumentasjonen til operatøren, mens Sjøfartsdirektoratet fulgte reglene og prinsippene fra International Maritime Organization.<sup>91</sup> Kapittelet tar for seg perioden 1972–1974, med satsningsområdene som DnV begynte å arbeide for, og valgene de begynte å stå ovenfor. Det vil også bli sett på hvordan USA og Storbritannia tolket sikkerhet innen offshore, og mulige forklaringer på de ulike synspunktene. Kapittelet vil også gå inn på utbyggingen av britisk sokkel, da perioden var preget av mye aktivitet fra den siden.

Hensikten med å se nærmere på utviklingen innen offshore i Storbritannia, har vært for å se om det har vært en sammenheng med visse valg DnV gikk inn for i Norge på samme tid, eller om britisk sokkel ble holdt utenfor en slik beslutningsprosess. En grunn til fokuset på britisk sokkel er at utviklingen der også var med på å forme DnVs videre holdning og fokus på offshore i årene som ville komme.

### **4.1 Opprettelsen av Oljedirektoratet**

I 1972 opprettet den norske stat oljeselskapet Statoil og Statens Oljedirektorat (heretter Oljedirektoratet). Opprettelsen av Oljedirektoratet skjedde på bakgrunn av norske myndigheters ønske om å få samlet alt innen olje- og gassindustri innenfor ett direktorat, som var ment til å bare arbeide med denne type industri. Oljedirektoratet var offisielt underlagt Industridepartementet, men Industridepartementet selv gikk inn for at det nyopprettede direktoratet skulle få et eget styre med direkte ansvar for ledelsen.<sup>92</sup> Oljedirektoratet ville da kunne operere relativt uavhengig av sitt moderdepartement. En slik uavhengighet ville da garantert ha ført til at DnVs forsøk på å få kontrollmyndighet med ett ble mye vanskeligere. Direktoratets direktør ble Fredrik Hagemann, daværende seksjonssjef i Industridepartementets oljekontor. Oljekontoret var forgjengeren til det nyopprettede Oljedirektoratet. Direktoratet ble

---

<sup>90</sup> Egil Helle, *Norges olje: de første 20 årene*, Oslo 1984: 78-79

<sup>91</sup> Bakka jr. 2003 : 132

<sup>92</sup> Johnsen 2008: 59



videre delt opp i fire avdelinger, som innbefattet en planleggings-, teknisk kontroll-, samt en forvaltningsavdeling. Til sist var et administrasjonskontor.<sup>93</sup> Den eneste avdelingen som kunne sies å ha berørt temaet sikkerhet, var teknisk kontrollavdeling. Oppgavene der lå i å kontrollere den tekniske og geologiske virksomheten på sokkelen. Med tekniske virksomhet er det derimot lite som sier direkte at sikkerhet gikk inn under ansvarsområdet. Ser en på de fire avdelingene under ett, i tillegg til utdraget fra formålsparagrafen nevnt i kapittel 2, var det lite som tilsa at Oljedirektoratet skulle styre en kontrollordning på mobile plattformer.

I Industridepartementet ble det påpekt at kontrollmyndighet innenfor flere felt var fordelt på opptil sju andre direktorater. Ordningen med delt kontrollmyndighet skal ha fungert tilfredsstillende, men departementet vurderte det slik at ordningen kunne bli tatt opp til ny gjennomgang.<sup>94</sup> En slik gjennomgang var forventet når Oljedirektoratet «hadde innarbeidet seg: ansvaret for produksjon av petroleumsforekomster på den norske kontinentalsokkel skjer i samsvar med fastsatte retningslinjer og på den for Norge mest rasjonelle og hensiktsmessige måte.» Av dette kan en så spørre seg om hvordan teknisk virksomhet av dette skulle tolkes, om hvor grensen gikk for hva som var teknisk og ikke teknisk. Oljedirektoratet hadde kontrollmyndighet på offshoreinstallasjoner, noe som ikke bestrides. Spørsmålet var mer om hvordan et uklart regelverk skulle tydes.

DnVs uttalelse fra forrige kapittel om nødvendigheten av et uavhengig kontrollorgan virket ikke nødvendigvis å være hva den norske stat så for seg. Det ble likevel nevnt av Industridepartementet at Oljedirektoratet i fremtiden ville utøve en betydelig kontroll og utredningsvirksomhet, men at mange av disse funksjonene fortsatt ville bli delegert til ulike institusjoner. Interessant nok virket et slikt utsagn om kontrollvirksomhet betydelig nedtonet, eller uklart, i forklaringen til direktoratets oppgaver.

Industridepartementet støttet seg riktig nok litt overraskende til et forslag om å *ikke* bygge opp noe selskap i statlig regi innen seismikk. Holdepunktet for en slik begrunnelse var at de få aktørene som drev innen seismikk og lignende, var av internasjonale aktører med mye større ekspertise enn et statlig foretak ville kunne ha.<sup>95</sup> Tanken var at staten bare skulle ha ansvaret for å kvalitetssikre resultatene, og ikke involvere seg i det feltmessige arbeidet.

## 4.2 Antagelser om utbyggingstempo og sikkerhet offshore

For å vise den generelle interessen rundt oljeutbygging i Nordsjøen, vil jeg se på hvordan andre land kommenterte utviklingen. Da tenker jeg spesielt på de med lengst erfaring fra

---

<sup>93</sup> Johnsen 2008: 58

<sup>94</sup> St. prp. 113, 1971-1972 (Bind 2b), *Opprettelsen av et statlig oljedirektorat og et statlig oljeselskap m.m.*: 14

<sup>95</sup> Ibid: 16

offshoreindustri – USA.

Hos amerikanske myndigheter ble det i forbindelse med *National Ocean Policy Study* i 1974, bedt om en studie av oljeaktiviteten i Nordsjøen. Det amerikanske Senatets *Committee on Commerce* var da mottaker for denne. Studien ble kalt *North Sea Oil and Gas: Impact of Development on the Coastal Zone*. Der ble det lagt et anslag på forventet aktivitet i britisk sektor av Nordsjøen, med beregninger på antall produksjonsplattformer og lignende som det ville bli behov for.<sup>96</sup> En slik studie viser at det var en interesse selv hos en oljegigant som USA for å se på muligheter for å dele erfaringer med både briter og nordmenn. Hovedbegrunnelsen for studien var å se hvilke muligheter amerikanske selskaper hadde for å bidra i utbyggingen. Noe som også skiller seg ut av studien, er noen konklusjoner som ble trukket frem i forbindelse med sikkerhet – Det ble hevdet at amerikansk sikkerhetskultur tidlig hadde ledet an innen offshoreindustrien, og at sikkerhet på generell basis var nedprioritert både hos norske og britiske myndigheter. I studien ble det blant annet sagt:

«...It seems that none of the North Sea governments has issued comparable specifications. This may be due in part to the fact that public pressures for safety regulations have not yet been as significant in the North Sea countries as in the United States.»<sup>97</sup>

På en måte hadde studien rett i et slikt utsagn. Men flere store amerikanske selskaper var store aktører på norsk sokkel, men kan på ingen måte sies å ha satt sikkerheten foran arbeidet de skulle gjøre.<sup>98</sup>

På amerikansk sokkel var offshoreindustrien lenge uten nevneverdig påvirkning fra amerikanske myndigheter. Et brukt uttrykk for perioden var «minimum regulation, maximum cooperation»<sup>99</sup> Industrien hadde stor frihet til å drive slik de så det best, og selv om myndighetene hadde visse offisielle krav til sikkerhet, var det ingen garanti for at kravene ble overholdt. I tillegg virket kravene ofte være av mer miljømessig art, som for eksempel ventiler på bunnen for å forhindre blowout.<sup>100</sup> Likevel er det grunn til å tro at slike krav ikke kom så mye av hensyn til miljøet, som for å hindre tap av produksjonsutstyr og tapt inntekt. En interessant detalj var at de ulike selskaper virket til å ha sine egen måter for å tilfredsstille de offentlige

---

<sup>96</sup> Committee of Commerce, U.S. Senate, «North Sea Oil and Gas: Impact of Development on the Coastal Zone», Washington 1974: 9 (hentet fra <http://babel.hathitrust.org/cgi/pt?view=image;size=100;id=mdp.39015078168963;page=root;seq=3> – sist aksessert 20.5.13) - Studien antok at det ville bli nødvendig med rundt 40 mobile plattformer i 1974, og med et mye høyere estimat over antall produksjonsplattformer.

<sup>97</sup> Ibid: 22

<sup>98</sup> Bakka Jr. 2004: 132, egen tekstboks.

<sup>99</sup> National Commission on the BP Deepwater Horizon Oil Spill and Offshore Drilling, *The History of Offshore Oil and Gas in the United States* (Long Version), Staff working paper no.22: 12 (hentet fra [http://www.eoearth.org/files/154601\\_154700/154673/historyofdrillingstaffpaper22.pdf](http://www.eoearth.org/files/154601_154700/154673/historyofdrillingstaffpaper22.pdf) – sist aksessert 2.5.2013)

<sup>99</sup> Bryan Cooper, T.F. Gaskell, *The adventure of North Sea oil*, London 1976: 12

<sup>100</sup> Blowout er en ukontrollert utblåsning av olje eller gass, som ofte kan ha store konsekvenser for sikkerheten til arbeiderne på en plattform, i tillegg til selve plattformen. En annen konsekvens er skader på miljøet.

kravene. Det var ikke noen offentlig kontroll av utstyret – så lenge det kunne dokumenteres at utstyret var tilstede, var det godt nok. I realiteten var det da umulig å si om utstyret ville klare de tekniske kravene som ble stilt av myndighetene. Et påfølgende problem var så hvordan myndighetene selv kom frem til de tekniske kravene – grunnet de store variasjonene i trykk på ulike borehull, ville det være veldig vanskelig å kunne sette faste krav til hva utstyr måtte tåle. Et annet moment var at det var vanskelig å skape lignende påkjenninger i en test av utstyret.

Her lå også et av hovedproblemene: Den nære samarbeidskulturen mellom offentlig og privat side, gjorde at det ble tatt snarveier. Amerikanske myndigheter stolte på at private selskaper ville innrette seg etter regelverket, og at det offentlige skulle slippe mye av kontrollen med sikkerheten. Resultatet ble da noe som lignet et «fiktivt» sikkerhetsnett hvor myndighetene bare tilsynelatende hadde kontroll, og private selskaper som hvilte på sikkerhetsanordninger som det var vanskelig å vite om de ville fungere.

Offentlig kontroll på amerikansk side led lenge av det som både britiske og norske kontrollmyndigheter ville komme ut for. Underbemanning og få ressurser gjorde kontroll av offshoresektoren vanskelig og tidkrevende. Det hele endret seg etter en rekke større ulykker og utblåsninger på kort tid. Offentlig kontroll ble kraftig styrket, og offshoreindustriens regelverk fikk store endringer. Blant annet ble det et krav om at alt sikkerhetsutstyr skulle testes før bruk, for å være forsikret at det ville tilfredsstillende kravene.<sup>101</sup> Et moment som det igjen viser til problemet med testingen av sikkerhetsutstyret – selv om utstyret klarte de offentlige kravene, var det likevel langt i fra sikkert at det ville klare påkjenningene det i praksis kunne bli utsatt for. Ved å følge utviklingen på amerikansk sokkel er det mulig å danne seg et bilde av en tidlig offshoreindustri, som regelrett kunne beskrives som bukken og havresekken. Slik utsagnet i studien lyder, er det litt overraskende at den manglende kontrollen få år tidligere ikke ble omtalt. Det kan da tenkes at det amerikanske myndigheter kalte manglende kontroll og press fra opinionen, kom av at Nordsjøen ikke hadde vært åsted for større ulykker.<sup>102</sup> Utsagnet kan slik vendes om, ved å hevde at kontroll og offentlig press for økt sikkerhet og kontroll av offshoreindustrien på amerikanske sokkel ikke kan sies å ha vært tilfelle før det hendte større ulykker.

#### **4.2.1 Menneskelig faktor og kultur**

I en nyere artikkel av blant andre Preben Lindøe blir sikkerhet og arbeidsmiljø innen offshore i Norge, Storbritannia og USA sammenlignet. Her argumenteres det for det faktum at USA hadde

---

<sup>101</sup> National Commission on the BP Deepwater Horizon Oil Spill and Offshore Drilling: 15

<sup>102</sup> Noen ulykker hadde vært tilfelle før rapporten ble laget. Blant annet tapet av den mobile plattformen *Ocean Prince* og Jack-Up plattformen *Sea Gem*, hvor sistnevnte sank med tap av 13 menneskeliv. Amerikansk offshoreindustri hadde eksistert i lengre tid enn den europeiske, og hadde av den grunn opplevd flere ulykker.

et tidvis byråkratisk system med en stor mengde forskjellige lover, som gikk inn på føderale, statlige, lokale krav, samt hensyn til urbefolkning. Det store nettverket av ulike lover var tidvis vanskelig å sette seg inn i for de ulike aktørene, og som vanskeliggjorde kontroll i regi av myndighetene, samt at det var nær sagt ikke-eksisterende fagforeningskultur i oljebransjen.<sup>103</sup> Mer lokale tilpasninger gjort av operatørene på de ulike plattformene var også tilfelle, noe som var med på å skape et veldig komplekst kontrollbilde innen amerikansk offshoreindustri. Å si at mangelen på sikkerhet kom som følge av et byråkratisk system, er tvilsomt. Mangelen på innblanding fra myndighetene virker mer sannsynlig, i tillegg til manglende utbygde kontrollorganer.

En teori om mangelen på tidlig sikkerhetskultur kan kanskje best forklares ved å se på årsaker som kanskje ikke var tekniske begrunnet. Forskjellen på norsk og amerikansk fagforeningskultur var stor. Amerikanske arbeidere var sjelden organiserte, noe som gjenspeilte seg i arbeidsforholdene. Helge Ryggvik går så langt som å hevde at produksjonsfaktoren fra amerikansk side var styrt av et bruk-og-kast prinsipp.<sup>104</sup> Noe som støtter opp om hva Ryggvik hevder, er utsagn fra tidligere arbeidere på amerikansk sokkel. Penger skal ha vært styrende, ikke sikkerhet. Store selskaper virker ikke å ha brydd seg om det gikk liv tapt, så lenge de holdt produksjonen i gang.<sup>105</sup> Begynnelsen av norsk oljeindustri kan således passe inn i beskrivelsen. Amerikanske oljeselskaper hadde teknologien og lederne, Norge stilte med arbeidskraft. For å sette det litt i perspektiv, manglet det ikke på villige arbeidstakere – ved et tidlig tilfelle var det over 1000 norske søkere på 36 utlyste stillinger på den mobile plattformen «*Ocean Traveler*». Ugunstige arbeidsvilkår hadde åpenbart lite å si for mange. Sett i perspektiv kan det tyde på at de samme årsakene i starten også var rådende på britisk side.

En person som indirekte sier i mot Senatets studie om at det var en mangel på sikkerhetskultur i Nordsjøen, er Bryan Cooper. Han hevder at Nordsjøen var åsted for en stor framgang innen sikkerhet, mye grunnet vær og beliggenhet som nødvendiggjorde et slikt arbeid.<sup>106</sup> Bedre er det kanskje å si at industrien «arvet» en ukultur som de så måtte forbedre på eget grunnlag. En ny nasjonal ressurs var ikke ensbetydende med at den norske opinionen ville godta et tilbakesteg innen felt som fagorganisasjoner hadde kjempet lenge for.

Dette avsnittet har vist hvordan amerikanske myndigheter selv så på en utbygging i Nordsjøen, og hva som kunne forventes av utfordringer. Samtidig får man et innblikk i hvordan

---

<sup>103</sup> Preben H. Lindøe, Michael Baram, John Paterson, *Robust Offshore Risk Regulation – an assessment of US, UK and Norwegian approaches*, Helsinki 2012 (hentet fra <http://seros.uis.no/getfile.php/risk.uis.no/Robust%20Regulation/Lindoe,%202012,%20Robust%20Offshore%20Risk%20Regulation%20%E2%80%93%20an%20assessment%20of%20US,%20UK%20and%20Norwegian%20approaches.%20ESREL%20conference.pdf> – sist aksessert 16. 1.2013)

<sup>104</sup> Helge Ryggvik, *Norsk oljehistorie. 3: Blod, svette og olje*, Oslo 1997: 26

<sup>105</sup> National Commission on the BP Deepwater Horizon Oil Spill and Offshore Drilling:12

<sup>106</sup> Bryan Cooper, T.F. Gaskell, *The adventure of North Sea oil*, London 1976: 135

det amerikanske Senatet selv bedømte sikkerhetsaspektet innen offshore-industrien. Ikke før en rekke hendelser inntraff på amerikansk sokkel, kom det endringer i kontrollrutinene.

Optimismen som DnV hadde rundt den forventede økningen i mobile plattformer blir her støttet opp av beregningene det amerikanske Senatet gjorde. Konklusjonen der forteller at det etter alt å dømme ikke ble forventet noen snarlig nedgang i utbygging og leteboring i Nordsjøen. Det komiteen ikke sier noe om, er hvem som var antatt å stå for den ventede utbyggingen.

### **4.3 DnV og utbyggingstempo på britisk sokkel**

Oljeutbyggingen i Nordsjøen ble tidlig tema for debatt. En begrenset utbygging ble av britiske myndigheter sett på som en trussel mot den felles rikdommen som Norge og Storbritannia hadde fått adgang til.<sup>107</sup> Grunnet datidens beregningsmetoder antok man at det både var mer olje tilgjengelig enn det kanskje egentlig var, og at mengden olje var stor nok til at selv hurtig utvinning over lang tid ikke ville true inntektsgrunnlaget til staten. Mentaliteten virker slik å ha sørget for at ekspanderings tempoet på britisk side av Nordsjøen ga DnV mulighet for et større marked enn en sakte utbygging ville ha gjort.

En slik hurtig utbygging ville, grunnet intensiv leteboring, kreve mange nye mobile plattformer. Det blir nevnt at britisk industri langt på vei lot muligheten gå fra seg til å få ansvaret for en framtidig konstruksjon av plattformene. Årsaken bak manglende evne eller vilje til å satse på utbygging kan diskuteres. Et mulig svar kan være at britiske myndigheter ikke lot det være en statlig oppgave å bygge ut funn. Dette, kombinert med gunstige skatteløsninger for private selskaper som ville etablere seg på britisk sokkel. Ved å være lite direkte engasjert i behovet for mobile plattformer, og i tillegg være lite aktive på oljeindustriens offshorekrav, gikk også mye av verftsarbeidet til norske verft og selskaper.<sup>108</sup>

Industri knyttet opp mot faste strukturer og tilhørende områder ble i større grad «britisk» ansvar. Det tyder på at britiske myndigheter hadde et større fokus på egen onshore-industri, og de positive ringvirkninger den ga, og på den måten la opp til at selvstendige selskaper skulle stå for leting og utbygging på britisk sokkel. Dette gjaldt også innen sikkerhet. En holdning som tydelig var med på å skape innpass for DnV på britisk sokkel. Ved en ekspansjon innen britisk offshoreutbygging ville det bli mange nye selskaper som ville få behov for DnVs tjenester.

I perioden 1972–1974 var offshore-industrien i Norge og Storbritannia preget av stor optimisme, en optimisme som kom av de stadige flere oljefunn som ble gjort i Nordsjøen. Dette

---

<sup>107</sup> Peter R. Odell, Kenneth E Rosing, *The North Sea oil province – a simulation model of development*, Energy Policy, Volume 2, Issue 4, December 1974 (hentet fra <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/0301421574900184> – sist aksessert 2.5.2013)

<sup>108</sup> Cooper 1976: 115

støttes opp av flere av uttalelsene til Colin Robinson, daværende professor ved Universitetet i Surrey. Han uttalte seg om flere deler av britisk industri, og hvordan den både så på, og reagerte på den økende aktiviteten i Nordsjøen. For å skjønne fremgangen DnV hadde innen kontrollmyndighet i Storbritannia, er det slik flere årsaker som kan ha vært utslagsgivende. De kan også ha vært en mulig årsak til den stadige kampen DnV utkjempet om norsk kontrollmyndighet.

Utbyggingstempoet på britisk sokkel i Nordsjøen var til å begynne med svært høyt. Et tempo som britiske myndigheter aktivt gikk inn for å promotere, ved å gi oljeselskaper støtte i form av lav skatt og små leteblokker som raskt kunne gjennomføres.<sup>109</sup> Små leteblokker ville også skape større interesse fra oljeselskapenes side, ved at de raskt kunne gjennomføre området. Denne taktikken var satt for å maksimere statens sjanser til å finne forekomster av olje og gass, for deretter å kunne bygge de ut til produksjonsfelt. Dette er etter min mening en viktig årsak til at DnV gikk inn for å få en god stilling på britisk sokkel – en konsekvens av at myndighetene gikk inn for minimal innblanding i frykt for å senke hastigheten på både leting og utbygging, noe som kunne risikere å tapte inntekter og jobbmuligheter. Ved å gi oljeselskapene tilnærmet frie tøyler ble det så rom for DnV til å få tildelt Certifying Authority (CA). Dette kan forklares på følgende måte: Britiske myndigheter var opptatt av en hurtig utbygging, men manglet et kontrollapparat. For å kunne beholde et oppsyn med de aktuelle aktørene på britisk sokkel, gikk da klaseselskapene inn i den rollen.

Ting kan tyde på at Storbritannia, som Norge, til tross for oljeoptimismen var uforberedt på de kravene offshore-industrien forlangte. Størrelsen på oljefunnene på britisk sokkel var faktisk så store at den britiske industrien ikke var forberedt, og dermed ikke i stand til å produsere hva som ble påkrevd for en hurtig utbygging.<sup>110</sup> Det Robinson nevner av tall innen nybygginger av mobile plattformer, gir et nesten litt overraskende syn på hvor dårlig det skal ha stått til hos den britiske verftsindustrien. Noe medvirkende til dette er nok også den endringen av tyngdepunkt over til norske side, som skjedde på samme tid innen offshoreindustrien. For å kontre utenlandsk industri som oljeselskaper hadde et avtaleforhold med, gikk derimot norske myndigheter inn for en lov som bestemte at alle selskaper innen offshore skulle bruke norsk industri dersom den var konkurransedyktig på pris og kvalitet.<sup>111</sup> Den britiske verftsindustriens nederlag mot norsk verftsindustri skal også ha overrasket britiske myndigheter, som nærmest desperate ga subsidier til verftsindustrien uten å skjønne hvorfor den ikke hevdet seg i konkurransen. Ikke ubetydelig var også Sør-Koreansk verftsindustri, som for alvor begynte å bli

---

<sup>109</sup> Brent F. Nelsen, *The State Offshore, Petroleum, Politics and State Intervention on the British and Norwegian Continental Shelves*, New York 1991: 21

<sup>110</sup> Colin Robinson, *North Sea Impact, Off-shore Oil and the British Economy*, Surrey 1978: 122

<sup>111</sup> Nelsen 1991: 71

en faktor å ta i betraktning. En manglende vilje til å omstille seg, kombinert med konflikter med fagforeninger, gjorde at britiske verft ikke klarte å skaffe seg noen fortrinn.<sup>112</sup> Vanskelighetene kan sies å ha vært med på å avgjøre hvor stor markedsandel de ville få innen nybygginger av mobile plattformer.

Et førsteinntrykk som ble tegnet rundt DnVs CA på britisk sokkel, var av et klasseselskap som hadde mulighet til å få en stor flåte av mobile plattformer i sitt register. Stemmer derimot Robinsons begrunnelser, vil det ikke ha vært et nevneverdig britisk register å snakke om. Betydningen av CA på britisk sokkel vil heller ikke kunne sies å ha veid like tungt som førsteinntrykket skapt rundt dette, noe som kom av at DnV opererte i hjemmemarkedet til Lloyd's Register – klasseselskapet som hadde regjert skipsmarkedet på britisk side i 250 år. Det er heller ikke umulig at det å bruke posisjonen som CA som en brekkstang opp mot Sjøfartsdirektoratet og Oljedirektoratet har vært aktuelt. DnV kunne da bruke sin stilling på britisk sokkel som argument i diskusjonen omkring en norsk kontrollordning.

Hvordan dette kan tenkes å henge sammen med DnVs posisjon på norsk sokkel kan begrunnes med følgende: Verdens flåte av mobile plattformer var, sett opp mot skip, minimal i form av antall og tonnasje. Ikke at det skal sies at tonnasje var ubetydelig av den grunn. Om man unngår å sammenligne med skip var den relativt stor. Britisk bygde mobile plattformer var i 1972 få i antall, og på tross av alle tidligere antagelser, ikke i en posisjon til å øke. En forklaring på det lille antallet gis i avsnittet om britisk industri, men også med at britisk-designede plattformer av uklare grunner ikke fikk noen suksess på verdensmarkedet.<sup>113</sup> De fleste mobile plattformer som i perioden var under konstruksjon var ofte norske eller amerikanske.<sup>114</sup> Av den grunn kan man tenke seg at DnV var avhengig av det norske markedet dersom det skulle være noen grunn til å fortsatt satse på mobile plattformer. Om hovedvekten av mobile plattformer ment for Nordsjøen skulle bli bygd utenfor Storbritannia, var det heller ingen grunn til å tro at de i utstrakt grad ville bli brukt på britisk sokkel. Selskapene som var ansvarlige for utbyggingen av funn siktet primært etter stål- og, etter Ekofisk, betongplattformer. På britisk sokkel gikk DnV i retning av å få tildelt CA innen kort tid, og dermed kontrollordningen de traktet etter. Likevel glimret mobile plattformer med sitt fravær i DnVs register. En mangel på mobile plattformer ville likevel ikke være ensbetydende med et tap, da CA-rollen også gjaldt store mengder faste plattformer med tilhørende produksjonsutstyr. Norsk sokkel opplevde på samme tid en økende kontrahering og bygging av mobile plattformer.

---

<sup>112</sup> Robinson: 33, se også Nelsen 1991: 74

<sup>113</sup> Robinson: 130

<sup>114</sup> Ibid: 123

#### 4.4 Fortsatt usikkerhet rundt kontrollordning for mobile plattformer

Mot slutten av 1972 var situasjonen rundt mobile plattformer fortsatt uklar. I mangel på noen klare avgjørelser fra Sjøfartsdirektoratets side, begynte verftsindustrien å etterspørre om klasse var, eller ville bli, påkrevd. Interessant nok var svaret fra Sjøfartsdirektoratet at selv om det ikke da var påbudt, ville det trolig bli et krav i 1973, og da med forankring i alle av de eksisterende klassifikasjonselskapenes regelverk. Likevel uttaler Sjøfartsdirektoratet seg om at de foreløpig bare forlangte at en slik konstruksjon skulle være i tråd med DnVs kriterier.<sup>115</sup> Ved å konstantere dette, viste de at mobile plattformer fortsatt var definert som skip. Også i utlandet var det spørsmål rundt definisjonen. Angående denne problemstillingen hadde selskapet A/S Oil Services tidligere på året sendt inn forespørsel til direktoratet om at deres mobile plattform «*Western Oceanic*» skulle få klasse som skip.<sup>116</sup> Vedlagt hadde selskapet bekreftelse fra U.S. Coast Guard på at plattformen kunne defineres som et skip.

Skulle Sjøfartsdirektoratet akseptere en slik bekreftelse, ville det derimot bety at de indirekte godtok DnV som kontrollmyndighet på mobile plattformer. Det var heller ikke bare A/S Oil Services som blandet seg inn i debatten. Som et tilsvarende på brev til Sjøfartsdirektoratet, skrev visepresidenten i selskapet Western Oceanic et brev til A/S Oil Services. Ordlyden i brevet vitner om at Western Oceanic ikke ville godta annet enn en bekreftelse på det opprinnelige forslaget. «I think you should advise these agencies, and have it established that the rig will be classed as a self-propelled vessel and will be approved as such by the U.S. Coast Guard.»<sup>117</sup> Et nokså bastant utsagn som vitner om hva oljeselskapene mente om den saken, og som kan fortelle litt om forholdene mellom den amerikanske stat og selskapene. Utsagnet kan også stå som kontrast til det amerikanske senatets studie, som skrøt av et sikkert og ledende system innen offshore, men hvor oljeselskaper lenge hadde hatt sterk mulighet til å bedrive lobbyvirksomhet og slik få ting på sin måte.

Grunnen til at det ble gått så hardt ut mot Sjøfartsdirektoratet, var følgende: Ved å akseptere mobile plattformer som skip kunne de operere over stort sett hele verden, ved at de hadde klasse hos anerkjente classeselskaper. For eierne av mobile plattformer var det både tid og penger å spare om de kunne bruke en eksisterende klasse. Hver gang en plattform ble flyttet til et nytt land ville de slippe å måtte forholde seg til et varierende regelverk, basert på hva hver enkelt myndighet hadde bestemt.

Samtidig kan denne korrespondansen være med på å vise tankegangen til DnV, og hvorfor de helt fra starten av arbeidet for kontrollmyndighet på norsk sokkel. Noe av kjernen bak

---

<sup>115</sup> Notat fra samtale mellom Sjøfartsdirektoratet og Aker Mek. Verksted (SiS, OK, boks Da-L0001)

<sup>116</sup> Brev fra A/S Oil Services til Sjøfartsdirektoratet (SiS, OK, boks Da-L0001)

<sup>117</sup> Brev fra Western Oceanic til A/S Oil Services (SiS, OK, boks Da-L0001)



svarene Sjøfartsdirektoratet ga, virker å ha vært så enkelt som at direktoratet var for avhengig av DnV – da de ga til svar at en mobil plattform skulle være i henholdt til DnVs regelverk, la de ikke skjul på at DnV var en aktør som måtte være involvert. Alternativet var å involvere et annet internasjonalt klasseselskap. Slik ser en likheter mellom det britiske systemet og det norske, hvor en hurtig utbyggingen i offshoresektoren gikk raskere enn utbyggingen av myndighetenes kontrollapparat. De offentlige organer i begge land hadde problemer med å bygge opp en sterk statlig kontrollsektor. På norsk side var derimot Oljedirektoratets opprettelse et forsøk på å endre dette.

#### 4.4.1 For egen vinning?

Beregningsmodeller for mobile plattformer fulgte ikke noen fast mal i oppstartsperioden på norsk sokkel. Derimot forsøkte DnV å få aksept for en ny type dataprogrammer som var ment for å øke sikre beregningene utført på designen til plattformene, samt effektivisere arbeidet rundt dette. Sjøfartsdirektoratet var således ment til å akseptere programmene som nødvendige ved gjennomgang av klasse. Dette forsøket på innfasing av dataprogrammer var mest sannsynlig for å sikre markedet for DnVs eget selskap Computas, gjennom økt kompetansespredning til hele DnV. Slik kunne de samtidig få markedsandeler innen tredjeparts tjenesteytelser hos oljeselskapene. Reaksjonen fra Sjøfartsdirektoratet mot DnVs promotering var derimot ikke hva DnV etter alt og dømme hadde håpet på. Hos administrasjonen i direktoratet ble tilbudet møtt med skepsis, og det ble uttrykt bekymring over at DnV var ute etter en aksept fra Sjøfartsdirektoratet på bruk av dataprogrammene. Frykten gikk ut på at DnV ville bruke direktoratet som reklame for sitt produkt, rettet mot egne kunder.<sup>118</sup> Det eksisterte således en intern skepsis mot å la DnV ta seg for mye til rette på Sjøfartsdirektoratets bekostning. Den samme skepsisen mot dataprogrammene viste seg senere også hos Oljedirektoratet, men da på et annet grunnlag: Det ble ansett som uheldig at dataprogrammene kunne bli brukt av flere ulike avdelinger innad i DnV.<sup>119</sup> Skulle det oppstå en systemfeil ville den risikere å bli gjentatt av alle som brukte programmet, uten at de involverte nødvendigvis visste om problemet. Med andre ord var begge direktoratene i bunnen motvillige mot DnVs nyvinning, men på ulikt grunnlag.

Forsøket på å selge inn dataprogrammene har trolig ikke sammenheng med NAV-klassen til DnV, men tidspunktet virket godt tilrettelagt. Egil Abrahamsen støttet i en senere uttalelse for såvidt opp rundt tanken om at DnV kan ha forsøkt å bruke dataprogrammene som en

---

<sup>118</sup> Notat til brev fra DnV, 21.9.1972 (RA, SD, boks Duc-L1088)

<sup>119</sup> Oljedirektoratets svar på brev fra DnV, 30.5.1974 (VA, Fjernarkivet (FA), perm merket Oljedirektoratet (OD))

promotering på at selskapet gikk i bresjen teknologisk.<sup>120</sup> Bakgrunnen for dataprogrammene var ment som en løsning som kunne gi DnV et stort konkurransefortrinn. Der alle classeselskaper til vanlig var avhengige av statistikk for å kunne bedømme hvor trygg en klasse var, så DnV en mulighet til å fjerne mye av tidsperspektivet statistikk var avhengig av. Ved å kunne utføre databeregninger på materialtretthet kunne man på forhånd beregne om et nytt skipsdesign var trygt nok til å kunne bygges, uten å ha vært gjenstand for en normal beregningsprosedyre.<sup>121</sup> Vanlige beregninger tok ikke hensyn til faktorer som kunne påvirke byggematerialet, slik som temperatur og slitasje ved høy sjø. Det gjorde det mulig å fjerne den normale perioden på 10–20 år som trengtes for å bevise materialtretthet. Kjennskapen til materialtretthet var slik sett relativt ny. Etter andre verdenskrig ble man oppmerksomme på problemet, da mange skip som ble bygget under krigen forliste etter kort tid i bruk.<sup>122</sup> Ved å fokusere på en slik beregningsmetode kunne DnV spare tid og penger, samtidig som de skaffet seg et konkurransefortrinn på sine konkurrenter. Spesielt innen mobile plattformer ville en overgang bort fra statistikk kunne sørge for at plattformene kunne bli bygd etter en sikker beregning, uten at de ble bygd unødvendig store. For store plattformer ville igjen føre til økte kostnader, da en større mengde materialer måtte til dersom de skulle konstrueres etter tradisjonelle beregninger.

#### **4.5 Norge og Storbritannia drøfter et felles regelverk**

Det er ting som tyder på at både norske og britiske myndigheter fra rundt 1972 ville prøve å samkjøre noe av regelverket omkring både mobile og faste plattformer. Korrespondanse mellom Sjøfartsdirektoratet og det britiske *Department of Trade and Industry - Petroleum division* viser at britiske myndigheter kan ha vært opptatte av å tilnærme seg en norsk modell rundt kontrollmyndighet. Modellen var i 1972 dels uklar, da Oljedirektoratet var nyoppstartet og Sjøfartsdirektoratet ikke hadde gjort seg opp noen konkret mening om DnV. Staten brukte direktoratene sine som siste godkjennende instans på bakgrunn av tilbakemeldingen fra de engasjerte classeselskaper. Norge prøvde seg allerede i 1968 på en tilnærming av sikkerhetsforskrifter, men med negativt resultat.<sup>123</sup> Stemningen tyder på å ha snudd i 1972 med følgende utsagn fra britisk side: «Might I suggest that when you receive it you might care to compare the two countries' drafts and subsequently we could see what adjustments may be made to harmonize the two documents.»<sup>124</sup> Med tanke på regelverk virker det som om begge land gikk

---

<sup>120</sup> Referat fra Det norske Veritas' 121. representantskapsmøte 24.10.1974: 11 (VA)

<sup>121</sup> Andersen & Collett 1989: 272-273

<sup>122</sup> Som et eksempel vises det til de amerikanske Liberty-skipene som eksisterte i stort antall etter 2. verdenskrig. Få år etter krigen begynte skipene å brette i to, grunnet materialtretthet. Også innen luftfart meldte problemet seg, hvor det første passasjerflyet med trykkabin (de Havilland Comet) ble gjenstand for flere fatale ulykker.

<sup>123</sup> Brev fra Industridepartementet, Vassdragsavdelingen til Oljekontoret 12.11.1970 (SiS, OK, boks Da-L0001)

<sup>124</sup> Brev fra det britiske Department of Trade and Industry - Petroleum division til Sjøfartsdirektoratet 6.9.1972 (SiS, OK, boks Da-L0001)

inn for å skape et relativt likt regelverk, med ett unntak – ut fra dokumentet kan det tolkes at britene fortsatt ville beholde sitt eget system med classeselskapet som en kontrollmyndighet (CA), og ikke det norske systemet med classeselskapet fungerende som en konsulent.

Skulle britene gå inn for en fortsettelse av sitt system hvor classeselskapene selv satte regelverket, ville det automatisk bli for vanskelig å godta for norske myndigheter. Det er i hvertfall hva en skulle tro. Så kan det stilles spørsmål om hvem som satte regelverket som norske myndigheter brukte – indirekte satte DnV regelverket som staten brukte som sitt eget. Slik tyder det på at en tilnærming av et felles regelverk ikke nødvendigvis ville ha vært en umulig oppgave, så lenge man utelot spørsmålet om kontrollmyndighet.

#### **4.6 1973 går mot slutten**

Daværende sjefsingeniør i DnV, Jacob Eri, kom i en redegjørelse med et nokså nøkternt syn på framtiden. I klartekst refererte han til DnVs avtale med Industridepartementet fra 1971 angående kontroll av plattformer og rørledninger på flere olje- og gassfelt. Der kom det fram at slik avtalene var utformet var en delegering av kontrollmyndighet til DnV innen faste installasjoner utelukket. For ham var det trolig ikke noen tvil om temaet rundt kontrollmyndighet på norsk sokkel – DnV ville fortsatt bare være en hovedkonsulent for norske myndigheter på det feltet. Unntaket ville bli i Storbritannia, hvor han forventet at myndighetene ville gå inn for å la DnV få delt kontrollmyndighet over mobile og faste plattformer i løpet av kort tid.<sup>125</sup> Nevnte punkt virker derimot å ha avveket fra britiske myndigheters tidligere forsøk på tilnærming statene i mellom. Innad i britiske myndigheter var det likevel et visst ønske om å få større statlig kontroll over reguleringer og kontrollmyndighet. Grunnet de sterke antakelsene om at selskapet skulle få CA-tittel på britisk sokkel, hadde DnV og flere oljeselskaper begynt å samarbeide som om tittelen allerede var tildelt classeselskapet. Nøyaktig det samme skjedde tidlig på norsk sokkel, i forbindelse med Mobils hastverk med å få godkjent en mobil plattform. Sjøfartsdirektoratet ga der beskjed om det fortsatt var staten som var øverste instans for godkjenning, og at det var litt for enkelt å unnskyldte seg med at man antok at DnV skulle få godkjent en kontrollordning.

Eri gir ved en redegjørelse om klasse bekreftelse til argumentene fra oljeselskapene rettet mot Sjøfartsdirektoratet, angående forsøkene på å få klasset mobile plattformer som lasteskip. Kunne mobile plattformer gis klasse som skip vil de ikke bli rammet av de ulike land sine egen regler, men derimot være i henhold til IMO's internasjonale regelverk.<sup>126</sup> I tillegg ville en CA-myndighet gi classeselskapene mulighet til å selv utarbeide detaljforskrifter, som igjen ville

---

<sup>125</sup> Referat fra Det norske Veritas' 120 representantskapsmøte 25.10.1973: 15 (VA)

<sup>126</sup> Referat fra Det norske Veritas' 120 representantskapsmøte 25.10.1973: 16 (VA)

kunne tydeliggjøre forskjellene klasseselskapene i mellom.

#### 4.7 Avslutning

I denne delen har flere viktige temaer blitt sett nærmere på. DnVs videre satsning på mobile plattformer, og offshore-teknologi generelt, som kan sies å ha kommet som et resultat av de ulike påvirkninger selskapet ble gjenstand for.

Med opprettelsen av Oljedirektoratet i 1972 ble den tidligere maktbalansen mellom Sjøfartsdirektoratet og DnV endret. Med en ny statlig aktør inne i bildet var det ikke lengre selvsagt at DnV ville kunne drive igjennom sine ønsker om kontrollordning for mobile plattformer. Oljedirektoratet fikk ved opprettelsen nokså vide og udefinerte paragrafer å forholde seg til, noe som var med på å skape usikkerhet for hvor skillelinjene i mellom direktoratene gikk.

Innen arbeidet med en avklaring på klasse for mobile plattformer, var det en økende tendens at redere og verft begynte å forhøre seg om klasse for mobile plattformer ville bli påkrevd. Oppfatningen virket mer dempet hos Sjøfartsdirektoratet, men direktoratet anbefalte likevel at DnVs regelverk om mulig burde legges til grunn ved konstruksjon av disse.

For å kunne gi et bedre perspektiv på de ulike meninger omkring offshoreindustri i perioden, har jeg ansett det som viktig å vise til studien *North Sea Oil and Gas: Impact of Development on the Coastal Zone*. Ikke bare støtter studien opp om beregninger og utbyggingshastighet som blant annet DnV brukte, men gir også et viktig innblikk i hvordan en stor aktør som USA selv betraktet sikkerhet innen offshore.

Kapittelet har også gått inn på DnVs videre valg og muligheter innen kontrollordning over mobile plattformer, og sterkere involvering i andre deler av offshore-industrien. Et stadig dypere engasjement med britiske myndigheter kan slik ha vært med på å påvirke selskapets ønske om hvilken rolle det ville ha på norsk side av Nordsjøen. Det tydelige samarbeidet med britiske myndigheter fra tidligere av, la stadig tydeligere føringer for at DnV ville få en offisiell CA-myndighet på britisk sokkel. I løpet av 1973 utførte DnV oppdrag som om de hadde fått tildelt offisiell CA, med stilltiende aksept fra britiske myndigheter. Ved å tillate DnV i å ta på seg en slik rolle, felles med flere andre klasseselskaper, var det mye som tydet på en slik stilling ikke ville svekkes i de kommende årene.



## Kapittel 5: Regelverk

Klasse som begrep er noe som brukes ofte og i mange situasjoner. Det kan brukes om mange forskjellige ting, eksempelvis innen skole, idrett og økonomi. Hva som ligger til grunn for et classeselskap sin bruk av det samme begrepet er nokså likt den dagligdagse omtalen. Som forklart tidligere i oppgaven, får skip som oppfyller kravene til classeselskapet en klasse. Hva derimot et classeselskap *er* kan være vanskeligere å forstå, kanskje til og med for et classeselskap – for hvilke roller hadde så et classeselskap som DnV?

Hittil i oppgaven er det ikke gått så nøye inn på classeselskapenes regelverk omkring mobile plattformer. Dette kapitlet har som mål å gi et mer utfyllende svar på noen av regelverkene for mobile plattformer som eksisterte i perioden 1968–1973, og hvordan classeselskapene selv oppfattet arbeidet rundt disse.

Litt av problematikken rundt regelverket for mobile plattformer var at det, i motsetning til skip, ikke eksisterte noen egen klasse.<sup>127</sup> Ingen internasjonale organer holdt oppsyn med reguleringer omkring disse, noe som skapte en stor juridisk gråsoner. I den sammenheng vil det gis en liten innføring i hva et classeselskap var, og hva det selv definerte seg som.



(Hentet fra <http://www.fairmount.nl>)

### 5.1 Klasse for mobile plattformer

I 1970 ga DnV ut *Principles for Classification of Offshore Drilling Platforms*. Utgivelsen kom på grunnlag av flere forespørsler fra oljeselskaper om muligheten for å klasse mobile plattformer. Utgivelsen var ikke et fullverdig regelverk, men mer som anbefalinger å betrakte. En annen måte

---

<sup>127</sup> «Surveying the Concrete Giants», «*Veritas*» nr. 74, mai 1973: 7

var å se på utgivelsen som en slags forløper til et eget regelverk, men litt overraskende er en uttalelse om at reglene kom for å dekke et øyeblikkelig behov.<sup>128</sup> Det virket av den grunn å ha vært en uenighet med Abrahamsens utsagn fra 1968, hvor det ble sagt at selskapet var klar å utgi et regelverk.<sup>129</sup> Hvordan DnV mente at regelverket ble til av et øyeblikkelig behov er til dels vanskelig å se, da forvarslene allerede hadde vist seg i to år.

Interessant nok holdt *Principles of Classification* seg til skrog- og styrkeberegninger, helt i tråd med DnVs syn på mobile plattformer som skip. På mange måter kan utgivelsen sies å ha vært skjelettet til regelverket omkring plattformene, og at senere tilføyelser bygde seg ut fra dette. I realiteten ville regelverket alltid behandle skip og mobile plattformer likt, selv om regelverket skulle bli mer omfattende. Spørsmålet en da kan stille seg er hvorfor DnV brukte relativt lang tid på å utvikle retningslinjer basert på et kompetansefelt de hadde lang erfaring fra. Abrahamsen ga som svar til Sjøfartsdirektoratet at DnV skulle ha et regelverk klart så fremt direktoratet kom med en forespørsel. Etter hvert innså kanskje Abrahamsen realiteten rundt plattformene, og ikke minst problemene ved å se på dem som skip. Det var i hvertfall en formulering som senere ble brukt, å peke på at det var et uutforsket felt som var i snarlig endring. I løpet av 1971 uttalte selskapet selv at det var store forskjeller de mobile plattformene i mellom, og at de ikke anså det som hensiktsmessig å lage et detaljert regelverk.<sup>130</sup> Slik kan det være en pekepinn på at DnV selv oppdaget hvor forskjellig mobile plattformer var fra skip, men at de nødvendigvis ikke ville si det selv. Det er viktig å huske på hvordan DnV selv gikk for å være fremst innen bruken av teknologiske hjelpemidler og forskning som skulle kvalitetssikre arbeidet. Vanskeligheter med å få til et eget regelverk kunne fort bli sett på som en svakhet.

I 1973 ga DnV ut et fullstendig regelverk for mobile plattformer, kalt *Rules for the Construction and Classification of Mobile Offshore Units 1973*. Reglene ble utformet i samråd med både konstruktører og operatører av mobile plattformer. Med det nye regelverket gikk selskapet videre med sitt syn på mobile plattformer som skip. Erfaringer fra *Principles of Classification* viste at større endringer var nødvendig, da mobile plattformer oftest var mer teknisk kompliserte enn skip.<sup>131</sup> Plattformene opplevde større påkjenninger enn skip grunnet sin utforming. De nye reglene var etter DnVs eget utsagn bare på 60 sider, noe som var veldig lite med tanke på hvor kompleks en slik plattform var. Løsningen var å ha skipsreglene for hånden, da plattformreglene i praksis ville fungere som et tilleggshefte.<sup>132</sup> En årsak til å lage et slikt opplegg var av den enkle grunn at deres skipsinspektører kjente regelverket rundt skip så godt, at

---

<sup>128</sup> DnV Sommerkurs for besiktelsesmenn, 1972: Redegjørelse rundt DnVs regelverk omkring mobile plattformer (VA, Perm merket Kurs 1971)

<sup>129</sup> Referat fra kontaktmøte nr.4 mellom DnV og Sjøfartsdirektoratet 25.10.1969: 11 (RA, SD, boks Duc-L1046)

<sup>130</sup> Dahl 1971: 35

<sup>131</sup> «Revised Rules for Mobile Offshore Units», «*Veritas*» nr. 79, april 1974: 5

<sup>132</sup> Per Dahl, «Omfattende nye regler for boreplattformer», «*Veritas*» nr. 74, mai 1973: 7

et lite hefte med tilleggsregler ikke ville endre på deres opplærte praksis. Alene ville ikke regelverket for mobile plattformer kunne stå på egne bein, da det var altfor integrert med DnVs klasseregler for skip. Slik kan det også tolkes at regelverket ikke kunne bli «kopiert» av andre selskaper. Forskjellene mellom regelverket fra 1970 og det fra 1973 var derimot følgende: Det første bare tok for seg styrke og stabilitet, i all hovedsak bare materialtekniske forhold. Det siste gikk inn på mange flere felt, som da ofte var underlagt forskjellige statlige direktorater som DnV ikke nødvendigvis hadde avtaler med. Elektrisk utstyr og maskineri var nye elementer i regelverket, og at DnV selv så på områder av skipet som offentlige regelverk ikke berørte.

Den røde tråden i regelverkene var at det sakte kom inn fagfelt som klasseselskapet ikke hadde hatt ansvar for tidligere. Med tanke på at DnVs avtale med SD bare gikk inn på det skipstekniske som prinsippene fra 1970 bestod av, var 1973-regelverket langt mer omfattende. Videre var det klart at DnV ikke ville endre sin oppfatning av hva en mobil plattform var. «For å opprettholde klassen for en boreplattform vil det bli forlangt besiktelser etter bestemte retningslinjer som i prinsippet er bygget opp slik vi har det for ordinære skip»

Klasseselskapet American Bureau of Shipping (heretter ABS) ble stiftet i 1862, og hadde en like lang historie som DnV. Selskapet var hjemmehørende i USA, noe som gjorde oljeselskaper og skipsfart i Mexicogulfen til et naturlig marked. Samarbeidet med konstruktører som Brown & Root gjorde at ABS var tidlig ute med offshorekonstruksjoner. Allerede i 1954 var de med på å godkjenne en lekter brukt som boreplattform, og flere oppdrag fulgte tett etter. Det var også en av de første til å gi ut et eget regelverk for mobile plattformer. Med en utgivelse i 1968 var selskapet 5 år forut for DnVs eget regelverk. Det tidlige regelverket kom av plasseringen av selskapets hovedmarked; Mexicogulfen. Den amerikanske kystvakten (U.S. Coast Guard) så på en stadig større lete- og produksjonsaktivitet, og mente det begynte å bli nødvendig med et eget regelverk for flytende plattformer. Siden plattformene fløt skulle de bli betraktet som skip, og de måtte da ha en lastelinje.<sup>133</sup>

En likhet mellom ABS og DnVs første utgave av et regelverk er interessant nok størrelsen på dem. ABS utgave fra 1968 og DnVs fra 1973 virket nokså like i form og innhold, og ABS *Rules for Building and Classing Offshore Mobile Drilling Units* var heller ikke på mye mer enn 60 sider. Slik kan det tenkes at også ABS benyttet seg av det første regelverket på samme måte som DnV, hvor det var å regne som et tilleggshefte. På samme måte var deres regelverk fra 1973 mye mer omfattende, hvor de virket til å ha gått mer bort fra løsningen med tilleggshefte.

Det ble derimot tidlig observert at flytende plattformer ikke nødvendigvis oppførte seg på

---

<sup>133</sup> ABS Offshore News, spring 2012: 15 (hentet fra [http://www.eagle.org/eagleExternalPortalWEB/ShowProperty/BEA%20Repository/News%20&%20Events/Publications/Quarterly/Surveyor/2012/OffshoreNewsSE\\_May2012](http://www.eagle.org/eagleExternalPortalWEB/ShowProperty/BEA%20Repository/News%20&%20Events/Publications/Quarterly/Surveyor/2012/OffshoreNewsSE_May2012) – sist aksessert 27.4.2013)



samme måte som skip. Større utregninger av styrke og stabilitet måtte til, og American Bureau of Shipping kan her sies å ha hatt en større fordel over andre classeselskaper. Selskapet var nærmeste, og stort sett eneste, aktør til å arbeide med offshoreindustrien i Mexicogulfen. Av den grunn hadde selskapet et nært samarbeid både med amerikanske myndigheter og oljeselskaper.

American Bureau of Shipping klasset fra tidlig på 1960-tallet stort sett alle mobile plattformer i amerikansk farvann. Når de første mobile plattformene så begynte sin letevirksomhet i Nordsjøen, var det oftest amerikanske plattformer det var snakk om. Alle plattformene hadde da klasse, siden de ble brukt på norsk og britisk sokkel. Plattformene fulgte således samme regelverk som amerikanske myndigheter hadde krevd. Classeselskapet var også et av de respektive selskaper som hadde lov til å operere på norsk sokkel, blant de flere store utenlandske classeselskaper. Om det var det amerikanske regelverket i 1968 som var årsaken til direktør Egil Abrahamsens litt optimistiske uttalelse samme år om at DnV skulle ha et eget regelverk klart på kort tid, er uklart. Uansett hadde det amerikanske classeselskapet flere store fortrinn over DnV innen offshore – lang samhandling med offshoreindustrien til å begynne med, klassifisering av mobile plattformer siden 1958<sup>134</sup>, og lang tid på å klargjøre et eget regelverk. Da et eget regelverk for mobile plattformer ikke kom før 1968, tyder mye på at at plattformene ble klasset som skip.

Det skal sies at regelverket American Bureau of Shipping ga ut i 1968 var like før den innstramningen amerikanske myndigheter gjorde innen offentlig kontrollmyndighet, som nevnt i forrige kapittel. Av den grunn kan det tolkes som at de classeselskaper som utga et eget regelverk for mobile plattformer etter 1970, da hadde mulighet for en etterpåklokskap i utformingen av disse.

## **5.2 Classeselskapets stilling**

For å gi litt klarhet i hvordan et classeselskap kunne operere, vil jeg gi vise til norsk og britisk sokkel.

På norsk sokkel var DnV som privat selskap blant annet konsulent for Sjøfartsdirektoratet. DnV kunne kontrollere skip og mobile plattformer på vegne av Sjøfartsdirektoratet, for å være sikre på at de var i henhold til direktoratets fastsatte regelverk. En annen rolle var å klasse etter eget regelverk og at Sjøfartsdirektoratet aksepterte dette som fullgodt. DnV var da ikke konsulent, men selvstendig.

I realiteten ville det si at DnV var en kontrollmyndighet i systemet. For å gjøre det hele mer interessant, kan en deretter se hvem som laget regelverket for skip som Sjøfartsdirektoratet

---

<sup>134</sup> ABS Offshore News, Spring 2012: 18

holdt seg til: DnV. Klaseselskapet gjennomførte så en kontroll etter sitt eget regelverk – direktoratet selv hadde ingen kapasitet til å fastsette detaljene i regelverket, i stedet støttet de seg på DnVs egen klasse. Et godt eksempel til dette blir gitt i Stortingsmelding nr. 81 fra 1974, hvor det blir redegjort for at Sjøfartsdirektoratet hadde utferdiget forskrifter vedrørende innretning og utstyr på mobile plattformer.<sup>135</sup> Videre ble blant annet konstruksjon, styrke og stabilitet nevnt som sentrale punkter – punkter direktoratet etter stor sannsynlighet ikke hadde beregnet selv. Om Sjøfartsdirektoratet hadde «adoptert» DnVs egne regler og gjort dem til sine egne var en annen sak. På tross av dette forholdet var DnV norske myndigheters forlengede arm. DnV hadde kontrollmyndighet over lasteskip, men *ikke* passasjerskip. Sjøfartsdirektoratet måtte selv ha kontrollmyndigheten over disse, grunnet det enkle faktum at den norske stat i siste instans skulle stå som ansvarlig for sikkerheten til mennesker. Derimot kunne DnV gjennomføre en kontroll på passasjerskip som konsulent hos Sjøfartsdirektoratet, noe som viser hvordan klaseselskapet stod med ett bein i forskjellige roller. Dersom DnV fikk for mye makt, var norske myndigheter redd for at selskapet skulle havne i kategori med bukken og havresekken.<sup>136</sup>

På britisk sokkel fungerte et annet system enn det norske. Tidligere i oppgaven er det forklart hvordan utbyggingstempoet var mye høyere på britisk side, og at britiske myndigheter på linje med norske ikke hadde noen stor kontrollsektor. For å hindre forsinkelser anbefalte britene å gi klaseselskaper Certifying Authority (CA) over mobile og faste plattformer, da selskapene oftest allerede hadde en stor organisasjon, samt kompetanse. Denne kontrollmyndigheten ble kjennetegnet ved tildelingen av CA (1974), og ga for DnVs del mulighet til å selv sette regelverket.

Forskjellene statene i mellom virket kanskje ikke store, da begge brukte klaseselskapet som en kontrollmyndighet innenfor ulike felt. En viktig forskjell er likevel hvordan DnV i Norge var den ansvarlige bak regelverket omkring lasteskip, men med Sjøfartsdirektoratet som den offisielt ansvarlige. På britisk side aksepterte myndighetene klaseselskapenes kompetanse som på høyde med myndighetenes, og lot klaseselskapene selv sette regelverket. Myndighetene stolte i så måte på at selskapene ville gjøre en like god jobb som dem selv. Det som da skjedde var at klaseselskaper, slik som DnV, fikk frie tøyler til å bestemme regelverket som måtte til for å operere plattformer på britisk sokkel, og i tillegg håndheve disse på vegne av myndighetene. Klaseselskapet fungerte således som en myndighet, med britiske myndigheters velsignelse. Alternativet vil om så være at myndighetene selv stod for all kontroll, men at manglende ressurser førte til en risiko for svakheter i kontrollen.

---

<sup>135</sup> St. mld. 81, 1974-1975 (Bind 3e), *Virksomheten på den norske kontinentalsokkel, Statoil og Oljedirektoratets virksomhet*: 35

<sup>136</sup> Andersen & Collett 1989: 330

En forklaring på den forskjellen i myndighet DnV ble gitt, ligger i statenes forskjellige inngripen i næringslivet. Britiske myndigheter hadde en tradisjon for å legge til rette for bruken av private aktører i offentlig regi. Slik kunne de unngå altfor tung offentlig innblanding i næringslivet, og private aktører skulle slik være et gode for staten. I Norge var det dels annerledes. Norske myndigheter gikk selv mer aktivt inn for å være en aktør i næringslivet, gjennom økt statlig kontroll av viktige industrier i samfunnet. En slik forskjell landene i mellom gjorde det naturlig at et privat classeselskap som DnV fikk ulik behandling av britiske og norske myndigheter.

Til siste skal enda en rolle nevnes. Classeselskapet kan i tillegg til kontrollmyndighet og uavhengig tredjepart, operere som konsulent. Selskapet kan da leie ut sine tjenester til de som måtte ha bruk for dem, og classeselskapet innretter seg etter kundens egne ønsker og krav. Dette kan være for å kvalitetssikre produkter og tjenester, men ikke nødvendigvis etter classeselskapets standarder.

### **5.3 Besiktelsesmenn og beregningsmodeller**

DnV brukte blant annet ordet klasse-formalisme rundt klasse. Det skulle beskrive besiktelsesmannens forståelse av begrepet klasse, og hva han kunne si og gjøre som besiktelsesmann. Mye av begrepet sirklet rundt mennesket som person, holdning og innstilling. Klasse-formalisme var et nytt begrep, men som skulle forklare den mer menneskelige siden innad i DnV. Jeg vil av den grunn vise til menneskene som utførte inspeksjonsarbeidet for DnV; besiktelsesmennene. Årsaken til at de blir omtalt i et eget punkt, er for å gi en forklaring på hvordan DnV selv så på en av sine viktigste ressurser, og ikke minst hva de selv anså som svakheter.

I en mer filosofisk forklaring på besiktelsesmannen oppgaver innenfor classesystemet, kan det på en måte sies at DnV oppfordret til «ansvarsfraskrivelse» i sin gjennomgang av klasse-formalismen. I stedet for å overbevise, samt hjelpe en reder eller konstruktør med best mulig beregninger, ble det anbefalt å snu det hele rundt. Målet til classeselskapet skulle være å ikke ta på seg «andres» oppgaver, men heller la reder og konstruktør få jobben med å overbevise DnV om at deres egne beregninger ville holde classeselskapets standard. Ting tyder på at DnV var redd for en type snillisme som kunne slå tilbake på selskapet, skulle besiktelsesmenn begynne å se gjennom fingrene på forskjellige punkter.<sup>137</sup> Her kan det noteres at besiktelsesmannen ble sett på som det svake leddet i systemet, da han kunne gi etter av egne moralske grunner. Slik kan

---

<sup>137</sup> DnV Sommerkurs for besiktelsesmenn, 1973: Gjennomgang av begrepet klasse-formalisme (VA, perm merket Veritas B-Manns kurs 1973)

det også sees som tegn på en dreining innenfor DnV med mennesket som den avgjørende risikofaktoren, hvor vitenskap kunne komme til kort.

Som nevnt i kapittel 4 var det en annen grunn til bekymringen rundt risikofaktoren, noe som kom til syne i DnVs daværende mangel på seilingsdata fra mobile plattformer. Hos et normalt skip kunne klasseselskapet støtte seg på data og statistikk tilbake i tid over et langt tidsrom – data som manglet fra mobile plattformer. Av den grunn var den ekstra skepsisen mot nye konstruksjoner forståelig. For å bøte på en slik mangel hadde derimot DnV mye tidligere arbeidet med utregninger uten tilgang til statistikk. Da det kunne ta tiår før det var samlet inn nok statistikk til å gi en god bedømmelse på hvor god en skipstype var, gjorde DnV veien fram mye kortere; ved å gå over til rene beregninger kunne en da få godkjennelsesstempel for klasse mye tidligere enn hva som var normal praksis. Dette ga også DnV et fortrinn over andre klasseselskaper som følte seg veldig avhengige av statistikk som målestokk.<sup>138</sup>

#### **5.4 Uskrevne regler**

Et klasseselskap er forventet å ha alt det formelle i orden, både for å kunne være en myndighet og for å sikre sitt eget rykte. Derimot er det noe overraskende at DnV i 1972 innrømte at uskrevne regler ga en viss smidighet, og at det ikke er alt som stod i regelboken. Uskrevne regler ble faktisk dratt frem som en positiv ting som også andre klasseselskaper benyttet seg av.<sup>139</sup> Faremomenter eksisterte rundt en slik praktisering, men den positive fleksibiliteten det ga var det som gjorde DnV unik – i hvertfall ut fra hva ledelsen så for seg. Problemet med uskrevne regler sier seg selv, spesielt for et klasseselskap. Så lenge det er positive uskrevne regler, slik som dobbeltsjekking og lignende, vil det alltid være et pluss for kunden. Skulle det derimot være synonymt med å ta snarveier vil det bli en ulempe for kunden. Felles for begge er vanskeligheten med å dokumentere at jobben en er satt til å gjøre, faktisk blir gjort. For DnVs tilfelle er det derfor noe overraskende at de påstod hvordan uskrevne regler var med på å lage litt av sjelen i selskapet. En frihet de kunne ta da de også var de som lagde reglene de selv fulgte opp. Kanskje var det ment som en bonus til kunden, men som til sist ville kunne risikere å bli et stort tap. Kundene kjøpte jo tross alt tjenester fra DnV for å få dokumentasjon.

Uskrevne regler var i DnVs mening hva som definerte ånden i selskapet. Uansett hvor drastisk det hele kunne oppfattes, var ikke selskapet dermed en løs kanon innen sikkerhetsarbeid. DnV hadde et fast regelverk de fulgte, og som i tillegg var utviklet av dem selv. Ved inspeksjon var det påkrevd at de ulike punktene var innenfor regelverkets standard, men ikke nødvendigvis *hvordan* kunden utførte arbeidet for å klare det. Fleksibiliteten DnV utviste trådte ofte i kraft der

---

<sup>138</sup> Andersen & Collett 1989: 168-169

<sup>139</sup> DnV Sommerkurs for besiktelsesmenn, 1971: I diskusjonen etter Abrahamsens tale uttalte Klev seg om regelverket (VA, perm merket Kurs 1971)

hvor alternative konstruksjonsmetoder var brukt, men hvor sluttresultatet var viktigst.

### **5.5 Avslutning**

Dette kapitlet har vist hvordan det første regelverket for mobile plattformer ble til, og at ulike klaseselskaper hadde forskjellig erfaring med plattformene. En fellesnevner var likevel hvordan mobile plattformer ble definert som skip, uavhengig av hvilket klaseselskap det var snakk om. I tillegg har det blitt sett på hvilke roller selskapet kunne påta seg, og hvordan deres eget regelverk ofte ble brukt av offentlige myndigheter. Besiktelsesmennene og bruken av uskrevne regler har vært nødvendig for å vise hvordan DnV så på seg selv, og hva som skilte dem fra konkurrentene.

## Kapittel 6: Uenigheter i direktoratene til DnVs rolle

Perioden 1974–1977 var en avgjørende fase rundt forholdet i mellom Sjøfartsdirektoratet, Oljedirektoratet og DnV, samt utviklingen rundt kontrollordningen over mobile plattformer. Det er grunnlag for å tro at aktiviteten aktørene i mellom har vært preget av en viss stillstand tidlig i perioden, da alle prøvde og orientere seg. Videre tyder det på at DnV også har vært avventende for å se hvordan markedet ville utvikle seg.

Kapittelet har som mål å se hva som kan ha påvirket DnV i deres valg av handlingsmåte opp mot Sjøfartsdirektoratet, forholdet til Oljedirektoratet, og intern uenighet i Sjøfartsdirektoratet rundt kontrollordning over mobile plattformer. Norsk sokkel var i nevnte tidsrom i en brytningstid, og DnV kan således ha merket at det da var siste sjanse til å ha en reell påvirkning på utviklingen. Med opprettelsen av Oljedirektoratet i 1972 dukket det opp en ny aktør på norsk sokkel, som på kort tid endret balansen DnV hadde med Sjøfartsdirektoratet. Selv om Oljedirektoratet var en ny maktfaktor å ta hensyn til, var direktoratet både en venn og rival for DnV. Kapittelet vil avsluttes med avtalen mellom Oljedirektoratet og DnV – klasseselskapet valgte å påta seg rollen som konsulent innen faste plattformer for den norske stat, da kontrollordningen for mobile plattformer ikke så ut til å føre noen vei.

### 6.1 Offisielt en sentral aktør på britisk sokkel

I juli 1974 ble DnV offisielt tildelt tittelen Certifying Authority (CA) av britiske myndigheter.<sup>140</sup> Litt av bakgrunnen kom av bestemmelsen om at alle offshore konstruksjoner i løpet av 1975 måtte ha godkjenningen Certificate of Fitness for å kunne operere på britisk sokkel. Med offshore konstruksjoner menes det da både faste og mobile plattformer.<sup>141</sup> Selskapet var derimot ikke alene om å få tittelen, da de fleste store klasseselskaper fikk den samme tildelingen.<sup>142</sup> Dette var signalet på at britiske myndigheter aksepterte klasseselskaper som ansvarlige nok til å stå for den offentlige kontrollen av offshore konstruksjoner. Uoffisielt hadde DnV derimot allerede fungert som CA på britisk sokkel en god stund, noe myndighetene aksepterte. Det er grunn til å tro at aksepten kom av at ordningen uansett skulle opprettes, i tillegg til at det da ville eksistere en sikkerhetskontroll på sokkelen nesten fra starten av, i en tid der det var nødvendig med ekstern kontroll. Ingen sekundærlitteratur som jeg har funnet om britisk sokkel går nærmere inn på denne før-CA perioden til DnV og andre klasseselskaper. Dermed vil årsaken til britiske

---

<sup>140</sup> Referat fra Det norske Veritas' 121. representantskapsmøte 24.10.1974: 35 (VA)

<sup>141</sup> Molyneux, *U.K regulations governing offshore installations and submarine pipelines*, Offshore Europe Conference, Aberdeen 1975: 223.3

<sup>142</sup> Andre klasseselskaper britiske Lloyd's Register, franske Bureau Veritas, tyske Germanischer Lloyd og amerikanske American Bureau of Shipping.

myndigheters aksept av ordningen vil være litt uklar. Den mest sannsynlige årsaken som kan legges til grunn, bør i så måte være Storbritannias lange tradisjon for et fritt marked med lite statlig involvering. Basert på de erfaringene DnV og norske myndigheter hadde gjort seg fram til da, er det heller ikke utenkelig at britene hadde samme problem med hva mobile plattformer skulle defineres som. En problemstilling som også kan ha vært med på å påvirke britiske myndigheters valg av løsning innen kontrollordning. Et hint kan finnes i Lloyd's Registers omtale om CA – grunnet den tilsynelatende nærheten som eksisterte mellom skipsfarten og offshoresektoren var det nærmest forventet at classeselskapene skulle få rollen som CA.<sup>143</sup> Et annet insentiv for at britiske myndigheter ville bruke classeselskaper, var fordi myndighetene forventet at en CA skulle ha taushetsplikt. Den som ble gitt rollen som CA ville få verdifull innsikt i offshore konstruksjoner, og slik sett ble det ansett som nødvendig at informasjon ikke ble delt uten godkjenning. Grunnet sine lange tradisjoner med upartisk virksomhet ble derfor classeselskapene fremhevet som et naturlig valg for CA.

Inspeksjonene classeselskapene skulle holde seg til var merkelig lik classesystemet for skip. Det ble faktisk uttalt at loven fra 1974 baserte seg på at intervallene for inspeksjoner var spesielt tilpasset for skip.<sup>144</sup> Om det var tilfellet må britiske myndigheter ha vært rimelig klar på sitt standpunkt om hva mobile plattformer skulle defineres som – spesielt ved bruken av classeselskaper som CA grunnet deres maritime bakgrunn, samt intervaller lagt opp mot det for skip. Lloyd's Register uttalte seg om at ordningen var til det beste, da deres egne regelverk skal ha vist svakheter ved statens retningslinjer. Britiske myndigheter hadde satt konstruksjons- og operasjonskrav som skulle fungere som en mal. Kravene ble satt av en egen komité bestående av statlige eksperter.<sup>145</sup> Det var i disse kravene Lloyd's Register hevdet å ha funnet flere svakheter, hos konstruktører av både faste og mobile plattformer. Svakheter som ikke ville blitt funnet uten involveringen av classeselskapet som en tredjepart. En slik påstand som Lloyd's Register kom med, er vanskelig å være helt sikker på. Det kan ha vært en måte for selskapet å promotere seg selv på, men det kan også ha vist at det var nødvendig med classeselskapene som en ekstern aktør. Et viktig moment var likevel at mobile plattformer fortsatt ikke fulgte noen mal, og at det slik var vanskelig å si hva som var svakheter i regelverket.

Direktør Egil Abrahamsen uttalte på samme tid hvordan DnV fortsatt ville ha en avklaring på spørsmålet om kontrollordningen på norsk sokkel. En eventuell utsettelse ville kunne gjøre DnV skadelidende, da man måtte ha en framtidsplan å dimensjonere seg mot framover. Det er likevel grunnlag for å påstå at DnV allerede hadde begynt å dimensjonere seg

---

<sup>143</sup> Taylor 1975: 226.1

<sup>144</sup> Ibid: 3

<sup>145</sup> Molyneux 1975: 223.2

for forskjellige typer offshoreoppdrag. Hastverket med en avklaring på kontrollordningen kan slik ha vært en forsøk på presse norske myndigheter til å kjøre samme linje som britiske.

## 6.2 Framtidsutsiktene

Som nevnt i kapittel 5 ga DnV i løpet av 1974 ut nye regler for mobile plattformer. Regelverket var en revidert utgave av *Rules for the Construction and Classification of Mobile Offshore Units* utgitt i 1973.<sup>146</sup> De nye reglene var et skritt i retning av et større nedslagsfelt for DnV, da mye av det nye innholdet begynte å ta for seg områder selskapet ikke hadde arbeidet med tidligere. Selskapet hadde også begynt å ta i bruk nyutviklede dataprogram for beregninger innen mobile plattformer, noe de hadde påbegynt i noen år tidligere.<sup>147</sup> Likevel kan en ikke si at regelverket fikk et altfor stort fokus hos DnV, noe som viste seg i framtidsplanene Abrahamsen la ut om i 1974.

Mot slutten av 1974 ble det klart at av den totale summen på 39,5 millioner brutto registertonn i DnVs registre, var det delt nesten jevnt i mellom norsk og utenlandsk flagg, med en liten overvekt på norsk side.<sup>148</sup> Abrahamsen så da for seg framtidsplanene i tiden framover – som den eneste muligheten for å kunne utvide egenaktiviteten hos DnV eksisterte det for ham bare to valg. Enten måtte selskapet bli større internasjonalt og få større markedsandeler av verdensflåten, eller så kunne en ta opp beslektede aktiviteter innen industri- og offshoresektoren for så å bruke den kunnskapen innen skipsfeltet.<sup>149</sup> Det ble framhevet at DnV hadde valgt å satse på begge alternativene for å skape et bedre fundament for framtiden. Framtidsutsiktene innen skipsmarkedet var derimot ikke like positive. En markant nedgang i tankskipstonnasje var således forventet, med et skjæringspunkt i perioden 1977–1980. Nedgangen var for så vidt allerede begynt i 1973, så et forvarsel var allerede kommet. I følge Andersen & Collett falt antall tankskip i DnVs register fra 434 ned til 351 i perioden 1971 til 1975, en nedgang på 83 skip.<sup>150</sup> Statistikken viste også at andelen av de totale inntektene som skipsklassifisering utgjorde i 1975, var på 56.1%.<sup>151</sup> Skulle en drastisk nedgang bli en realitet ville DnV for alvor risikere å miste markedsandeler innen den internasjonale skipsflåten, i tillegg til inntekter. I etterpåklokskapens lys kan man se at forventningene om skjæringspunktet stemte nokså godt; i 1980 var antallet tankskip falt ned til 275. Selv om antall skip falt, var den totale tonnasjen relativt uendret. En slutning som kan trekkes av dette er at skip ble færre i antall, men større tonnasjemessig.

<sup>146</sup> «Extended Veritas Rules for Mobile Offshore Units», «*Veritas*» nr.81, desember 1974: 19

<sup>147</sup> Per Johnsen, «Computer Calculation of Stability and Floatability for Offshore Units», «*Veritas*» nr. 86 desember 1975: 11

<sup>148</sup> Referat fra Det norske Veritas' 122. representantskapsmøte 30.10.1975: 9 (VA)

<sup>149</sup> Ibid:10

<sup>150</sup> Andersen & Collett 1989, Appendix 3 – The Norwegian merchant fleet 1864-1988: 485

<sup>151</sup> Referat fra Det norske Veritas årsberetning 1977: 40 (VA)



Arbeidet som CA på britisk sokkel virket ikke til å være den store gulroten for DnV innen arbeidet med mobile plattformer. Hovedgrunnen til denne antagelsen kom av det faktum at det nesten bare var Lloyd's Register som utførte arbeid på britisk sokkel, og i området hvor DnV var involvert ble det oftest planlagt faste plattformer. Det skal nevnes at DnV var en stor aktør på britisk sokkel innen faste plattformer, som blant annet stål- og betongplattformer. Forskjellene fra norsk sokkel var merkbar – i hovedsak lå classeselskapet an til å få størst markedsandeler innen faste strukturer, og ikke skip slik som tradisjonen var.

Andre punkter som kanskje kunne legges fram for å underbygge framtidsplanene, viste at utviklingen innen DnVs offshoreengasjement stort sett la fokuset på andre momenter enn mobile plattformer. Mye av det som ble presentert som nyutviklinger, var ofte rettet inn mot faste installasjoner, rørledninger, betongkonstruksjoner og medisinske områder; det siste punktet var da myntet på dykkere som skulle utføre undervannsinnspeksjoner.<sup>152</sup> Med fokuset rettet inn mot så mange forskjellige momenter, kom Abrahamsen ord om å ta opp beslektede aktiviteter godt til rette. Offshoreindustrien var mye mer enn bare mobile plattformer skulle det vise seg, og DnV gikk i slutten av 1974 for alvor inn for å stå på flere ben. Et annet bevis på den forgrening inn på flere fagfelt tilknyttet offshoreindustri, var at selskapet hadde satt av store deler av forskningsbudsjettet på 20 millioner kroner til prosjekter rettet mot offshore.<sup>153</sup> Planene om å gå inn på flere typer tjenesteytelser innen offshore virker også dels å ha blitt påvirket av en tendens i markedet. Offshoreutbygging ble tenkt bestående av tre deler: Utforskning og leting med mobile plattformer, utbygging og vedlikehold av faste plattformer, samt tjenesteytelser til industrien.<sup>154</sup> Om DnV selv anså offshoreutbygging som et slags livsløp er ukjent, men ting tydet på at de begynte å bli klare over at tjenesteytelser var noe de burde satse på. Markedsanalysen av offshorevirksomheten i 1975 så for seg at tjenesteytelser ville bli den største delen av offshore, etter som letevirksomhet og konstruksjoner av plattformer var synkende.<sup>155</sup>

### **6.2.1 Tjenesteytelser til offshoreindustrien**

Basert på hva som virker å ha vært en stadig mer rådende tanke omkring offshoreindustrien, var tjenesteytelser rettet mot offshore noe DnV tidlig forsøkte seg med. DnVs tidlige nysatsinger knyttet opp mot oljeindustrien var blant annet selskapet Geco. Allerede i 1970 åpnet det seg en mulighet for DnV til å få større ekspertise, samt større del av offshoretjenestene andre selskap var rådende på. De inngikk da samarbeid med seismikkselskapet Geoteam A/S og dannet

---

<sup>152</sup> Referat fra Det norske Veritas' 122. representantskapsmøte 30.10.1975: 13 (VA)

<sup>153</sup> DnVs brev til Industridepartementet angående kontroll av petroleumsproduksjon på norsk sokkel, 18.2.1974 (VA, FA, OD)

<sup>154</sup> «UK offshore market: a growing adolescent, a discussion of the latest market analysis of the Offshore Supplies Office and details of current trends», *Marine Policy* - Volume 1, Issue 1, January 1977: 76

<sup>155</sup> Ibid: 76

Geco.<sup>156</sup> Det ble antatt at et slikt samarbeide ville være med på å styrke kompetansen innen offshore, samtidig som DnV kanskje ville bli sett på som en uavhengig faglig sterk tredjepart innen seismikk. Forskjellen her var at Geco ikke hadde noe med klassifikasjon å gjøre, og var slik et skritt inn mot en ny type tjenesteytelse for DnV. Resultatet ville bli økt kompetansespredning innen nye fagfelt for DnV og samtidig få markedsandeler innen noe som ikke nødvendigvis fulgte tradisjonell klassifikasjon. Geco hadde i starten et tilsynelatende godt forhold til Industridepartementet, noe som etter alt og dømme ville gjøre et videre samarbeid lønnsomt. Overraskelsen var derfor stor da Geco i 1974 fikk beskjed om at Statoil, i samarbeid med Kongsberg Våpenfabrikk og Oljedirektoratet, skulle danne sitt eget seismikkselskap kalt *Statex*.<sup>157</sup> Valget om å opprette Statex var delvis omstridt internt i Statoil da det ble stilt spørsmålsteget om det var plass til to like selskap i en, der og da, liten seismikkbransje. Likevel hang opprettelsen sammen med ønsket hos regjeringen om å samle mest mulig av industri relatert til olje, inn under en statlig kontroll. Opprettelsen av Statex ga et klart signal om at norske myndigheter ville sikre seg mot å la private- og utenlandske aktører sitte med viktige ressurser som var sentrale for videre ekspansjon av norsk oljenæring. Samtidig var det noe som ikke sammenfalt helt med den tidligere uttalelsen fra Industridepartementet, hvor de anbefalte å ikke involvere seg i stor grad innen seismikk.

Ved å vise til Geco er det mulig å få et bedre inntrykk av DnVs forsøk på ekspansjon inn i næringer de tidligere ikke hadde vært involvert i. Den tekniske kompetansen selskapet satt med kunne med fordel brukes på flere fagfelt enn klassifikasjon.

### 6.3 Staten legger føringer

Angående en utspørring i Stortinget om kontrollansvar på norsk sokkel sa daværende Statsråd Ingvald Ulveseth: «Det seier seg likevel sjølv at samfunnet ikkje kan overlata kontrollen med anlegga heilt ut til dei som har retten til å drive verksemda.»<sup>158</sup> Ordene stod i sterk kontrast til systemet som lenge hadde regjert internasjonalt, og spesielt i USA. En arbeidsgruppe sammensatt av representanter fra Oljedirektoratet, Industridepartementet og Sjøfartsdirektoratet ble i 1974 satt sammen for å gjennomgå den gjeldende praksisen med kontrollordning for mobile plattformer. Målet var å finne et framtidig opplegg for koordinering og gjennomføring. Grunnen til at gruppen gikk inn for dette var et ønske om å redusere antallet institusjoner som var involvert i kontrollvirksomheten.<sup>159</sup> Det ble forventet å få en konklusjon i løpet av første halvdel

---

<sup>156</sup> Hanisch 1992: 293

<sup>157</sup> Andersen & Collett 1989: 300

<sup>158</sup> St.mld.81, 1974–1975:716

<sup>159</sup> Ibid.

av 1975.

Statsråd Ingvald Ulveseth svarte også i begynnelsen av 1975 på et spørsmål omkring kontroll på norsk sokkel. Her kom han med det som DnV kanskje kunne ha sett på som et forvarsel. Staten måtte gå mer aktivt inn på sikkerhetssiden i oljeindustrien, og hadde ikke Oljedirektoratet selv kapasitet var det ikke noe i veien for å bruke private konsulenter.<sup>160</sup> Ved å bruke benevnelsen «konsulent» sa Ulveseth i praksis at DnV var en konsulent for staten, og at endringer etter alt og dømme ikke ville komme. Et konsulentstempel var ikke bare negativt for DnV; det ville fortsatt bety inntekter til klasseselskapet, men selskapet måtte innrette seg etter statens ønsker. For DnV var det begynt å nærme seg et punkt hvor de kanskje måtte intensivere sitt arbeid med å få en klarhet i spørsmålet omkring statlig involvering. Selskapet ønsket å finne ut om de ville få et arbeidsgrunnlag på basis av statlige kontrolloppgaver, eller om selskapet skulle vende seg mot operatører på sokkelen for kontroll og driftsinspeksjoner.<sup>161</sup> I tillegg mente Abrahamsen at Oljedirektoratets kontrollopplegg ville føre til innskrenkninger på DnVs evne til å bidra positivt innen sikkerhetkontrollen på sokkelen. Det var således en frykt for at selskapet skulle bli sittende som en sydebukk, skulle selskapet være involvert i en faglig svak statlig kontrollordning som endte med en ulykke.

Betegnelsen konsulent var heller trolig ikke hva DnV hadde sett for seg. For et classeselskap som nylig hadde fått godkjent en kontrollordning over mobile plattformer på britisk sokkel, var det kanskje en risiko å bli «degradert» til konsulent i sitt eget hjemland. For å utdype menes da at det ved å være konsulent ikke var like prestisjefyllt som om selskapet var en uavhengig kontrollmyndighet. Da utviklingen innen bygging av mobile plattformer bare gikk én vei, virket et marked som Norge utrolig verdifullt for DnV å få kontroll over, sett at selskapet satset på mobile plattformer. Det britiske markedet hadde foreløpig ikke gitt noen særlig stor markedsandel innen klassifikasjoner av mobile plattformer, og det norske virket stadig viktigere for DnV. Siden de fleste viktige internasjonale markedsområdene også var kjerneområdene til rivaliserende classeselskaper (American Bureau of Shipping i Mexicogulfen, Lloyds Register på britisk sokkel) virket ikke CA-myndighet lenger ensbetydende med stor markedsandel av mobile plattformer. Kanskje kom det hele litt overraskende på DnV, at selskapet var litt for optimistiske for hva de selv trodde om CA. Selskapet begynte riktignok å få litt erfaring fra britisk sokkel, men betydningen av oppdragene derfra stod ikke helt i samsvar med de opprinnelige spådommene.

---

<sup>160</sup> St.mld. nr. 81, 1974-1975: 716

<sup>161</sup> Notat fra Egil Abrahamsen, 21.8.1975 (VA, FA, OD)

## 6.4 Alpha-ulykken virker utslagsgivende

I november 1975 ble Ekofisk-feltet rammet av en ulykke, da Alpha-plattformen blir rammet av en eksplosjonsartet brann hvor 3 personer omkommer under evakueringen. Ulykken rettet opinionens fokus mot sikkerheten på norsk sokkel, og da om både Industridepartementet og Oljedirektoratet var i stand til å ivareta sitt ansvar med kontroll av sikkerheten på plattformene. Dette benyttet DnV seg av til å promotere det britiske systemet med CA, og om mulig skape ny innpass for det hos den norske regjering. I det påfølgende fokuset på ulykken fra medias side, ble det hevdet at en ikke-statlig organisasjon ville være det beste valget for teknisk kontroll på norsk sokkel. Dette sa også Jacob Eri, daværende direktør for industri- og offshoreavdelingen i DnV, seg enig i. Uheldigvis for Eri viste det seg at DnV, som var konsulent for Oljedirektoratet, var den som utførte sikkerhetskontrollen på plattformen. Det viste seg også at ulykken ikke kunne ha blitt forhindre<sup>162</sup>. Etter dette gikk Oljedirektoratet inn for å ikke gi for mye ansvar til DnV, da det var etablert et inntrykk om at private selskap ikke nødvendigvis ville gjøre en bedre jobb. I stedet så man starten på internkontrollen, hvor plattformoperatørene selv måtte sørge for å innrette seg etter de pålegg som Oljedirektoratet hadde framsatt. Hvordan de gjorde dette var ikke så viktig, så lenge reglene ble etterfulgt og dokumentert. Handlingen medførte likevel ikke at DnV ble utestengt fra offshoremarkedet, men deres handlingsrom kan sies å ha blitt redusert.

Selv om det så ut til å stadig komme flere begrensinger for klaseselskapet, ga de seg ikke uten videre fra å jobbe mot en særstilling hos staten. De ville ha et svar fra myndighetene om hvordan de ville benytte seg av selskapet noen år fram i tid. En uttalelse ville kunne gi DnV en større forutsigbarhet for hva de kunne forvente av oppdrag og inntekt i årene som kom. Grunnet myndighetenes tvil rundt selskapets dobbeltrolle, var de motstander av å gi for mye ansvar til dem. Myndighetene ville derfor ikke gå med på klaseselskapets opprinnelige forslag om en intensjonsavtale, men så i stedet for seg en rammeavtale for faste plattformer. Dette var langt fra hva DnV forsøkte å oppnå, men var likevel et tegn på at de fortsatt ville sikre seg benyttelse og oppdrag fra staten.

I et referat fra Oljedirektoratets møte med DnV mot slutten av 1975, kommenterte Oljedirektoratet nokså kritisk til flere av punktene DnV fremhevet seg selv ved – Oljedirektoratet mente at DnV virket misfornøyd med alt som ikke ga dem mest mulig ansvar.<sup>163</sup> Tidvis kom det også fram at Oljedirektoratet så på det som en trussel om et selskap ble for stort og dominerende i et lite teknisk miljø, noe direktoratet mente DnV begynte å vise tendenser til. Bakgrunnen var dels Abrahamsens mening om at all nødvendig ekspertise og erfaring var samlet i DnV, og at det

---

<sup>162</sup> Hanisch & Nerheim 1992: 349-350

<sup>163</sup> Referat fra møte mellom Oljedirektoratet og DnV 25.11.1975 (VA, FA, OD)

burde fortsette å være slik.<sup>164</sup>

Abrahamsens mening kan således tolkes som en nesten arrogant holdning. Det er likevel grunn til å se at holdningen etter stor sannsynlighet kom av DnVs fokus på å gi svar basert på kunnskap og vitenskap. Ved å forbli en stor aktør i markedet kunne selskapet fortsette å være et kvalitetsstempel i et nasjonalt perspektiv. Problemet her kan derimot tenkes å være at Abrahamsen nærmest ignorerte den problemstillingen som hadde fulgt DnV og offentlige myndigheter lenge; DnV var et privat selskap med mange roller. Som Oljedirektoratets Gunnar Hellesen også senere presiserte; ansvaret på sokkelen lå hos direktoratet som statens forlengede arm, og at kontrollansvar ikke kunne overlates til andre.<sup>165</sup>

## 6.5 Nær en avgjørelse på kontrollordningen

Sjøfartsdirektoratet laget i august 1976 et utkast til avtale mellom DnV og Departementet for Handel og Skipsfart (Handelsdepartementet) angående kontroll av mobile plattformer. Utkastet var litt uklart om hvilken retning kontrollordningen hadde. Allerede i første setning siteres det: «Kontroll og besiktelser m.v. av flyttbare boreplattformer på vegne av Sjøfartsdirektoratet.»<sup>166</sup> Sitatet kan således tolkes i retning av avtalen som omhandlet skip, hvor DnV gjorde befarings på vegne av Sjøfartsdirektoratet, med kontrollmyndighet. Videre var et punkt i avtalen som omhandlet ansvarsforhold spesielt: «...Det norske Veritas fraskriver seg ethvert økonomisk ansvar for feil eller forsømmelser som dets tjenestemenn måtte gjøre seg skyldig i.» Nevnte punkt var det som kjennetegnet et classeselskap, og som vil kunne finnes igjen i de fleste avtaler inngått med et slik selskap. Ansvarsfraskrivelse er noe Staten primært vil unngå da den står som øverste myndighet og ansvarlig for alle innbyggers sikkerhet. Skulle et classeselskap stå som kontrollmyndighet ville det trolig heller ikke kunne ha hatt med et slik punkt i avtalen.

Avtalen røpet at kontrollordningen for mobile plattformer på norsk sokkel ville forbli uendret for norske myndigheter. For myndighetene falt også et slikt utkast sammen med uttalelsene fra Ulveseth året i forveien. Staten var ikke villige til å la private få for stort ansvar. Avtalen sa at det skulle være DnVs ansvar å sjekke at mobile plattformer var i henhold til Sjøfartsdirektoratets krav, samtidig skulle DnV kontrollere at de samme plattformer holdt DnVs egen klasse. Ble en plattformklasse trukket tilbake skulle Sjøfartsdirektoratet straks underrettes.<sup>167</sup> Ordningen var slik den samme som tidligere, uten at DnV fikk likestilt kontrollordningen for mobile plattformer som for skip. Uten å gå for mye inn på tvetydigheten kan det bemerkes at mye tyder på at Sjøfartsdirektoratet var avhengige av DnVs regelverk for

---

<sup>164</sup> Referat fra møte mellom Oljedirektoratet og DnV 25.11.1975 (VA, FA, OD)

<sup>165</sup> Jan Hegland, *Oljedirektoratet 1973-1983*, Stavanger 1983.

<sup>166</sup> Utkast til avtale mellom DnV og Departementet for Handel og Skipsfart, 25.08.1976 (RA, SD, boks Duc-L1046)

<sup>167</sup> Ibid.

mobile plattformer. Sett opp mot en lignende tendens fra foregående år, var det således med på å forsterke inntrykket av DnV som en nødvendig aktør.

Svaret DnV ga til utkastet henviste til noen vitale punkter: Selskapet bemerket at:

«faller denne sikkerhetsstandard sammen med den standard som er foreskrevet i de offentlige forskrifter, vil myndighetene i operasjons- og/eller registreringsland kunne legge klassetildelingen direkte til grunn for de foreskrevne driftstillatelser.»

Videre viste DnV til det faktum at så lenge kontrollen av klasse på mobile plattformer ble søkt hjemlet i sjødyktighetsloven, §36.2, skulle også samme rutiner følges. §36.2 lød «at maskineri, kjeler og rørledninger m.v. er betryggende forarbeidet, utstyrt og vedlikeholdt samt i fullt arbeidsmessig stand». Som tidligere nevnt tilsa bestemmelsen at myndighetene da skulle bygge på klassekontrollen, og bare i spesielle unntak gjøre kontrollen selv. Den samme loven omhandlet skip som DnV hadde en kontrollordning med.<sup>168</sup> Her skal det påpekes at klassekontrollen som DnV viste til gjaldt for materialstyrke og konstruksjon (skroget), ikke tekniske detaljer omkring elektrisitet og boforhold (innmaten i skipet). Det er likevel vanskelig å se nøyaktig hva DnV mente med §36.2. En teori er da at Skipskontrollen måtte samkjøre sine kontroller med DnVs egne klassebesiktelser, et tema som ble tatt opp i 1969 (kapittel 3).

Ordlyden i utkastet hadde heller ikke gått upåaktet hen hos DnV. Selskapet uttrykte sin misnøye med at de ville bli underlagt Sjøfartsdirektoratet, og påpekte at den karakter klassetjenesten hadde gjorde at man ikke kunne akseptere utkastet. Godt mulig antok DnV at en underordnelse mot Sjøfartsdirektoratet ville senke selskapets anseelse blant brukerne. Med underordnelse menes da en innstramning av ordningen som eksisterte, ved at direktoratet ville få et større ansvar på bekostning av DnV. Klaseselskapet anbefalte heller å begrense «den generelle bemyndigelse» til lastelinjekontrollen, som betød skip. Sjøfartsdirektoratet selv hevdet derimot at §36 ikke dekket alle områdene på en mobil plattform som forventet av en skipskontroll.<sup>169</sup> Trolig begynte Sjøfartsdirektoratet å innse hvor forskjellige skip og mobile plattformer var.

Misnøyen til DnV kan på flere måter være lett å skjønne. I løpet av 1976 hadde Sjøfartsdirektoratet foretatt alle besiktigelses av helikopterdekk på mobile plattformer grunnet bemanningssituasjonen i Luftfartstilsynet. Videre ble direktoratet på samme tid anmodet av Industridepartementet å føre kontroll med redningsutstyr og redningsøvelser.<sup>170</sup> Med tanke på

---

<sup>168</sup> DnVs svar på avtaleutkastet mellom DnV og Departementet for Handel og Sjøfart, 8.9.1976 (RA, SD, boks Duc-L1046)

<sup>169</sup> Problemnotat fra Sjøfartsdirektoratet vedrørende DnV og kontrollordning for mobile plattformer 24.1.1977 (RA, SD, boks Duc-L1045, Skipskontrollen - Godkjennelse av utstyr 1980–1983, Private klasseinstitusjoner. Det norske Veritas. Offshoreavtalen. Overenkomst om kontroll med boreplattformer 7. januar 1982. 1980–1982)

<sup>170</sup> Sjøfartsdirektoratets årsmelding 1976: 23

Sjøfartsdirektoratets egen bemanningssituasjon på samme tid, er det god grunn til å anta at det var DnV som utførte den faktiske besiktigelsen på de nye områdene. En annen ledetråd på dette er hvordan direktoratet selv skriver at et nært samarbeid med klasseselskapene har vært nødvendig for å kunne utføre sitt arbeid.<sup>171</sup> For DnVs del hadde de også mot slutten av 1976 fått sertifiseringsmyndighet og ansvar for å føre inspeksjoner på kraner plassert på mobile plattformer.<sup>172</sup> Slås de ulike områdene sammen, tyder mye på at DnV kan ha hatt en rimelig stor andel av de ulike kontrolloppdrag både på vegne av staten, i tillegg til de områder som de selv hadde myndighet over. Spørsmålet om mobile plattformer kommer også her tydeligere fram – kontroll av plattformene var kanskje underlagt ulike departementer, men til sist var det DnV som utførte arbeidet. På tampen av året ble det likevel klart at selskapet kanskje ikke hevdet seg like godt innenfor mobile plattformer som de selv kanskje håpet. Ingen kontrakter på mobile plattformer med DnVs klasse ble undertegnet i løpet av hele 1976.<sup>173</sup>

## 6.6 Ukjent indre strid i Sjøfartsdirektoratet

At det i de statlige direktoratene fantes uenigheter og motsetninger, kommer ikke som en overraskelse for noen. Det er sjeldent forventet at ledelsen i bedrifter og selskaper skal være enstemmige i alle avgjørelser som blir tatt, noe som ofte kan være et sunt tegn. I blant kan det derimot skje at det ikke blir sett på som gunstig at uenighet kommer fram i lyset. For ledelsen i Sjøfartsdirektoratet og Oljedirektoratet virker det som at nettopp dette ble sett på som et problem i drøftelsen omkring direktoratenes involvering med DnV. Innad i Sjøfartsdirektoratet hadde det således lenge eksistert en kjerne av personer som så på et samarbeid med DnV som både nyttig, verdifullt og helt nødvendig. For ledelsen i begge direktoratene var en slik holdning langt fra det som var ønsket, noe som her vil bli belyst.

Den 20. september 1976 drøftet ledelsen i Oljedirektoratet og Sjøfartsdirektoratet Egil Abrahamsens motsvar til deres tidligere utkast, hvor det var enighet om at aktørene var uenige. Etter ordlyden i referatet var det heller ikke noen avklaring i sikte med det første. Direktoratene skjønnte selv at problemstillingen rundt en kontrollordning gjorde at det hastet å få en avklaring på spørsmålet. Underveis ytret teknisk avdeling i Sjøfartsdirektoratet seg angående en avklaring – de ville ha all kontroll hos Sjøfartsdirektoratet, grunnet den totale sikkerheten det ville gi. Skulle kontrollordningen fordeles på flere aktører, var det større risiko for at ett ledd kunne svikte. Det ble også bemerket at en avgjørelse rundt kontroll av boreinstallasjoner på mobile plattformer virket være tatt, ved at man ville at Sjøfartsdirektoratet og Oljedirektoratet skulle

---

<sup>171</sup> Sjøfartsdirektoratets årsmelding 1976: 10

<sup>172</sup> Det norske Veritas årsberetning 1977: 15 (VA)

<sup>173</sup> Det norske Veritas årsberetning 1976: 14 (VA)

samarbeide om opplæringen av personell til kontrollsektoren. Teknisk avdeling så på dette som en dårlig idé da det fortsatt var behov for å kunne diskutere en kontrollordning på fritt grunnlag.<sup>174</sup> Nøyaktig hva teknisk avdeling i Sjøfartsdirektoratet mente med «fritt grunnlag» kom klart frem i det neste møtet mellom direktoratene.

Den 15. oktober samme år gjennomførte Sjøfartsdirektoratet og Oljedirektoratet et internt møte, der bakgrunnen var spørsmålene som reiste seg rundt DnVs endringsforslag. I etterkant ble referatet fra møtet skrevet på en ganske spesiell måte, grunnet referentens frykt for at hans egne meninger ikke skulle bli tatt med.

Av det en har sett tegn på tidligere, kommer et motsetningsforhold innad i Sjøfartsdirektoratet veldig tydelig fram etter nevnte møte. Nærmere bestemt et motsetningsforhold mellom administrasjonen og teknisk avdeling, hvor det hadde dannet seg to leirer. Administrasjonen som holdt seg til myndighetenes offisielle linje med staten som øverste myndighet, og teknisk avdeling som favoriserte samarbeid med DnV, og som samtidig var sterkt uenig i administrasjonens linje. Spliden virker å ha vært et underliggende problem i Sjøfartsdirektoratet da avdelingsdirektøren for teknisk avdeling, Ivar Manum, førte ordene ned på papiret. Da for å være sikker på at uenighet ble skriftlig dokumentert, og ikke avfeid som uviktig. For uenigheten kunne på ingen måte sies å ha vært uviktig, slik flere i direktoratenes ledelse hevdet.

Det kom frem at teknisk avdeling var positive til å gi etter for DnVs krav rundt kontrollmyndighet, på bakgrunn av at avdelingen ville ha alt ansvar liggende hos én aktør. Som nevnt av forrige møte, ville en oppstyking av kontrollmyndighet til DnV og Oljedirektoratet kunne gi et tungrodd system med fare for feil.

Manums personlige mening ga uttrykk for at han var sterkt imot en oppstyking av ansvar. Hans mening hadde riktignok ikke vært den samme siden utbyggingen startet på norsk sokkel, men hadde endret seg etter erfaringen med DnV og Ekofisk.<sup>175</sup> I Oljedirektoratets eget referat fra møtet eksisterte uenigheten derimot bare som en liten notis, og virker ikke å ha blitt tatt nevneverdig hensyn til. Argumentene Manum ga til støtte for DnV var blant annet at både DnV og Oljedirektoratet var i en læringsprosess, og at DnV også var involvert med boretekniske undersøkelser på samme måte som Oljedirektoratet. Med boretekniske undersøkelser menes det boreutstyr som normalt ikke ble dekket av klasse, og som fra før av var Oljedirektoratets ansvar. Fra et teknisk perspektiv var DnV tenkt like kapabel som Oljedirektoratet til å arbeide med boretekniske spørsmål. Dersom DnV kunne opparbeide seg god kunnskap på nevnte fagfelt, lå

---

<sup>174</sup> Referat fra møte mellom Sjøfartsdirektoratet og Oljedirektoratet 20.9.76 (RA, SD, boks Duc-L1046)

<sup>175</sup> Sjøfartsdirektoratets referat fra møte mellom Sjøfartsdirektoratet og Oljedirektoratet 12.10.1976 (RA, SD, boks Duc-L1046)



alt til rette for at selskapet kunne få komplett kontrollansvar over mobile plattformer.

Hovedmomentet til Manum var til slutt at Oljedirektoratets egne argumenter for å hindre DnV fra å få en sterk posisjon på norsk sokkel, ikke nødvendigvis skulle være utslagsgivende for en avgjørelse av kontrollordning. Fortsatt var det mye usikkerhet knyttet til mobile plattformer.

For å se på årsaken til bekymringen Manum hadde rundt nedtegnelsen av referatet, ble det helt til sist nevnt en grunn til det hele – «En var nødt til å se bort fra Manums innlegg» var fungerende Sjøfartsdirektørs kommentar, og både direktør Hagemann fra Oljedirektoratet og fungerende sjøfartsdirektør i Sjøfartsdirektoratet presiserte at referatet kun skulle inneholde konklusjonene fra møtet.<sup>176</sup> Manums ord mot slutten av referatet ga inntrykk av at det hele var en uryddig prosess; han følte at hans stilling ble undergravd gjennom presiseringene fra direktørene, og at det hele var et forsøk på å dekke over uenigheten. Hvordan kunne administrasjonen i begge leirer avfeie en teknisk direktørs tydelige misnøye, med de enkle ord at man var nødt å se bort fra hans mening uten noen utdypning?

Misnøyen Manum viste kan umulig ha dukket opp helt plutselig, og ser en tilbake noen år i tid er det ting som tyder på at Sjøfartsdirektoratet har hatt en viss splid innad. Ledelsen har alltid måtte følge statens bestemte føringer, selv om momenter underveis kanskje har talt for at det ikke har vært den mest effektive løsningen. Eksempelvis vil jeg vise tilbake til kapittel 3.3, hvor det interne utvalg ikke ble hørt i sine anbefalinger. Om ledelsen ikke ville gå over en viss linje i sitt samarbeid med DnV, er det da merkelig at de stadig virket til se etter den beste løsningen innen mobile plattformer – en løsning som ofte innebar at DnV ble tungt involvert.

En slik uenighet kan ikke sees nevnt i noen sekundærlitteratur, ei heller ikke i Sjøfartsdirektoratets jubileumbok. Av den grunn anser jeg det som viktig å få frem i lyset hvor opphetet spørsmålet om kontrollordning var innad i et direktorat som Sjøfartsdirektoratet, og at et privat selskap som DnV skapte en lojalitetskonflikt. Uenigheten kan også tyde på at ledelsen i Oljedirektoratet og Sjøfartsdirektoratet hadde gått inn for en konklusjon angående DnV før problemstillingen offisielt ble drøftet. I tillegg virket det ikke som at de nødvendigvis hadde opplyst om dette til resten av de involverte innad i direktoratene. Skulle dette ha vært tilfelle, er det naturlig å tro at ledelsen var klar over at det var en splittelse. Derav passer det nedtonede svaret på Manums uenighet inn, ved at begge direktoratene ikke ville lage noen offentlig sak ut av motsetningene. Skulle det bli tilfelle, er det trolig at norske myndigheter kunne bli oppfattet som splittet i spørsmålet om bruk av et privat klasseselskap, noe som igjen kunne endre opinionens mening rundt spørsmålet.

Manum skal til gjengjeld ha vært en av de mer DnV-vennlige innad i Sjøfartsdirektoratet,

---

<sup>176</sup> Sjøfartsdirektoratets referat fra møte mellom Sjøfartsdirektoratet og Oljedirektoratet 12.10.1976 (RA, SD, boks Duc-L1046)

og kan således ha vært en faktor som ikke passet inn med den politiske linjen Oljedirektoratet og Sjøfartsdirektoratet skulle holde seg til. Det er heller ikke grunn til å tro at Manum var alene om sitt standpunkt, men at han kan ha vært en av få som satt i en framtreddende stilling.

For Oljedirektoratet var det lett å se problemet en uenighet i mellom direktoratene ville gi. Skulle Oljedirektoratet la DnV få ansvaret for tilnærmet alt av godkjenning på en mobil plattform, ville selskapet i realiteten inneha kontrollordning som ville bli mer omfattende enn for skip. Direktoratet ville således ha satt seg selv i en ugunstig posisjon ved at de ikke lengre ville ha mulighet til å bygge opp egen kontrollkapasitet, samt kanskje det viktigste: Ved å akseptere DnV som ansvarlig for kontroll av alt utstyr sa Oljedirektoratet at mobile plattformer var likestilt med skip. Det boretekniske utstyret hadde fram til nå vært ankepunktet Oljedirektoratet hadde brukt for å skille plattformene fra skip. Sjøfartsdirektoratet kom selv med en lignende konklusjon – risikoen for skader i forbindelse med oljeboring var for store til at det offentlige kunne gi slipp på et strengt ansvar og kontroll. Av den grunn var det uaktuelt å tillate en kontrollordning som for skip i regi av DnV.<sup>177</sup>

## **6.7 DnV godtar Oljedirektoratets avtale**

Den 22. september 1977 ble spørsmålet omkring kontrollordning mer avklart. En rammeavtale mellom Oljedirektoratet og DnV om kontroll på faste installasjoner ble underskrevet av Hagemann og Abrahamsen, en avtale som med ett ga store føringer for den videre utviklingen hos DnV på norsk sokkel. DnV påtok seg å bli en fast konsulent for myndighetene, og i samarbeid med Oljedirektoratet utvikle regler og bestemmelser på forskjellige områder. Spesielt på områder hvor klasseselskapet satt med bedre kunnskap.<sup>178</sup>

For å illustrere hvordan DnV var leid inn og «underlagt» Oljedirektoratet, ble det henvist til punkter i avtalen som pekte på klasseselskapet som en offentlig institusjon. Der ble DnV omtalt som et innleid selskap, hvor staten selv kunne slutte nye avtaler med andre klasseselskaper. Videre ville en unngå «conflicts of interest» ved at DnV ikke skulle kunne ta kontrolloppdrag for andre selskaper på samme objekt. Muligheten for å stå med en fot i hver leir skulle fjernes om DnV godtok avtalen. En mulighet som strengt tatt bare kunne ha undergravd selskapets stilling hos offentlige myndigheter hadde det blitt opprettholdt. Punktet om erstatningsansvar var påfallende likt DnVs eget forslag fra tidligere av; selskapet skulle slippe erstatningsansvar ovenfor staten ved feil og forsømmelser, og slik kunne DnV fortsatt fungere

---

<sup>177</sup> Problemnotat fra Sjøfartsdirektoratet vedrørende DnV og kontrollordning for mobile plattformer, ca. 1977 (RA, SD, boks Duc-L1045)

<sup>178</sup> Rammeavtale mellom Oljedirektoratet og DnV 22.9.1977 (RA, SD, boks Duc-L1045)

som det klaseselskapet det var.<sup>179</sup>

Nøyaktig hvorfor DnV inngikk en rammeavtale med Oljedirektoratet er kanskje ikke så lett å se, spesielt da selskapet hadde jobbet intenst gjennom hele 1970-tallet for å få en kontrollordning til å gjelde mobile plattformer. Ved å underskrive en slik avtale med «rivalen», var det hele dermed avgjort?

Et nært samarbeid mellom Oljedirektoratet og DnV hadde også sine positive sider. Begge parter var etter stor sannsynlighet veldig like i kompetansespørsmålet rundt boreteknisk utstyr, og hadde således mye å tjene på videre samarbeid. Da begge lå relativt likt i kompetanse på boreteknisk utstyr, ville et samarbeid kunne gjøre at eventuelle forbedringer og tekniske gjennombrudd bli delt mellom begge. Sjansen for å få til noe slik ville være større om to store aktører samarbeidet, enn om begge skulle holde sine utviklinger hver for seg.

Et nærmere samarbeid kunne også bli fruktbart på sikt, slik det var mellom Sjøfartsdirektoratet og DnV. Begge direktoratene var uten tvil avhengige av DnV for å klare og gjennomføre sitt virke, og DnV fikk store inntekter på sine tjenester rettet mot staten. En mulighet til at rammeavtalen til sist ble undertegnet trenger nødvendigvis ikke å ha hatt så mye og si for inntektene til DnV. Inntektene fra statlige oppdrag hadde økt jevnt gjennom hele 1970-tallet, og virket ikke til å ville synke med det første. Ser en derimot på antagelsene fra 1974 angående tankskipsmarkedet, kan det ha vært en frykt for at DnV ville miste betraktelige deler av et viktig skipsmarked. Skulle de da i tillegg ha nektet å skive under avtalen, ville DnV i verste fall risikere et bortfall av store deler av inntektsgrunnlaget sitt som gjorde dem store. En teori rundt rammeavtalen er således at DnV valgte myndighetene da de i det minste var garantert en viss inntekt, samtidig som de kunne utvikle seg innen offshore-industri sammen med Oljedirektoratet. Ulempen for DnV var da at de risikerte å miste litt av sin status som nøytral og uavhengig hos redere og forsikringsselskaper, ved at de gikk bort fra sine «røtter».

En annen mulighet var at DnV valgte å godta avtalen for å lage et mer positivt inntrykk av seg selv for Oljedirektoratet. Ved å skape et nærmere samarbeid kunne det bli en mulighet til å lettere få gjennomslag for sitt ønske om en kontrollordning på mobile plattformer. Ser en derimot på tidligere uttalelser, korrespondanse og DnVs markedssituasjon i tiden før avtalen, kan det derimot virke som å ha vært en siste utvei. DnV uttalte selv at i 1977 var rundt halvparten av aktiviteten i selskapet innenfor offshoreindustri- og databehandling.<sup>180</sup> Skulle tallene få dømme, var det riktignok en sannhet med modifikasjoner, med mindre tilleggstjenester som seismikk ble tatt med i beregningen. Gjennom Geco var det tydelig at seismikk var en tjeneste som var veldig lønnsom, en bekreftelse på at DnV hadde ansett det som nødvendig å bevege seg utenfor det

---

<sup>179</sup> Rammeavtale mellom Oljedirektoratet og DnV 22.9.1977 (RA, SD, boks Duc-L1045)

<sup>180</sup> Det norske Veritas årsberetning 1977: 3 (VA)

tradisjonelle skipsmarkedet. Likevel stod ikke offshoretjenester for halvparten av selskapets inntekter, men det begynte å nærme seg. På flere måter tyder det på at DnV hadde gjort seg så avhengig som tjenesteyter til offshore-sektoren, ved at de hadde begynt å tjene mer enn de ville ha gjort av en kontrollordning for mobile plattformer alene. I 1977 hadde den inntektsandelen fra skipstjenester falt til 49.2% av den totale omsetningen, ned fra 56.1% i 1975. Kontroller av mobile plattformer gikk inn under skipstjenester, noe som var med på å vise at plattformene kanskje fikk stadig mindre prioriteringer hos selskapet. Innen kategorien tjenesteytelser til offshoreindustrien hadde derimot inntektsandelen gått fra 20.7% i 1975, til 27.3% i 1977.<sup>181</sup> Ut fra statistikken kom det tydelig fram at offshoreindustri dekket tapet innen skipstjenester, og at offshore tydelig fikk en stadig større betydning for DnV.

Det er på sin plass å gi en kort forklaring på valget av rammeavtalen som slutt punkt i oppgaven, og litt om utviklingen frem til 1982. Valget om å legge rammeavtalen for faste konstruksjoner til grunn for en avslutning i oppgaven henger sammen med den mengden stoff jeg har måtte tilføyd oppgaven for å følge utviklingen frem til 1982. Rammeavtalen mellom DnV og Oljedirektoratet på mobile plattformer ble da inngått, og DnV hadde for alvor gjort sitt valg vedrørende spørsmålet om kontrollmyndighet.

## 6.8 Avslutning

Årene 1974–1977 var preget av et DnV med et delvis ambivalent forhold til norske myndigheter. Håpet om at den nyervervede kontrollordningen på britisk sokkel skulle hjelpe til med å åpne dører på norsk sokkel, gikk ikke som planlagt. Selv om DnV ofte brukte tittelen CA for å fremheve sin stilling, kan det nesten spekuleres i om det var en dels hul tittel. I hvertfall var det mye som tydet på at mobile plattformer på britisk sokkel ikke ble det store markedet som først håpet. Samtidig var det mulig å se hvordan den tidlige optimismen blant ledelsen i classeselskapet virket som den falt rett etter at selskapet fikk tildelt tittelen CA. Av den grunn skiftet fokuset over til norsk sokkel etter 1974, da DnV hadde en sterk stilling innen skipsmarkedet nasjonalt. Konkurransen fra utenlandske classeselskaper ville slik kunne bli minimal, og leteaktiviteten etter olje og gass var stigende. Noe som betød økt etterspørsel etter mobile plattformer.

Noe som heller ikke var nytt av dagen var en viss intern uenighet innad i Sjøfartsdirektoratet angående hvor involvert DnV skulle være i kontrollen med mobile plattformer. Det som kan sies å ha vært mer overraskende var at Sjøfartsdirektoratet og Oljedirektoratet sammen virker å ha gått inn for en avgjørelse om hvorvidt DnV skulle få en kontrollordning over mobile plattformer. En slik enighet fantes riktignok bare på øverste nivå i

---

<sup>181</sup> Det norske Veritas årsberetning 1977: 40 (VA)

begge direktoratene, da direktøren for teknisk avdeling i Sjøfartsdirektoratet, Ivar Manum, ga uttrykk for sterk misnøye med ledelsens avgjørelse, uten å bli tatt hensyn til. Samtidig kan en se hvordan ledelsen i Oljedirektoratet presset på for å sikre seg at det var en felles enighet i eventuelle uttalelser rettet mot DnV. Slik er det med på å vise hvordan Oljedirektoratet ikke virket til å la DnV få mer av markedet enn de allerede hadde, og at de var lite villige til å la en privat aktør sitte med kontrollordning over en viktig nasjonal industri.

Gjennom intensjonsavtalen med Oljedirektoratet hadde DnV etter alt å dømme gått hele sirkelen – fra å arbeide aktivt for kontrollordning over mobile plattformer på norsk sokkel som en utøvende myndighet, til å stadig motsette seg en underordnet stilling i forhold til statlige direktorater, for så å takke ja til statens tilbud. Det virket ha vært for kostbart for klasseselskapet å måtte kjempe for gjennomslag i nesten ti år, uten nevneverdig resultat. Intensjonsavtalen ville bety et sikret inntektsgrunnlag, da faste installasjoner på norsk sokkel begynte å bli stadig større i antall. Mye tyder på at mobile plattformer ikke ble det prestisjeprosjektet DnV hadde håpet på, men at kontrolloppdrag på faste plattformer og installasjoner kunne gi et større utbytte.

## **Kapittel 7 – Konklusjon**

I denne oppgaven har jeg vist hvordan DnV arbeidet for et regelverk og en posisjon innen en kontrollordning for mobile plattformer gjennom store deler av 1970-tallet. Selskapet var en iherdig pådriver for en slik kontrollordning, en linje selskapet holdt seg til i hele oppgavens tidsrom.

Gjennom sitt nære samarbeid med Sjøfartsdirektoratet var DnV etter opprettelsen av Oljedirektoratet, gjenstand for en stadig større skepsis fra ledelsen i begge direktoratene. Likevel var direktoratene avhengige av classeselskapets hjelp for å kunne gjennomføre sine pålagte plikter. Spesielt Sjøfartsdirektoratet hadde en dokumentert underbemanning, og fryktet en reduksjon i sikkerhetsnivået på skip om de ikke kunne bruke eksterne aktører til hjelp. Sentralt lå slik spørsmålet om en kontrollordning for mobile plattformer – myndighetene ville ikke gi DnV en slik myndighet, selv om de gjennom kontrollordningen for skip etter all sannsynlighet var i stand til å kunne ta på seg et slikt ansvar. En slik kontrollordning ville da kunne lette arbeidsmengden for Sjøfartsdirektoratet.

Slik har classeselskapenes sterke stilling i flere land har også vært nødvendig å gå inn på. Dette for å kunne forklare hvordan selskapene fungerte, og ikke minst hvordan ulike lands myndigheter oppfattet og brukte disse. Som en bieffekt har det også vært et mål å vise hvordan et classeselskap fungerte, i tillegg til regelverkene de opererte med – et regelverk som ofte ble ansett som godt nok, og ofte bedre, enn et statlig regelverk som knapt eksisterte.

I perioden 1968–1977 er det mulig å følge utviklingen i DnV rundt de daværende nye teknologiene innen offshore-industri, spesielt mobile plattformer konstruert hovedsaklig for leteboring. Problematikken rundt plattformene meldte seg tidlig da det oppstod vanskeligheter med å klassifisere disse i henhold til et regelverk. Det eksisterte ikke noe regelverk for konstruksjon av mobile plattformer i begynnelsen av perioden. Classeselskapene var dermed de som tidlig gikk inn for å lage et regelverk for mobile plattformer basert på regelverket for skip.

### **7.1 DnV går inn i olje og flytende plattformer**

Framveksten av en moderne offshoreindustri tidlig på 1900-tallet skapte nytt globalt marked. Et marked som var gjenstand for prøving, feiling og en rådende optimisme. Olje- og gassutvinning til havs startet hovedsakelig i området rundt Mexicogolfen, med amerikanske selskaper som sterke pådrivere. Innen kort tid ble det klart at det var nødvendig med nye metoder for å bore lengre ut til havs enn tidligere. Løsningen ble å utvikle mobile plattformer som kunne brukes på dypere vann, og som kunne fungere uten et stort støtteapparat.

Den største revolusjonen innen mobile plattformer kom med halvt nedsenkbare

plattformer rundt 1950. De kunne ofte flytte seg fra sted til sted for egen maskin, og var slik ofte mye sikrere enn tidligere stasjonære plattformer. Offshoreindustrien i de respektive land ble oftest underlagt forskjellige offentlige lover og regler som ofte var basert på regelverket til eksisterende classeselskaper. Disse plattformene ble også gjenstand for en langvarig debatt i årene som skulle komme: Skulle mobile plattformer bli klassifisert som skip, selv om begge var radikalt forskjellige i utforming og konstruksjon?

Mot slutten av 1960-tallet begynte DnV å se muligheten for å ekspandere klasse til å gjelde innen flytende oljeplattformer. En intens lobbyvirksomhet fra classeselskapets side rettet mot Sjøfartsdirektoratet og Industridepartementet begynte. Målet var å få myndighetenes aksept for at classeselskapers kontroll og klassifisering av mobile plattformer var tilstrekkelig for myndighetene for å godkjenne plattformene. Fra begynnelsen av arbeidet DnV for å kunne definere mobile plattformer som skip, en problemstilling som gikk helt tilbake til de første mobile plattformene. En sannsynlig årsak til at både DnV og andre classeselskaper gikk inn for en slik definisjon, kan sies å ha vært at mobile plattformer da gikk inn i en klasse med et regelverk som de fleste stater anerkjente som akseptabelt.

DnVs forhold til norske og britiske myndigheter kan på slutten av 1960-tallet sies å ha vært preget av en gjensidig respekt. Det var likevel to store forskjeller på DnVs rolle – hos den norske var DnV underlagt myndighetenes bestemmelser innen en kontrollordning for skip, hos den britiske ble DnV ansett som en uavhengig aktør som godkjente på myndighetenes vegne. Selv om selskapet fikk ulike vilkår hos de forskjellige myndigheter og med varierende hell nådde sine mål, virket DnV å ha vært dels uunnværlig for norske myndigheter. På britisk sokkel var det lite som tydet på at rollen som CA hadde store utslag for DnV, mye grunnet den store konkurransen med andre classeselskaper.

## **7.2 Involvering i offshore gir nytt marked**

Perioden 1972–1974 kan for DnV sies å ha vært en tid hvor selskapet måtte innordne seg en delvis opportunistisk forretningsstrategi for å kunne beholde sin stilling innen klassemarkedet. Dette innebar at det ble aktuelt å kunne bevege seg vekk fra rollen som et rent classeselskap. DnV gikk inn for å tilby tjenester til offshoremarkedet på flere plan enn tradisjonell klassifisering. Mye av årsaken til vendingen kom på grunnlag av direktør Egil Abrahamsen, som anså det som nødvendig skulle DnV overleve i et stadig vanskeligere skipsmarked. DnVs videre satsning på mobile plattformer, og offshore-teknologi generelt, kan sies å ha kommet som et resultat av de ulike påvirkninger selskapet ble gjenstand for.

For å kunne gi et bedre perspektiv på de ulike meninger som rådet i perioden, har jeg sett

på flere land sine erfaringer og antakelser omkring olje- og gassutvinning i Nordsjøen.

Kapittelet har også gått inn på DnVs videre valg og muligheter innen klassemyndighet over mobile plattformer og sterkere involvering i andre deler av offshore-industrien. Et stadig dypere engasjement med britiske myndigheter kan slik ha lagt linjen for selskapets ønske om hvilken rolle det skulle ha på norsk side av Nordsjøen. Det tydelige samarbeidet med britiske myndigheter la stadig tydeligere føringer for at DnV ville få en offisiell Certifying Authority-myndighet på britisk sokkel. I 1973 utførte DnV oppdrag som om de hadde blitt tildelt offisiell CA, med stilltiende aksept fra britiske myndigheter. Ved å tillate DnV i å ta på seg en slik rolle, felles med flere andre classeselskaper, var det mye som tydet på deres stilling ikke ville svekkes i de kommende årene.

### **7.3 Utviklingen av regelverk for mobile plattformer**

Regelverket som mobile plattformer hadde hos classeselskaper var til å begynne med veldig svakt. Selv om utviklingen hadde startet med American Bureau of Shipping allerede på slutten av 1950-tallet, tok det lite hensyn til forskjellene i mellom mobile plattformer og skip. Først i 1968 kom et eget regelverk for mobile plattformer, da gjennom American Bureau of Shipping og Lloyd's Register. Likevel fungerte ordningen så godt at classeselskapene aktivt gikk inn for å holde mobile plattformer i samme kategori som skip. Mange av grunnene til dette var en internasjonal aksept – stort sett alle land godkjente de store classeselskapenes regelverk, og ved å gi en mobil plattform samme klasse som et ordinært skip, kunne det flyttes over grensene til havs. Store besparelser innen tid og penger kunne slik garanteres, samtidig som at både classeselskapene og oljeselskapene ville tjene på en slik ordning.

Et spørsmål som da dukker opp, er om Sjøfartsdirektoratet ville sett på DnVs regelverk for mobile plattformer som fullgodt med et offentlig, hadde selskapet klart å utgi et slikt på et tidlig tidspunkt. En tidligere innfasing av et slikt regelverk kan da tenkes å kunne gjort det lettere for DnV å få aksept for en kontrollordning over mobile plattformer, før opprettelsen av Oljedirektoratet endret maktbalansen.

Et classeselskap kan opptre i flere forskjellige roller, noe som kan føre til at grensene for hvem det arbeider for viskes ut. Oppgaven har vist de vanligste rollene å opptre i, og dertil de problemene som kan oppstå ved rolleblanding. Ofte trenger heller ikke classeselskapet å ha blandet rollene direkte, men balanserer litt i mellom ved å ta på seg flere roller samtidig. En slik problemstilling er også hva som har fulgt DnV i denne oppgaven, da norske myndigheter ofte var skeptiske til en slik måte å opptre på.



## 7.4 Konflikter og konklusjoner

Perioden 1974–1977 ble for DnV en tid hvor de ble stående på stedet hvil når det kom til deres initiativ for større involvering innen myndighet på mobile plattformer. DnVs tildeling av Certifying Authority (CA) fra britiske myndigheter var forventet, men kan heller ikke sies å ha hjulpet selskapets markedsposisjon nevneverdig. I hvert fall er det mye som tydet på at mobile plattformer på britisk sokkel ikke ble det store markedet som først håpet. Samtidig var det mulig å se hvordan den tidlige optimismen blant ledelsen i klasseselskapet virket å falle så snart selskapet fikk tildelt tittelen CA.

Selv om DnV ofte brukte tittelen CA for å fremheve sin stilling for norske myndigheter for økt innflytelse, var det ikke dermed ensbetydende for suksess. Av den grunn virket fokuset å skifte over til norsk sokkel etter 1974, da DnV stod relativt sterkt på skipsmarkedet nasjonalt. Konkurransen fra utenlandske klasseselskaper ville slik kunne bli redusert, og leteaktiviteten etter olje og gass var stigende. Noe som betød økt etterspørsel etter mobile plattformer.

Noe som heller ikke var nytt av dage var en viss intern uenighet innad i Sjøfartsdirektoratet, angående hvor involvert DnV skulle være i kontrollen med mobile plattformer. Det som kan sies å ha vært mer overraskende var at Sjøfartsdirektoratet og Oljedirektoratet sammen virker å ha gått inn for en avgjørelse om hvorvidt DnV skulle få en kontrollordning over mobile plattformer, likestilt ordningen for skip. En slik enighet virket riktignok bare å ha befunnet seg på øverste nivå i begge direktoratene. Direktøren for teknisk avdeling i Sjøfartsdirektoratet ga uttrykk for sterk misnøye med ledelsens avgjørelse, uten å bli tatt hensyn til. Samtidig kan en se hvordan ledelsen i Oljedirektoratet presset på for å sikre seg at det var en tilsynelatende felles enighet i eventuelle uttalelser rettet mot DnV. Slik er det med på å vise hvordan Oljedirektoratet ikke virket til å la DnV få mer av markedet enn de allerede hadde, og at de var lite villige til å la en privat aktør sitte med et for viktig ansvar over en viktig nasjonal industri.

Gjennom intensjonsavtalen med Oljedirektoratet var DnV etter alt og dømme gått hele sirkelen – fra å arbeide aktivt for klassemyndighet over mobile plattformer på norsk sokkel som en utøvende myndighet, til å stadig motsette seg en underordnet stilling i forhold til statlige direktorater, valgte DnV å takke ja til statens tilbud. Det virket å ha vært for kostbart for klasseselskapet å måtte kjempe for gjennomslag av en sidestilling av klassekontroll for skip og mobile plattformer i nesten ti år, uten nevneverdig resultat. Intensjonsavtalen ville bety et sikret inntektsgrunnlag, da faste installasjoner på norsk sokkel begynte å bli stadig større i antall. Mobile plattformer ble ikke det prestisjeprosjektet DnV hadde håpet på. I stedet åpnet det seg nye muligheter som var med på å befeste DnV som en hovedaktør innen offshoreindustri. Bare ved å gå vekk fra tradisjonell klassifisering kunne selskapet markere seg innen oljebransjen.

Markedet for mobile plattformer var for lite til å kunne skaffe DnV en markedsdominans, da de fleste større classeselskaper kjempet om de samme markedsandelene.

Norske myndigheter var etter alt og dømme tjent med at DnV godtok intensjonsavtalen i 1977. Selv om den bare gjaldt for faste plattformer sørget den for å videreføre et langt og givende samarbeid for begge parter. Skulle myndighetene erstattet DnV med et annet classeselskap ville det kunne medført flere vanskeligheter, da en ny aktør ikke ville være like innarbeidet i forholdet til statlige myndigheter. Et annet moment er hvordan det av flere personer ble ansett som viktig å bruke norske selskaper innen offshore. DnVs ja til intensjonsavtalen gjorde slik at norske myndigheter kom godt ut på de fleste punkter de anså som kritiske. DnV kom således godt ut selv, enda de etter alt og dømme må ha innsett hvor det bar med tanke på klassemyndighet.

DnVs forsøk på å få samme type kontrollordning over mobile plattformer som for skip virket i 1977 til å være mindre enn noen gang. Likevel kan det ikke sies at et slikt nederlag hadde noen betydningsfull effekt på selskapet. Faktum var at classeselskapet på nevnte tidspunkt var begynt å ekspandere inn i andre tjenesteytelser knyttet opp mot offshore, noe som reduserte den posisjonen som en kontrollmyndighet knyttet til skip utgjorde.

DnV lyktes kanskje ikke med sitt arbeide med en likestilling av kontrollordning over mobile plattformer og skip – i stedet sikret selskapet seg det kanskje viktigste: En garantert lønnsom inntekt fra statlige oppdrag, og en befesting innen tjenesteytelser til offshoreindustrien.



## Etterord

### Kielland-ulykken

I mars 1980 inntraff Alexander L. Kielland-ulykken. 123 personer omkom som følge av at en flytende oljeplattform kantret, etter først å ha blitt utsatt for svikt i den bærende konstruksjonen. Denne episoden var en alvorlig hendelse for både de rammede mennesker, oljenæringen og DnV som et klaseselskap. Oljeplattformen var inspirert og godkjent av selskapet, og denne episoden tok hardt på deres rykte som en ansvarlig og pålitelig konsulent. Selve plattformen av pentagon-design var ansett som en av de sikreste konstruksjonene innen flytende offshoreplattformer. Ulykken var til å begynne med et mysterium, og faktorer som høy sjøgang og vind var dagligdags i Nordsjøen, og skulle normalt sett ikke vært utslagsgivende for kantringen.

Senere kom det fram at Kielland var rammet av sprekkdannelse som var blitt forsøkt reparert.<sup>182</sup> Disse kom som følge av at det var blitt ettermontert en hydrofon på staget som kollapset, hvor staget i tillegg var sjekket av DnV uten å finne feil. Således gikk selskapet, bare fem år etter Bravo-ulykken, på nok et prestisjetap. Disse to ulykkene bedret ikke myndighetenes syn på et privat klaseselskap som ansvarlig for kontroll og sikkerhet, selv om det kan virke som om myndighetene på forhånd hadde gjort seg opp en mening uavhengig av ulykkene.

Til sist var denne ulykken med på å skape et bedre sikkerhetsnett på plattformer i Nordsjøen, ved at DnV gikk inn for hyppigere kontroller, samt at mobile plattformer fikk nye krav. Enda en kontrast var derimot at klaseselskapet fikk Certifying Authority i USA, altså sertifiserende og verifiserende myndighet, samme år som ulykken skjedde.<sup>183</sup> Med tildelingen av dette kom det tydelig fram at klaseselskapet fortsatt hadde tillit i de maritime miljøene internasjonalt, ulykkene til tross.

I Norge ble det kort tid etter ulykken oppsatt en arbeidsgruppe for å vurdere sikkerhetsspørsmål vedrørende flyttbare plattformer. Gruppen besto av en representant fra hver av følgende avdelinger: Norsk sjømannsforbund, Oljedirektoratet, Sjøfartsdirektoratet, Norsk Offshoreforening, og DnV. Gruppen påviste dels viktige forskjeller hos de ulike aktørene, med tanke på de kravene som var satt til flytende plattformer. Sjøfartsdirektoratet kom her med et utspill om sitt syn på klaseselskapets rolle innen kontroll av både mobile og landfaste installasjoner. Det ble påvist at det var to kontrollmodeller som var rådende på norsk sokkel – Kontroll av skip og flyttbare plattformer hvor klaseselskapet utførte bestemte kontrollopgaver på vegne av myndighetene, og kontroll av faste plattformer og produksjonsanlegg hvor klaseselskapet var en del av operatøriers egenkontrollopplegg. Noen interessante poeng som dukket opp var at gruppen bet seg merke i at «[...]...fagorganiserte på plattformer i nordsjøen

---

<sup>182</sup> Dan Tagesen, "Kielland"- fra havari til snuing, Stavanger 1983: 47

<sup>183</sup> Det norske Veritas Årsberetning 1980: 4 (VA)

uttrykte et ønske om en mer selvstendig stilling for Sjøfartsdirektoratet vis á vis klasseinstitusjoner i fremtiden.» Dette budskapet var således litt vanskelig å tolke - det kan tenkes at utenforstående hadde inntrykk av at Sjøfartsdirektoratet og klasseselskapet var ett og samme selskap ved at de rett og slett samarbeidet for tett. Skillene mellom konsulentoppdrag utført for private selskaper kontra myndighetene var etter alt og dømme vanskelig å se, noe som myndighetene tidligere hadde uttrykt bekymring over.

Videre ble det satt sikkerhetsspørsmål om kontrollen av mobile plattformer, slik som boligplattformer, fortsatt skulle sidestilles med kontrollordning som for skip. Det ble diskutert om disse i stedet skulle klassemerkes på lik linje med cruiseskip. Tidligere spørsmål om mobile plattformer var skip eller installasjon måtte få et svar. For Sjøfartsdirektoratets del tydet alt på at de var tjent med at disse gikk under betegnelsen installasjon, da de slik kunne unngå å måtte strekke sine tilgjengelige ressurser til det ytterste. Skulle de gå som skip ville de da havne under Sjøfartsdirektoratet, som siden innfasingen av mobile plattformer på norsk sokkel hadde hatt kapasitetsproblemer.

Det ble da konkludert med at Sjøfartsdirektoratet ikke ville ha kapasitet til å gjennomføre en slik ny kontrollrutine av boligplattformer, skulle det bli vedtatt. Direktoratet var rett og slett for lite og hadde ikke budsjett.<sup>184</sup> Dette ble utdypet i et eget bilag hvor det kom frem at direktoratet i 1980 allerede var på et minimumsnivå, og at økning i direkte oppdrag vil kunne få følger for både kontroller og eget personell. En oversikt viser at det i 1980 var 27 flytende oljeplattformer på norsk sokkel, og at 25 av disse ble kontrollert av DnV.<sup>185</sup> Denne oversikten kan slik støtte direktoratets konklusjon – de fleste kontrolloppdrag i skipssammenheng ble allerede utført av et eksternt selskap.

### **Klassespørsmålet gjennomgås**

I konklusjonen fra Kielland-ulykkens undersøkelseskomisjon fra 1981 ble det også sett mer nøye på kontrollordningen. Der ble det konkludert med at sikkerhetskontrollen, selve typegodkjennelsen, fortsatt burde være myndighetenes ansvar ved å trekke hovedlinjene og fastsette et offisielt regelverk, men at klasseselskapene skulle utføre selve detaljkontrollen. Grunnen til at klasseselskapet fortsatt skulle utføre kontrollen, var at offentlige organer, som nevnt, ikke hadde nok kompetanse til å utføre dette arbeidet. Klasseselskapet hadde derimot bygd seg opp en stor kompetanse innen dette, og virket slik å ha vært den eneste aktuelle kandidat til å utføre dette arbeidet. På denne anbefalingen ble det derved sagt at det offentlige

---

<sup>184</sup> «Rapport fra arbeidsgruppe for å vurdere sikkerhetsspørsmål vedrørende flyttbare plattformer, oppnevnt 31. mars 1980 av sakkyndig råd til å bistå Sjøfartsdirektoratet», Sjøfartsdirektoratet 1980: 34

<sup>185</sup> Ibid: Bilag III.

skulle nøye seg med en liten kontrollsektor.<sup>186</sup> Sammenlignet med britisk sokkel virket dette punktet å være relativt likt britiske myndigheters system. Det blir også hevdet at myndighetene i sin sikkerhetsgodkjennelse av mobile oljeplattformer hadde vært ukritiske med å sidestille mye med erfaringer gjort fra bygging av skip. Med dette kom det fram at myndighetene til slutt fant ut at mobile plattformer ikke var skip, og at de tidlige bestemmelser som var lagt til grunn kanskje var tatt på feil grunnlag. Panteloven fra 1964 som avgjorde at flytende oljeboringstårn skulle defineres som skip, kom til lenge før utviklingen av mobile plattformer hadde nådd Norge. Det var dertil uklart om det her ble ment at det var myndighetene som hadde definert mobile plattformer på feil grunnlag, da klaseselskapet som pådrivere ikke ble nevnt i denne konklusjonen.

Det ble for ordens skyld sett på DnVs regelverk for mobile plattformer, noe som viste at selskapets regelverk var i tråd med Sjøfartsdirektoratets forskrifter. Igjen kan det påpekes at mesteparten av det offisielle regelverket med stor sannsynlighet hadde påvirkning fra DnV. Grunnet dette er det sannsynlig å tro at svakhetene i gjeldende regelverk kan ha vært hos direktoratet selv, da de selv la føringene. For DnV var dette verken bra eller dårlig. De kan således tenkes å ha lagt opp sitt regelverk på basis av Sjøfartsdirektoratet krav, som igjen fikk høre at sitt eget regelverk ikke passet til den typen fartøyer.

Det litt mer oppsiktsvekkende som kom fram i rapporten, var at flytende boligplattformer var i en gråsoner når det kom til regelverk. Selv om «*Alexander L. Kielland*» som mobil plattform gikk inn under Sjøfartsdirektoratets regelverk, og dermed DnVs, ble den sett på som en fast installasjon om den ble brukt i tilknytning til en annen fast installasjon. Den ville da rammes av Oljedirektoratets regelverk for faste installasjoner. Oljedirektoratet så likevel ikke på det som nødvendig med en egen godkjennelse, da Sjøfartsdirektoratet allerede ville ha godkjent plattformen, gjennom kontroll mobile plattformer.<sup>187</sup> Oljedirektoratet tenkte kanskje ikke over at DnV utførte arbeidet for Sjøfartsdirektoratet, og slik kanskje havnet i konflikt med Oljedirektoratets regelverk. På flere måter belyser dette problematikken rundt regelverk omkring flytende og faste offshoreplattformer gjennom hele perioden fra 1968–1977 og i årene etterpå.

---

<sup>186</sup> *Alexander L. Kielland* "ulykken", NOU 1981:11: 202

<sup>187</sup> Ibid: 23



## **Appendiks**

### **Persongalleri**

#### **Sjøfartsdirektoratet:**

- Neubert Wie, Sjøfartsdirektør 1955–1971.
- Modolv Hareide (Ass. Sjøfartsdirektør 1964–1971) Sjøfartsdirektør 1971–1978.
- Emil Jansen, (Teknisk direktør 1966–1972) Ass. Sjøfartsdirektør 1972–1994.
- Ivar Manum, Avdelingsdirektør 1972–1993.
- Carl T. Fleischer, Kontorsjef 1964–1987.

#### **Oljedirektoratet:**

- Fredrik Hagemann, direktør 1972–1990.

#### **DnV:**

- Egil Abrahamsen, direktør 1967–1985.





## Kilder

### Riksarkivet (RA), Sjøfartsdirektoratet med forløpere, generelt arkiv (D, Du, Duc)

- Boks Duc - L1045, Skipskontrollen - Godkjennelse av utstyr 1980–1983, Private klasseinstitusjoner. Det norske Veritas. Offshoreavtalen. Overenkomst om kontroll med boreplattformer 7. januar 1982. 1980–1982.
- Boks Duc - L1046, Skipskontrollen – Godkjennelse av utstyr 1965–1982, Private klasseinstitusjoner. Det norske Veritas, Kontaktmøter 1965–1982, Private klasseinstitusjoner. Det norske Veritas. Kontaktmøte 1967-1972
- Boks Duc – L1087, Skipskontrollen – Godkjennelse av utstyr 1966 – 1971, Oljeboringsplattformer, Generelt 1966–1971
- Boks Duc - L1088, Skipskontrollen og Oljeboringsplattformer 1971–1972

### Statsarkivet i Stavanger (SiS), Industridepartementet, Oljekontoret. (SAST/A-101348/)

- Boks Da/L0001, Arkivnøkkel 701-707 Miljøvern, forurensning 1965–1972  
(hentet fra [http://arkivverket.no/URN:db\\_read/db/49576/1/?size=medium&mode=0](http://arkivverket.no/URN:db_read/db/49576/1/?size=medium&mode=0))
- Boks DA/L0013, Arkivnøkkel 798 Kart, posisjonering, verneregister, div. ang personell 1965–1973  
(hentet fra [http://arkivverket.no/URN:db\\_read/db/49588/1/?size=medium&mode=0](http://arkivverket.no/URN:db_read/db/49588/1/?size=medium&mode=0))

### Veritas Arkiv (VA)

- Boks 480.
- Det norske Veritas' 120 representantskapsmøte 25.10.1973.
- Det norske Veritas' 121. representantskapsmøte 24.10.1974.
- Det norske Veritas' 122. representantskapsmøte 30.10.1975.
- Fjernarkivet, perm merket Oljedirektoratet
- Perm merket «Veritas kurs 1971»
- Perm merket «Veritas kurs 1972»
- Perm merket «B-manns kurs 1973»

### Stortingsforhandlinger og offentlige utredninger

Norges Offentlige Utredninger (NOU) 1981, *Alexander L. Kielland"ulykken*.

St. prp. 113, 1971–1972, (Bind 2b) *Opprettelsen av et statlig oljedirektorat og et statlig oljeselskap m.m.*

St. mld. 30, 1972–1973, (Bind 3b) *Om melding fra Sjøfartsdirektoratet om dets virksomhet i 1970 og 1971.*

St. mld. 81, 1974–1975, (Bind 3e) *Virksomheten på den norske kontinentsokkel, Statoil og Oljedirektoratets virksomhet.*

### Årsberetninger

Det norske Veritas Årsberetning 1976.

Det norske Veritas Årsberetning 1977.

Det norske Veritas Årsberetning 1980.

Sjøfartsdirektoratets årsmelding 1976.

Oljedirektoratets Årsberetning 1973.

**Internettressurser**

Bokmålsordboka, <http://nob-ordbok.uio.no/perl/ordbok.cgi>

Lovdata, <http://Lovdata.no>

Store norske leksikon, <http://snl.no>

## Litteratur

ABS Offshore News, Spring 2012 (hentet fra [http://www.eagle.org/eagleExternalPortalWEB/ShowProperty/BEA%20Repository/News%20&%20Events/Publications/Quarterly/Surveyor/2012/OffshoreNewsSE\\_May2012](http://www.eagle.org/eagleExternalPortalWEB/ShowProperty/BEA%20Repository/News%20&%20Events/Publications/Quarterly/Surveyor/2012/OffshoreNewsSE_May2012) – sist aksessert 27.4.13)

Andersen, Håkon With, Collett, John Petter, *Anchor and Balance – Det norske Veritas 1864-1989*, Oslo 1989.

Andersen, Svein S., *The struggle over North Sea oil and gas: government strategies in Denmark, Britain and Norway*, Oslo 1993.

Bakka Jr., Dag, *Hundre år for sikkerhet til sjøs – Sjøfartsdirektoratet 1903 – 2003*, Bergen 2004.

Boisson, Philippe, «Classifications societies and safety at sea - Back to basics to prepare for the future», *Marine Policy* - Volume 18, Issue 5, September 1994.

Bruce, George, Eyres, David, *Ship Construction* (Seventh Edition), London 2012 (hentet fra <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/B9780080972398000040> – sist aksessert 13.5.13).

Committee of Commerce, U.S. Senate, «North Sea Oil and Gas: Impact of Development on the Coastal Zone», Washington 1974 (hentet fra <http://babel.hathitrust.org/cgi/pt?view=image;size=100;id=mdp.39015078168963;page=root;seq=3> – sist aksessert 20.5.13).

Contreras, David A., (Ed.), *Offshore Oil and Gas Development in the U.S.*, New York 2011.

Cooper, Bryan, Gaskell, T. F., *The adventure of North Sea oil*, London 1976.

Dahl, Per, «Controlling Drilling Rigs in the North Sea», «*Veritas*» nr. 61, januar 1971.

Dahl, Per, «Omfattende nye regler for boreplattformer», «*Veritas*» nr.74, mai 1973.

Dahl, Per, «Teknisk og sikkerhetsmessig vurdering av offshore konstruksjoner», konferanse i Den Norske Ingeniørforening, Stavanger 1971.

Det norske Veritas, *Principles for Classification of Offshore Drilling Platforms*, Oslo 1970.

«Extended Veritas Rules for Mobile Offshore Units», «*Veritas*» nr.81, desember 1974.

Erlandsen, Hans Christian, *Olje*, Oslo 1982.

Graff, W. J., *Introduction to Offshore Structures - Design, Fabrication, Installation*, Houston 1981.

Hegland, Jan, *Oljedirektoratet 1973-1983*, Stavanger 1983.

Helle, Egil, *Norges olje : de første 20 årene*, Oslo 1984.

Hanisch, Tore Jørgen, Nerheim, Gunnar, *Norsk oljehistorie – Fra vantro til overmot? Bind I*, Oslo 1992.

Harbek, Odd, *Nordsjøoljen: ny norsk naturressurs*, Oslo 1970.

International Association of Classification of Societies (IACS), *Classification Societies – their key role* (hentet fra [http://www.iacs.org.uk/document/public/explained/CLASS\\_KEY\\_ROLE.pdf](http://www.iacs.org.uk/document/public/explained/CLASS_KEY_ROLE.pdf) – sist aksessert 1.5.13)

Janicke, Carl-Axel, *Oljeboring til havs: historien om en ny norsk næring*, Oslo 1984.

Jenkins, Michael, *British Industry and The North Sea, State Intervention in a Developing Industrial Sector*, Hong Kong 1981.

Johnsen, Arve, *Norges evige rikdom, Oljen, gassen og petrokronene*, Oslo 2008.

Johnsen, Per, «Computer Calculation of Stability and Floatability for Offshore Units», «*Veritas*» nr. 86, desember 1975.

Kemp, Alex, *The Official History of North Sea Oil and Gas, Vol. I The Growing Dominance of the State*, Cornwall 2012.

Laheld, Per, «Undervannsinnspeksjon på vår kontinentalsokkel», *Teknisk Ukeblad* nr. 6 1973, en del av artikkelsamlingen *Olje: Ny norsk industri*, Oslo 1975.

Lindøe, Preben H., Baram, Michael, Paterson, John, *Robust Offshore Risk Regulation – an assessment of US, UK and Norwegian approaches*, Helsinki 2012 (hentet fra <http://seros.uis.no/getfile.php/risk.uis.no/Robust%20Regulation/Lindoe,%202012,%20Robust%20Offshore%20Risk%20Regulation%20%E2%80%93%20an%20assessment%20of%20US,%20UK%20and%20Norwegian%20approaches,%20ESREL%20conference.pdf> – sist aksessert 16.1.13)

«London Standard Drilling Barge Form»

(hentet fra <https://www.cpic.com.cn/cx/upload/Attach/infordisclosure/47669442.pdf> – sist aksessert 14.5.13)

Lund, Georg, «Å ha klasse – hva betyr det i grunnen?», «*Veritas*» nr. 50, januar 1968.

Molyneux, J. A., *U.K regulations governing offshore installations and submarine pipelines*, Offshore Europe Conference, Aberdeen 1975.

More, Charles, *Britain and Oil in the Twentieth Century*, London 2009.

National Commission on the BP Deepwater Horizon Oil Spill and Offshore Drilling, *The History of Offshore Oil and Gas in the United States* (Long Version), Staff working paper no.22 (hentet fra [http://www.eoearth.org/files/154601\\_154700/154673/historyofdrillingstaffpaper22.pdf](http://www.eoearth.org/files/154601_154700/154673/historyofdrillingstaffpaper22.pdf) – sist aksessert 2.5.13)

Nelsen, Brent F., *The State Offshore, Petroleum, Politics and State Intervention on the British and Norwegian Continental Shelves*, New York 1991.

Peter R. Odell, Kenneth E Rosing, «The North Sea oil province – a simulation model of development», *Energy Policy*, Volume 2, Issue 4, December 1974 (hentet fra <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/0301421574900184> – sist aksessert 20.5.13)

Paterson, John, *Behind the Mask, Regulating health and Safety in Britain's offshore oil and Gas Industry*, London 2000.

Pratt, Joseph A., Priest, Tyler, Castaneda, Christopher J., *Offshore Pioneers, Brown & Root and The History of Offshore Oil and Gas*, Houston 1997.

Robinson, Colin, *North Sea Impact, Off-shore Oil and the British Economy*, Surrey 1978.

Ryggvik, Helge, *Norsk oljehistorie. 3 : Blod, svette og olje*, Oslo 1997.

Sjøfartsdirektoratet, *Den norske skipskontrolls regler, Sjødyktighetsloven §36.*, Oslo 1964.

Sjøfartsdirektoratet, «Rapport fra arbeidsgruppe for å vurdere sikkerhetsspørsmål vedrørende flyttbare plattformer, oppnevnt 31. mars 1980 av sakkyndig råd til å bistå Sjøfartsdirektoratet», 1980.

Sejersted, Francis, *Systemtvang eller politikk*, Oslo 1999.

Schemp, F. Jay, *Pioneering Offshore: The Early Years*, Houston 2007.

«Surveying the concrete giants», «*Veritas*» nr.74, Mai 1973

Watson, Nigel, *Lloyd's Register - 250 years of service*, London 2010.

Williams, Trevor I., *A History of the British Gas Industry*, Oxford 1981.

Tagesen, Dan, «*Kielland*» - fra havari til snuing, Stavanger 1983.

Taylor, P. F, *The role of the Certifying Authority*, Offshore Europe Conference, Aberdeen 1975.

«UK offshore market: a growing adolescent, a discussion of the latest market analysis of the Offshore Supplies

Office and details of current trends», *Marine Policy* - Volume 1, Issue 1, January 1977.